



An den Grossen Rat

16.0168.02

BVD/P160168

Basel, 11. Januar 2017

Regierungsratsbeschluss vom 10. Januar 2017

Ratschlag und Bericht

betreffend

Kantonale Volksinitiative „für kostenloses Parkieren von Zweirädern auf dem Allmendgebiet (Zweiradinitiative)“

und

Gegenvorschlag zur Förderung von Abstellflächen für platzsparende Mobilitätsformen

Inhalt

1. Begehren.....	3
2. Kantonale Volksinitiative „für kostenloses Parkieren von Zweirädern auf dem Allmendgebiet (Zweiradinitiative)“	3
3. Ausgangslage.....	3
3.1 Bestehende Rechtsgrundlagen.....	3
3.1.1 Kantonsverfassung.....	3
3.1.2 Umweltschutzgesetz	4
3.2 Politische Beschlüsse	4
4. Beurteilung der Forderungen der „Zweiradinitiative“	4
4.1 Gebührenfreies Parkieren von Zweirädern	4
4.2 Nachfrageorientierte Bereitstellung von Parkflächen für Zweiräder	5
5. Gegenvorschlag zur „Zweiradinitiative“	5
5.1 Parkierungsgebühr	5
5.1.1 Untersuchte Varianten	6
5.1.2 Favorisierte Variante	6
5.2 Bereitstellung von Parkflächen	6
5.3 Anpassungen im Umweltschutzgesetz	7
5.4 Zu Absatz 1: Platzsparende, umweltfreundliche Verkehrsmittel fördern	7
6. Finanzielle Auswirkungen	8
6.1 Bodenwerte	8
6.2 Investitionen und Einnahmen der gebührenpflichtigen Motorradparkplätze.....	8
6.3 Annahme der Zweiradinitiative oder des Gegenvorschlags	8
6.4 Ablehnung von Initiative und Gegenvorschlag.....	8
7. Termine, Wirksamkeit und Abstimmungsverfahren.....	8
8. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung.....	9
9. Antrag.....	9

1. Begehren

Mit diesem Bericht beantragen wir Ihnen, dem nachfolgend unterbreiteten Gesetzesvorschlag zu einer Änderung des Umweltschutzgesetzes im Sinne eines Gegenvorschlages zur formulierten Volksinitiative „für kostenloses Parkieren von Zweirädern auf dem Allmendgebiet (Zweiradinitiative)“ zuzustimmen.

Ausserdem beantragen wir, die Initiative und den Gegenvorschlag der Gesamtheit der Stimmberechtigten gleichzeitig zur Abstimmung vorzulegen und den Stimmberechtigten die Ablehnung der Initiative und die gleichzeitige Annahme des Gegenvorschlages zu empfehlen.

2. Kantonale Volksinitiative „für kostenloses Parkieren von Zweirädern auf dem Allmendgebiet (Zweiradinitiative)“

Die Kantonale Volksinitiative „für kostenloses Parkieren von Zweirädern auf dem Allmendgebiet (Zweiradinitiative)“ ist mit 3'042 gültigen Unterschriften zustande gekommen. Die entsprechende Verfügung wurde am 6. Februar 2016 im Kantonsblatt veröffentlicht. Die rechtliche Zulässigkeit wurde vom Grossen Rat an der Sitzung vom 8. Juni 2016 festgestellt. An der gleichen Sitzung hat der Grosse Rat die Initiative dem Regierungsrat zur Berichterstattung überwiesen.

Die Initiative ist formuliert und verlangt, dass § 30 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005 mit folgendem dritten Abschnitt ergänzt wird:

„Zweiräder parkieren auf Allmendgebiet kostenlos. Der Kanton stellt die nachgefragten Flächen zur Verfügung.“

Die Initiative bezweckt somit die verfassungsmässige Festschreibung von zwei voneinander unabhängigen Grundsätzen:

- a) Für das Parkieren von Zweirädern (Velos, Motorfahrträder, Motorräder) dürfen keine Gebühren verlangt werden.
- b) Die zuständigen Behörden im Kanton und in den beiden Landgemeinden müssen so viele Parkflächen für Zweiräder (Velos, Motorfahrträder, Motorräder) zur Verfügung stellen, wie nachgefragt werden.

3. Ausgangslage

3.1 Bestehende Rechtsgrundlagen

3.1.1 Kantonsverfassung

Die Verkehrspolitik auf Verfassungsebene in § 30 der Kantonsverfassung umschrieben:

§ 30. Verkehrspolitik

1 Der Staat ermöglicht und koordiniert eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Mobilität. Der öffentliche Verkehr geniesst Vorrang.

2 Der Staat setzt sich für einen attraktiven Agglomerationsverkehr, für rasche Verbindungen zu den schweizerischen Zentren und für den Anschluss an die internationalen Verkehrsachsen auf Schiene, Strasse sowie auf Luft- und Wasserwegen ein.

3.1.2 Umweltschutzgesetz

In § 16 des Umweltschutzgesetzes des Kantons Basel-Stadt sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen für die Bewirtschaftung der Parkplätze auf öffentlichem Grund enthalten:

§ 16. Parkplätze auf öffentlichem Grund

¹ *Der Kanton und die Landgemeinden sorgen dafür, dass an geeigneten Orten, insbesondere bei Verwaltungsgebäuden, Schulen und Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel, eine angemessene Anzahl wenn möglich gedeckter Veloabstellplätze eingerichtet werden.*

² *Das zeitlich unbeschränkte Parkieren privater Motorfahrzeuge auf öffentlichem Grund ist bevorzugt Behinderten, Anwohnerinnen, Anwohnern und gleichermassen Betroffenen zu ermöglichen.*

³ *Die Beachtung von Parkverboten ist durch bauliche Massnahmen zu unterstützen, soweit dadurch:*

- a) Fussgängerinnen, Fussgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer nicht behindert werden;*
- b) der Güterumschlag nicht übermässig erschwert wird;*
- c) das Stadtbild nicht stark beeinträchtigt wird;*
- d) der Strassenunterhalt nicht übermässig erschwert wird.*

⁴ *Die zuständigen Behörden sorgen dafür, dass die betroffene Bevölkerung bei der Planung solcher Massnahmen in geeigneter Weise mitwirken kann.*

Die vom Regierungsrat beschlossene Parkraumbewirtschaftungsverordnung (inklusive den verschiedenen Bestimmungen zur Bewirtschaftung der Motorrad-Parkplätze) stützt sich auf diesen Paragraphen des Umweltschutzgesetzes.

3.2 Politische Beschlüsse

Mit der Überweisung des Anzugs Heilbronner und Konsorten betreffend Parkplatzbewirtschaftung Motorräder und Motorroller (Geschäft 08.5349) hat der Grosse Rat im Februar 2009 den Regierungsrat beauftragt, eine monetäre Bewirtschaftung von Motorradparkplätzen zu prüfen. Der Regierungsrat hat seitdem mehrfach zu diesem Anzug berichtet. Der Grosse Rat hat den Anzug Heilbronner immer wieder stehengelassen und damit bekräftigt, dass der Regierungsrat eine Gebührenpflicht für das Parkieren von Motorrädern in der Innenstadt und im Gebiet Bahnhof SBB realisieren soll. Der Regierungsrat und die Verwaltung haben für die vom Grossen Rat gewünschte Gebührenpflicht die Voraussetzungen geschaffen, damit sie umgesetzt werden kann. Mit § 19 der Parkraumbewirtschaftungsverordnung (Regierungsratsbeschluss vom 12. Juni 2012) hat er die rechtliche Grundlage dafür geschaffen, dass im Gebiet mit hohem Parkierdruck eine Gebühr für Motorräder eingeführt werden kann.

4. Beurteilung der Forderungen der „Zweiradinitiative“

Die Initiative fordert, dass das gebührenfreie Parkieren von Zweirädern und die nachfrageorientierte Bereitstellung von Parkflächen für Zweiräder in der Verfassung verankert werden. Der Regierungsrat ist der Auffassung, dass eine Verankerung der beiden Forderungen der Initiative in der Kantonsverfassung nicht stufengerecht ist. Mit nachstehendem Gegenvorschlag zur Initiative schlägt er vor, das Umweltschutzgesetz im grundsätzlichen Sinn der Zweiradinitiative, aber mit differenzierteren Bestimmungen anzupassen.

4.1 Gebührenfreies Parkieren von Zweirädern

Die Initiative will mittels einer Ergänzung in der Kantonsverfassung die vom Grossen Rat mehrfach geforderte Einführung von Parkgebühren für Motorräder in definierten Gebieten verhindern. Der Regierungsrat hat die Gebührenpflicht einzig für die Gebiete mit dem höchsten Parkierdruck, nämlich die Innenstadt und den Bereich um den Bahnhof SBB mit Beschluss vom 12. Juni 2012 zur Parkraumbewirtschaftungsverordnung festgeschrieben. Die Parkgebühren würden 400 Ab-

stellplätze betreffen. Ausserhalb dieser Gebiete sind keine Gebühren für das Abstellen von Motorrädern auf den dafür vorgesehenen Flächen vorgesehen.

Der Regierungsrat steht dieser Teilforderung grundsätzlich offen gegenüber, da Zweiräder mit und ohne Motor flächensparende Verkehrsmittel sind. Vor dem Hintergrund der immer stärkeren Substitution von Motorrädern mit Verbrennungsmotor durch E-Roller und E-Bikes hat die Gebührenpflicht für das Parkieren von Motorrädern in gewissen Gebieten in den letzten Jahren aus umweltpolitischer Sicht an Bedeutung verloren.

4.2 Nachfrageorientierte Bereitstellung von Parkflächen für Zweiräder

Die Initiative fordert, dass die zuständigen Behörden im Kanton und in den beiden Landgemeinden so viele Parkflächen für Zweiräder (Velos, Motorfahräder, Motorräder) zur Verfügung stellen wie nachgefragt werden.

Dieser absolut formulierte Anspruch führt zwangsläufig dazu, dass bei einer allfällig wachsenden Nachfrage nach Parkflächen für Zweiräder diese auch zulasten von Parkplätzen für andere Fahrzeuge gehen. Weiter müssten beim Bahnhof SBB und beim Badischen Bahnhof voraussichtlich jetzige Taxistandplätze, Bushaltestellen und/oder Fussgängerflächen aufgehoben, reduziert beziehungsweise verschoben werden, um die Nachfrage für Zweiräder zu befriedigen. Im Bereich der Universität müsste gegebenenfalls ein Zweiradparking auf dem Petersplatz evaluiert werden. In der Innenstadt hätte die Bestimmung zur Folge, dass die mit der erzielten Reduktion des motorisierten Verkehrs neu gewonnenen Freiflächen wohl teilweise für das Abstellen von Zweirädern verwendet werden müssten. Zweiradparkplätze würden mit der in der Initiative enthaltenen Bestimmung einen rechtlichen Schutz geniessen, den keine andere Nutzungsart von Flächen (z.B. Parkplätze für andere Fahrzeuge, Taxistandplätze, Trottoirs, Fahr- und Velostreifen, Aufenthaltsflächen, Grünflächen, Strassencafés) geltend machen kann.

Diese Teilforderung ist kaum umsetzbar und hat weitreichende, von den Initiantinnen und Initianten möglicherweise nicht bedachte negative Konsequenzen. Denn der öffentliche Strassenraum ist beschränkt und der Nutzungsdruck entsprechend gross: Neben Abstellflächen für Zweiräder wird der öffentliche Raum entsprechend den verschiedensten Ansprüchen auch für andere Nutzungen benötigt. Bei der Gestaltung und Verteilung der Flächen muss im Einzelfall sorgfältig zwischen unterschiedlichen Bedürfnissen abgewogen werden um eine ausgeglichene Nutzung der Allmend zu erreichen. Der Regierungsrat und die Verwaltung berücksichtigen dabei die Vorgaben der Kantonsverfassung und der verschiedenen diesbezüglichen Gesetze. Die vorgegebenen räumlichen Verhältnisse erlauben es in der Regel nicht, für einzelne Verkehrsmittel (Velos, Motorfahräder, Motorräder, Autos) nachfrageorientiert Parkplätze zur Verfügung zu stellen, ohne andere Nutzungen zu verdrängen.

5. Gegenvorschlag zur „Zweiradinitiative“

5.1 Parkierungsgebühr

Der Regierungsrat sieht (auf Basis der Forderungen aus dem Grossen Rat) lediglich im Gebiet mit dem höchstem Parkierdruck, nämlich dem Bereich der Innenstadt und dem Gebiet um den Bahnhof SBB, eine Gebührenpflicht für Motorräder vor. Er hat verschiedene Varianten untersucht.

5.1.1 Untersuchte Varianten

5.1.1.1 Gebührenpflicht nur für Motorräder mit Verbrennungsmotor

Subsidiär zu privaten Abstellplätzen stellen der Kanton und die Landgemeinden eine angemessene Anzahl an Abstellplätzen für Velos, Motorfahrräder und Motorräder auf dem öffentlichen Grund kostenlos zur Verfügung. Bei beengten räumlichen Verhältnissen können der Kanton und die Landgemeinden Parkierungsgebühren für Motorräder verlangen, um die Nachfrage zu dämpfen. Anwohnende und gleichermassen Betroffene können die Parkierungsgebühren in Form einer Jahrespauschale bezahlen. Motorräder mit einem Elektromotor sind von der Parkgebühr befreit.

5.1.1.2 Gebührenpflicht für alle Motorräder

Subsidiär zu privaten Abstellplätzen stellen der Kanton und die Landgemeinden eine angemessene Anzahl an Abstellplätzen für Velos, Motorfahrräder und Motorräder auf dem öffentlichen Grund kostenlos zur Verfügung. Bei beengten räumlichen Verhältnissen können der Kanton und die Landgemeinden Parkierungsgebühren bei Parkplätzen für Motorräder verlangen, um die Nachfrage zu dämpfen. Anwohner und gleichermassen Betroffene können die Parkierungsgebühren in Form einer Jahrespauschale bezahlen.

5.1.1.3 Keine Gebührenpflicht für Motorräder

Subsidiär zu privaten Abstellplätzen stellen der Kanton und die Landgemeinden eine angemessene Anzahl an Abstellplätzen für Velos, Motorfahrräder und Motorräder auf dem öffentlichen Grund kostenlos zur Verfügung.

5.1.2 Favorisierte Variante

Der Regierungsrat stellt in den vergangenen Jahren eine starke Zunahme von E-Bikes fest – vermehrt auch leistungsstarke E-Bikes mit einer Tretunterstützung bis maximal 45 km/h. Auch E-Roller werden häufiger immatrikuliert. Diese allmähliche Substitution von Motorfahrrädern („Töffli“) und teilweise auch von Motorrädern in städtischen Bereichen dürfte anhalten. Längerfristig wird sich die Anzahl der Motorräder mit Verbrennungsmotor in Städten stark reduzieren. Vor diesem Hintergrund hat eine Gebührenpflicht für das Parkieren von Motorrädern mit Verbrennungsmotor stark an umweltpolitischer Relevanz eingebüsst. Hingegen ist das Parkieren von Zweirädern wesentlich platzsparender als das Parkieren von Personenwagen, weshalb der Regierungsrat auf die Gebührenpflicht für das Parkieren von Motorrädern verzichten will.

5.2 Bereitstellung von Parkflächen

Der Regierungsrat hat im Zusammenhang mit den Überlegungen zur Zweiradinitiative festgestellt, dass im bestehenden Umweltschutzgesetz keine Aussagen zum Platzbedarf für das Parkieren bei Mobilitätsformen wie CarSharing, Fahrgemeinschaften, Motorräder usw. enthalten sind.

In der Fachwelt des Verkehrs bestehen zu dieser Thematik verschiedene publizierte Forschungsberichte. Besonders bemerkenswert ist eine aktuelle Studie des „International Transport Forum (ITF)“, das als Sonderorganisation der OECD eine weltweit aktive, verkehrspolitische Denkfabrik und Kommunikationsplattform ist. In einer im Mai 2016 publizierten Studie setzt sich das ITF intensiv mit der zukunftsweisenden Thematik einer Reduktion des Platzbedarfs des motorisierten Individualverkehrs auseinander:

Die Studie weist zusammengefasst auf folgende Aspekte hin:

- *Personenwagen im Privatbesitz sind etwa zu 95% der Zeit parkiert.*
- *In vielen Fällen befindet sich während einer Fahrt nur eine Person (der Fahrer/die Fahrerin) im Fahrzeug; in den meisten Städten in den USA sind mehr als 70% der Fahrzeuge nur mit einer Person besetzt, was eine sehr ineffiziente Verwendung von Platz und Energie bedeutet.*

- *Ein eigener Personenwagen ist bezüglich Flexibilität, Bequemlichkeit und Verfügbarkeit sehr attraktiv.*

Grundsätzlich kann zwischen den beiden „Extremen“ „Nutzung eines Personenwagens im Privatbesitz“ und „Nutzung des öffentlichen Verkehrs“ unterschieden werden. Zu diesen beiden Nutzungsformen gesellt sich zunehmend eine „effizientere Nutzung platzsparender Fahrzeuge“. Darunter sind etwa CarSharing, Fahrgemeinschaften zu verstehen sowie der Einsatz von Fahrzeugen, deren Grösse der Zahl beförderter Personen angemessen ist. So lässt sich der vorhandene Raum vor allem in Städten und Agglomerationen optimal nutzen.

Gemäss der ITF-Studie hat diese zukunftssträchtige Mobilitätsform folgende Vorteile:

- *Weniger Energieverbrauch*
- *Weniger Staus*
- *Geringere Kilometerkosten im Vergleich zum Besitz eines eigenen Personenwagens inkl. Zeitgewinn, weil Wartung und Unterhalt nicht selbst organisiert werden müssen.*
- *Weniger Parkierdruck bei Parkplätzen für Personenwagen*
- *Weniger Flächenverbrauch für Parkierflächen und damit Flächengewinn für andere Nutzungen*

Entscheidend für die Akzeptanz des Fahrzeugteilens ist ein ausreichender Komfort bezüglich Flexibilität, Bequemlichkeit und Verfügbarkeit.

Der Regierungsrat kann teils diese Einschätzungen und strebt an, das Umweltschutzgesetz entsprechend zukunftsweisend zu ergänzen.

5.3 Anpassungen im Umweltschutzgesetz

Basierend auf den Erläuterungen in den vorstehenden Kapiteln sieht der Regierungsrat vor, umweltfreundliche, energieeffiziente und platzsparende Mobilität zu fördern, und beantragt, § 16 des Umweltschutzgesetzes wie folgt anzupassen:

Neuer Absatz 1:

¹ *Der Kanton und die Landgemeinden fördern die Nutzung energieeffizienter Verkehrsmittel sowie Mobilitätsformen, die den Platzbedarf für die Parkierung auf öffentlichem Grund senken.*

Der bisherige Absatz 1 bleibt inhaltlich unverändert und wird neu zu Absatz 1^{bis}:

^{1bis} *Der Kanton und die Landgemeinden sorgen dafür, dass an geeigneten Orten, insbesondere bei Verwaltungsgebäuden, Schulen und Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel, eine angemessene Anzahl wenn möglich gedeckter Veloabstellplätze eingerichtet werden.*

5.4 Zu Absatz 1: Platzsparende, umweltfreundliche Verkehrsmittel fördern

Der § 16 besteht in der aktuellen Version seit vielen Jahren. In jüngerer Zeit haben sich die Diskussionen um die Nutzung des öffentlichen Raums akzentuiert. Weiter haben Mobilitätsformen wie CarSharing, Fahrgemeinschaften, Motorräder usw. ihren Anteil am Verkehrsaufkommen vergrössert. Zudem sind neben den traditionellen Benzin-Verbrennungsmotoren neue, energieeffizientere Antriebsformen wie Elektromotoren, Hybridmotoren, Gasmotoren usw. dazu gekommen.

Diese neuen Mobilitätsformen und Antriebsarten tragen dazu bei, den Platzbedarf für das Parkieren zu reduzieren und den Luftschadstoffausstoss zu senken und sollen daher gefördert werden. Die weiteren Absätze in diesem Paragraphen definieren die detaillierte Stossrichtung dazu.

6. Finanzielle Auswirkungen

6.1 Bodenwerte

Ein Quadratmeter Boden hat in der Stadt Basel einen Wert zwischen 2'000 und 3'000 Franken. Ein Motorradabstellplatz benötigt eine Fläche von etwa zwei Quadratmetern. Damit beansprucht ein einzelner Motorradabstellplatz öffentlichem Raum im finanziellen Wert von etwa 4'000 bis 6'000 Franken. Ein Veloabstellplatz beansprucht etwa 1,5 Quadratmeter, was einem Wert von 3'000 bis 4'500 Franken gleichkommt.

6.2 Investitionen und Einnahmen der gebührenpflichtigen Motorradparkplätze

Für die Umsetzung der vom Grossen Rat gewünschten gebührenpflichtigen Motorradparkplätze in der Innenstadt und im Gebiet des Bahnhof SBB wurden bereits Vorarbeiten geleistet. Die Projektierung ist abgeschlossen. Die Parkfelder sind weitgehend markiert und provisorisch signalisiert. Die notwendigen Parkuhren sind bestellt und teilweise bereits geliefert. Insgesamt wurden Ausgaben von etwa 400'000 Franken getätigt.

Mit der bis anhin vorgesehenen monetären Bewirtschaftung der Motorradparkplätze in der Innenstadt und beim Bahnhof SBB für sämtliche Motorräder wurden mit einer Genauigkeit von $\pm 30\%$ folgende jährliche Einnahmen abgeschätzt worden:

- etwa 150'000 Franken aus Parkuhrengebühren
- etwa 16'000 Franken aus Parkkartengebühren

6.3 Annahme der Zweiradinitiative oder des Gegenvorschlags

Bei einer Annahme der Zweiradinitiative oder des Gegenvorschlags sollen weitere, bisher noch nicht realisierte Motorradparkfelder markiert und signalisiert werden. Bereits montierte Ständer für Parkuhren müssen wieder demontiert werden, was mit zusätzlichen Kosten von etwa 40'000 Franken verbunden ist. Die bereits bestellten und teilweise gelieferten Parkuhren können künftig an anderen Örtlichkeiten eingesetzt oder nach Möglichkeit an den Lieferanten zurückgegeben werden.

Die prognostizierten Einnahmen von jährlich insgesamt 166'000 Franken aus Parkuhren- und Parkkartengebühren entfallen.

6.4 Ablehnung von Initiative und Gegenvorschlag

Die bereits realisierten Markierungen, Signalisierungen und Parkuhren würden vervollständigt. Dies bedingt (bereits von Grossen Rat bewilligte) finanzielle Aufwendungen von etwa 30'000 Franken.

Die voraussichtlichen Einnahmen (jährlich insgesamt 166'000 Franken) aus Parkuhren- und Parkkartengebühren würden erzielt.

7. Termine, Wirksamkeit und Abstimmungsverfahren

Initiativen sind innert 18 Monaten, vom Datum der Rechtskraft der Verfügung über das Zustandekommen der Initiative an gerechnet, den Stimmberechtigten zur Abstimmung vorzulegen (§ 24a des Gesetzes betreffend Initiative und Referendum; IRG). In Bezug auf formulierte Initiativen sieht § 24a IRG eine Verlängerung dieser Frist um 6 Monate vor, wenn der Initiative ein ausformulierter Gegenvorschlag gegenübergestellt werden soll.

Die Verfügung der Staatskanzlei über das Zustandekommen der „Zweiradinitiative“ wurde im Kantonsblatt vom 6. Februar 2016 publiziert; die Frist zur Erhebung einer Beschwerde lief am 16. Februar 2016 ab. Da die Frist ungenutzt verstrichen ist, erwuchs die Verfügung gleichentags in Rechtskraft.

Die Volksabstimmung über die formulierte Initiative und den formulierten Gegenvorschlag des Grossen Rates muss demnach spätestens bis zum 16. Februar 2018 durchgeführt werden. Spätestens bis zu diesem Termin sind Initiative und Gegenvorschlag der Gesamtheit der Stimmberechtigten zur Abstimmung vorzulegen.

Will der Grosse Rat auf einen Gegenvorschlag ganz verzichten, wäre die Volksabstimmung bis zum 16. August 2017 durchzuführen. Wird die Initiative zurückgezogen, ist die Änderung des Umweltschutzgesetzes nochmals zu publizieren. Sie unterliegt dann dem fakultativen Referendum.

Falls die Initiative oder der Gegenvorschlag in Rechtskraft erwächst, wird der Regierungsrat die bestehenden Bestimmungen in der Parkraumbewirtschaftungsverordnung betreffend die gebührenpflichtigen Motorradparkplätze in einer Teilrevision dieser Verordnung wieder aufheben.

8. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung

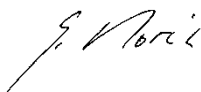
Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz) vom 14. März 2012 auf die finanzielle und wirtschaftliche Tragweite und das Justiz- und Sicherheitsdepartement auf die Aufnahme in die Gesetzessammlung geprüft.

Der Vortest der Regulierungsfolgenabschätzung hat ergeben, dass Unternehmen vom Gegenvorschlag zur Zweiradinitiative nicht negativ betroffen sind. Die komplette Regulierungsfolgenabschätzung zur Parkraumbewirtschaftung wurde bereits im Rahmen der Ersterarbeitung der Parkraumbewirtschaftungsverordnung durchgeführt.

9. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlusssentwurfes zur Volksinitiative „für kostenloses Parkieren von Zweirädern auf dem Allmendgebiet (Zweiradinitiative)“.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilagen

- Entwurf Grossratsbeschluss
- Regulierungsfolgenabschätzung (Teil A)

Grossratsbeschluss zur

Kantonalen Volksinitiative „für kostenloses Parkieren von Zweirädern auf dem Allmendgebiet (Zweiradinitiative)“ und einem Gegenvorschlag

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und im Sinne eines Gegenvorschlags zur Kantonalen Volksinitiative „für kostenloses Parkieren von Zweirädern auf dem Allmendgebiet (Zweiradinitiative)“ beschliesst:

I.

§ 16 des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt vom 13. März 1991 wird wie folgt geändert:

Neuer Absatz 1:

¹ Der Kanton und die Landgemeinden fördern die Nutzung energieeffizienter Verkehrsmittel sowie Mobilitätsformen, die den Platzbedarf für die Parkierung auf öffentlichem Grund senken.

Der bisherige Absatz 1 bleibt inhaltlich unverändert und wird neu Absatz 1^{bis}:

^{1bis} Der Kanton und die Landgemeinden sorgen dafür, dass an geeigneten Orten, insbesondere bei Verwaltungsgebäuden, Schulen und Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel, eine angemessene Anzahl wenn möglich gedeckter Veloabstellplätze eingerichtet werden.

II.

Die Volksinitiative „für kostenloses Parkieren von Zweirädern auf dem Allmendgebiet (Zweiradinitiative)“ und der vorliegende Gegenvorschlag sind der Gesamtheit der Stimmberechtigten zum Entscheid vorzulegen. Für den Fall, dass sowohl das Initiativbegehren als auch der Gegenvorschlag angenommen werden, haben die Stimmberechtigten zu entscheiden, welche der beiden Vorlagen sie vorziehen.

Der Grosse Rat empfiehlt den Stimmberechtigten, die Volksinitiative „für kostenloses Parkieren von Zweirädern auf dem Allmendgebiet (Zweiradinitiative)“ zu verwerfen und den vorliegenden Gegenvorschlag anzunehmen.

Bei der Annahme der Volksinitiative wird die entsprechende Verfassungsänderung sofort wirksam. Bei Annahme des Gegenvorschlages wird die entsprechende Gesetzesänderung sofort wirksam.

Wenn das Initiativbegehren zurückgezogen wird, ist die Änderung des Umweltschutzgesetzes nochmals zu publizieren. Sie unterliegt dann dem fakultativen Referendum. Nach Eintritt der Rechtskraft bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt der Wirksamkeit.

II.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.



Regulierungsfolgenabschätzung (RFA)

Teil A:

Klärung der Betroffenheit („Vortest“)

Titel des Geschäfts: *Kantonale Volksinitiative „für kostenloses Parkieren von Zweirädern auf dem Allmendgebiet (Zweiradinitiative)“ und Gegenvorschlag für eine Anpassung des Umweltschutzgesetzes betreffend Massnahmen zur Parkierung auf öffentlichem Grund*

P-Nr.: *[Hier Text einfügen]*

Erlassform: ☒ Gesetz ☐ Verordnung

Federführendes Departement: ☐ PD ☒ BVD ☐ ED ☐ FD ☐ GD ☐ JSD ☐ WSU

Ist folgende Frage mit „Ja“ zu beantworten, liegt eine Betroffenheit der Wirtschaft vor, d.h. die Regulierungsfolgenabschätzung (Teil B) ist durchzuführen.

1. Können Unternehmen vom Vorhaben direkt oder indirekt negativ betroffen sein? (direkt: z.B. in Form von Kosten, Berichtspflichten, Auflagen; indirekt: z.B. Verschlechterung der Standortattraktivität)

Ja ☐ Nein ☒

Der Vortest zur Betroffenheit ist obligatorischer Bestandteil des Berichtes an den Regierungsrat bzw. des Ratschlages an den Grossen Rat. Liegt keine Betroffenheit der Wirtschaft vor, ist dies in einem separaten Abschnitt („Regulierungsfolgenabschätzung“) im Bericht bzw. Ratschlag kurz zu begründen. Ist eine Betroffenheit festgestellt worden, ist Teil B des Fragenkatalogs auszufüllen.

Empfehlung:

Der Regierungsrat empfiehlt, den Fragebogen bereits bei der Ausarbeitung des Erlasses bzw. dessen Revision zu berücksichtigen und nach dessen Finalisierung auszufüllen.