



An den Grossen Rat

17.0552.04

BVD/P170552

Basel, 19. Dezember 2018

Regierungsratsbeschluss vom 18. Dezember 2018

Bericht und Ratschlag

betreffend

Volksinitiative „Zämme fahre mir besser!“

und

**Gegenvorschlag für eine Anpassung des Umweltschutzgesetzes
betreffend Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und
Fortbewegungsarten**

Inhalt

1. Begehren.....	3
2. Basler Verkehrspolitik	3
2.1 Viel Mobilität mit wenig Verkehr.....	3
2.2 Umweltschutzgesetz	3
3. Volksinitiative „Zämme fahre mir besser!“	4
3.1 Einreichung der Initiative und Gesetzestext.....	4
3.2 Synopse	4
3.3 Rechtliche Zulässigkeit und Berichterstattung.....	5
3.4 Inhaltliche Beurteilung der Initiative.....	6
3.5 Fazit des Regierungsrates.....	8
4. Gegenvorschlag zur Initiative	8
4.1 Aufbau und Stossrichtung des Gegenvorschlags.....	8
4.2 Ausformulierter Gesetzestext.....	9
4.3 Erläuterungen der einzelnen Absätze.....	10
4.4 Fazit des Regierungsrates.....	13
5. Finanzielle Auswirkungen	14
6. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung	14
7. Haltung von Riehen und Bettingen	14
7.1 Bettingen.....	14
7.2 Riehen	14
8. Antrag	14

1. Begehren

Mit vorliegendem Bericht beantragen wir Ihnen, dem nachfolgend unterbreiteten Gesetzesvorschlag zur Änderung des Paragraphen 13 des Umweltschutzgesetzes im Sinne eines Gegenvorschlags zur ausformulierten Volksinitiative „Zämme fahre mir besser“ zuzustimmen. Zudem beantragen wir, die Volksinitiative und den Gegenvorschlag der Gesamtheit der Stimmberechtigten des Kantons Basel-Stadt parallel zur Abstimmung vorzulegen und den Stimmberechtigten die Ablehnung der Initiative sowie die gleichzeitige Annahme des Gegenvorschlages zu empfehlen.

2. Basler Verkehrspolitik

Der Regierungsrat hat die langjährige und bewährte Basler Verkehrspolitik mit dem Erlass des Verkehrspolitischen Leitbildes 2015 bestätigt und fortgeschrieben. Der Regierungsrat formuliert darin eine Verkehrspolitik, die städtische und regionale Mobilität mit urbaner Lebensqualität sowie wirtschaftlicher Standortqualität in Einklang bringt. Damit verfolgt der Regierungsrat vier übergeordnete Ziele, die kohärent zu den Vorgaben der Verfassung des Kantons Basel-Stadt (KV) sind.

2.1 Viel Mobilität mit wenig Verkehr

Verkehr ist kein Selbstzweck, sondern dient dem Bedürfnis nach Mobilität von Gütern und Personen. Während ein hohes Mass an Mobilität für den wirtschaftlichen Wohlstand und die Lebensqualität der Menschen essenziell ist, haben Verkehr und die Verkehrsinfrastrukturen diverse negative Wirkungen, die je nach Verkehrsmittel und dessen Bedeutung unterschiedlich ausfallen. Um diese zu minimieren, muss die Verkehrspolitik also eng mit der Raumplanung und Siedlungspolitik abgestimmt werden und dafür sorgen, dass möglichst viele Güter und Menschen auf möglichst kurzen Wegen an ihr Ziel kommen. Die Verkehrspolitik muss eine gute **Erreichbarkeit** Basels sicherstellen (§§ 29 u. 30 KV) und die Voraussetzungen für einen attraktiven Wohn- und Wirtschaftsstandort schaffen. Durch stadt- und umweltgerechte Mobilitätsformen soll die **Lebensqualität** (§§ 33 u. 34 KV) erhöht werden. Zur städtischen Lebensqualität trägt eine Verkehrspolitik wesentlich bei, die die **Verkehrssicherheit** verbessert und Unfallrisiken minimiert (§ 30 KV). Gleichzeitig werden damit die volkswirtschaftlichen Folgekosten von Verkehrsunfällen reduziert. Eine nachhaltige Verkehrspolitik gewährleistet zudem die **Kosteneffizienz**, damit die Verkehrsinfrastruktur auch langfristig finanzierbar bleibt (§ 30 KV). Die vier genannten Ziele, Erreichbarkeit, Lebensqualität, Verkehrssicherheit und Kosteneffizienz sind in der Kantonsverfassung verankert und bilden die tragenden Pfeiler des Verkehrspolitischen Leitbildes von 2015.

2.2 Umweltschutzgesetz

Das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG) konkretisiert Teile dieser Verfassungsbestimmungen. Der Kanton ist demnach zu Massnahmen verpflichtet, die den Anteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel erhöhen. Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nicht motorisierte und der öffentliche Verkehr müssen gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt werden (§ 13b). Laut § 13 USG sorgt der Kanton zudem dafür, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs langfristig abnimmt, bis zum Jahr 2020 um mindestens 10% gegenüber dem Stand von 2010.

Die Volksinitiative „Zämme fahre mir besser!“ setzt hier an. Nach dem Vorschlag der Initiantinnen und Initianten sollen im Umweltschutzgesetz die §§ 13, 13a und 13b aufgehoben und durch einen neuen § 13 ersetzt werden. Sie wollen damit wesentliche Elemente der erfolgreichen Basler Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte ausser Kraft setzen.

3. Volksinitiative „Zämme fahre mir besser!“

3.1 Einreichung der Initiative und Gesetzestext

Gestützt auf § 47 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005 und auf das Gesetz betreffend Initiative und Referendum vom 16. Januar 1991 reichten die Unterzeichnenden, im Kanton Basel-Stadt wohnhaften Stimmberechtigten die Kantonale Volksinitiative „Zämme fahre mir besser!“ ein.

Aufgrund der §§ 9 und 10 IRG hat die Staatskanzlei nach Prüfung der Stimmrechtsbescheinigungen am 24. März 2017 durch Verfügung festgestellt, dass die Volksinitiative „Zämme fahre mir besser!“ mit 3'387 gültigen Unterschriften die vorgeschriebene Mindestzahl der gültigen Unterschriften aufweist und damit zustande gekommen ist. Diese Verfügung ist im Kantonsblatt vom 29. März 2017 veröffentlicht worden. Bei der Initiative handelt es sich um einen ausformulierten Gesetzestext mit folgendem Inhalt:

Das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt vom 13. März 1991 wird wie folgt geändert: § 13, § 13 a und § 13 b werden aufgehoben und durch folgende Fassung ersetzt:

1. Grundsätze

§ 13

Absatz 1 Der Kanton und die Landgemeinden setzen sich dafür ein, die Verkehrsemissionen insgesamt zu stabilisieren und zu vermindern. Hierfür setzen sie fiskalische Anreize und treffen weitere Massnahmen, um den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsvolumen zu erhöhen.

Absatz 2 Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Umweltbelastungen durch Eisenbahn-, Flug- und Schiffsverkehr möglichst tief gehalten werden.

Absatz 3 Der Kanton und die Landgemeinden sorgen durch bauliche, betriebliche und verkehrslenkende Massnahmen dafür, dass der Langsamverkehr, der öffentliche Verkehr und der motorisierte Individualverkehr vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.

Absatz 4 Die vom Bund dem Kanton Basel-Stadt jährlich überwiesenen kantonalen LSVA-Anteile sind vollumfänglich für Massnahmen gemäss dem Absatz 1 und 3 zu verwenden.

Übergangsbestimmung: Vorstehende Bestimmungen treten sofort nach ihrer Annahme durch die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger in Kraft.

3.2 Synopse

Der Inhalt der Initiative ist in der nachstehenden Synopse dem heute geltenden Gesetz gegenübergestellt:

Aktuelle Bestimmungen Umweltschutzgesetz	Forderungen der Initiative
<p>1. Ziele</p> <p>§ 13.</p> <p>¹ Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen setzen sich dafür ein, die Verkehrsemissionen insgesamt zu stabilisieren und zu vermindern.</p>	<p>1. Grundsätze</p> <p>§ 13.</p> <p>¹ Der Kanton und die Landgemeinden setzen sich dafür ein, die Verkehrsemissionen insgesamt zu stabilisieren und zu vermindern. Hierfür setzen sie fiskalische Anreize und treffen weitere Massnahmen, um den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsvolumen zu erhöhen.</p>

² Der Kanton sorgt dafür, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet gegenüber heute langfristig abnimmt, bis zum Jahr 2020 um mindestens 10%. Die Verkehrsleistung auf den Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen. Eine Verkehrsleistungszunahme durch Aus- und Neubau von Hochleistungsstrassen muss auf dem übrigen Strassennetz auch nach dem Jahr 2020 durch flankierende Massnahmen im gleichen Masse kompensiert werden.	<i>gestrichen</i>
³ Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Umweltbelastungen durch Eisenbahn-, Flug- und Schiffsverkehr möglichst tief gehalten werden.	² Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Umweltbelastungen durch Eisenbahn-, Flug- und Schiffsverkehr möglichst tief gehalten werden.
2. Monitoring § 13 a. ¹ Der Kanton erhebt periodisch die auf dem gesamten Kantonsgebiet erbrachten Strassenverkehrsleistungen. ² Er unterscheidet dabei nach Strassenkategorien.	<i>gestrichen</i>
3. Massnahmen § 13 b. ¹ Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen treffen Massnahmen, um den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsvolumen zu erhöhen.	<i>Im §13, Abs. 1 sinngemäss übernommen</i>
² Sie treffen Massnahmen zur Kanalisierung, Verminderung und Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs. Wird die Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes auf Kantonsgebiet erhöht, ergreift der Kanton Massnahmen, um das übrige Strassennetz im Gegenzug dauerhaft von Verkehr zu entlasten.	<i>gestrichen</i>
³ Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen durch bauliche, betriebliche, verkehrslenkende oder -beschränkende Massnahmen dafür, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nicht motorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.	³ Der Kanton und die Landgemeinden sorgen durch bauliche, betriebliche und verkehrslenkende Massnahmen dafür, dass der Langsamverkehr, der öffentliche Verkehr und der motorisierte Individualverkehr vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.
⁴ Die vom Bund dem Kanton Basel-Stadt jährlich überwiesenen kantonalen LSVA-Anteile sind vollumfänglich für Massnahmen gemäss den Abs. 1 und 3 zu verwenden.	⁴ Die vom Bund dem Kanton Basel-Stadt jährlich überwiesenen kantonalen LSVA-Anteile sind vollumfänglich für Massnahmen gemäss den Abs. 1 und 3 zu verwenden.

3.3 Rechtliche Zulässigkeit und Berichterstattung

Der Grosse Rat hat am 20. September 2017 die kantonale Volksinitiative «Zämme fahre mir besser!» als rechtlich zulässig erklärt und dem Regierungsrat zur Berichterstattung überwiesen. Gegen den grossrätlichen Beschluss betreffend die rechtliche Zulässigkeit wurde Beschwerde eingereicht. Das Appellationsgericht hat mit Urteil vom 18. März 2018 diese Beschwerde abgelehnt. Gegen diesen Entscheid wurden keine weiteren Rechtsmittel eingereicht und das Urteil des Appellationsgericht ist somit rechtskräftig. Der Regierungsrat äussert sich somit nachstehend inhaltlich zu den Anliegen der Initiative.

3.4 Inhaltliche Beurteilung der Initiative

Wie der Titel der Initiative „Zämme fahre mir besser!“ bereits suggeriert, bildet die Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer das zentrale Anliegen der Initiantinnen und Initianten. Grundsätzlich soll die Bevorzugung von einzelnen Verkehrsarten unter Beibehaltung der Erhöhung der Anzahl umweltfreundlicher Verkehrsmittel abgeschafft werden. Die Initiantinnen und Initianten unterliegen bei der Ausformulierung dieses Anliegens jedoch einem Trugschluss. Ein optimales Zusammenspiel der Verkehrsmittel wird nicht dadurch erreicht, dass immer und überall gleiche Rechte für alle Verkehrsmittel gelten. Vielmehr sollen die einzelnen Verkehrsmittel entsprechend ihrer jeweiligen Vorteile gefördert werden.

Einen Grossteil der Wege mit dem Auto zurückzulegen, erweist sich in Ballungsräumen generell und in einer engen historischen Stadt wie Basel ganz besonders erwiesenermassen als ineffizient. Die Initiative widerspricht somit diametral den Zielen einer nachhaltigen und stadtgerechten Verkehrspolitik. Die Annahme der Initiative würde zu einer deutlichen Zunahme des motorisierten Individualverkehrs führen und damit – auch bei einem langsam zunehmenden Anteil elektrisch angetriebener Fahrzeuge – die Lärm- und Luftsituation entlang von Hauptstrassen und in Wohnquartieren verschlechtern. Zudem würde die Verkehrsdichte zunehmen und den Verkehrsfluss beeinträchtigen. Es gäbe mehr Staus, Fahrt- und Transportzeiten würden verlängert und Pünktlichkeit wäre nicht mehr zu gewährleisten. Der Druck auf den öffentlichen Raum für das Bereitstellen von Parkplätzen würde weiter wachsen und die Bedürfnisse der Bevölkerung nach mehr Raum für städtisches Grün oder Aufenthaltsmöglichkeiten wären noch schwieriger umzusetzen. Der öffentliche Verkehr würde vermehrt behindert, könnte den Fahrplan öfter nicht einhalten, was zu höheren Betriebskosten und letztlich tieferen Fahrgastzahlen und -erlösen führen würde. Auch die Verkehrssicherheit würde sich durch die Zunahme des motorisierten Strassenverkehrs insgesamt verschlechtern.

Die einzelnen Forderungen der Initiative sind im folgenden Abschnitt zusammengefasst. Der Regierungsrat beurteilt diese folgendermassen:

Verzicht auf die Zielbestimmung, die besagt, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs gegenüber 2010 bis zum Jahr 2020 um mindestens 10% abnehmen muss.

Der Regierungsrat hat das gesetzlich geforderte Reduktionsziel von Anfang an als nicht realistisch eingeschätzt. Selbstverständlich hat er sich aber bis heute vollumfänglich dafür eingesetzt, diesem Ziel möglichst nahe zu kommen. Die Auswertung der Verkehrsentwicklung im Zeitraum 2010 bis 2017 zeigt denn auch, dass die Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs auf dem Stadtstrassennetz um fünf Prozent zurückgegangen ist. Dies ist umso beachtlicher, als die Einwohner- und vor allem die Beschäftigtenzahlen im selben Zeitraum deutlich zugenommen haben, was zwangsläufig mit einem Anstieg der Gesamtverkehrsleistung verbunden ist. Dieser Anstieg konnte also dadurch kompensiert werden, dass mehr Kilometer mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wurden. Der Regierungsrat beurteilt die bisherige Verkehrspolitik daher als durchaus erfolgreich.

Um das angestrebte Ziel einer 10%igen Reduktion zu erreichen, wären zusätzliche Massnahmen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs nötig. In der Praxis zeigt sich allerdings, dass einige dieser Massnahmen nicht mehrheitsfähig sind. So wurden beispielsweise die Strasseninitiative und der entsprechende Gegenvorschlag in der Volksabstimmung vom 15. November 2015 abgelehnt. Der Regierungsrat hält daher das Reduktionsziel nach wie vor für nicht vollständig umsetzbar, zumal die Frist zu dessen Erreichung (2020) innert Kürze abläuft. Er unterstützt daher die Forderung der Volksinitiative nach einer Anpassung der quantitativen Zielsetzung. Allerdings ist eine vollständige Streichung nicht im Interesse einer erfolgreichen Verkehrspolitik. Der Regierungsrat möchte eine künftige Zunahme der Gesamtverkehrsleistung durch umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten abdecken. Die Verkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs soll hingegen auch bei einem Wachstum der Wohnbevölkerung und einem Anstieg

der Beschäftigtenzahlen nicht steigen. Eine Zunahme des motorisierten Strassenverkehrs würde zu immer häufigeren Überlastungen des städtischen Netzes führen, die Funktionsfähigkeit des Systems gefährden und die Erreichbarkeit verschlechtern.

Verzicht auf die Bestimmung, dass eine Verkehrsleistungszunahme, die sich durch einen Neu- oder Ausbau einer Autobahn ergibt, auf dem städtischen Netz zu kompensieren ist.

Diese Bestimmung hat der Grosse Rat entgegen der Absicht des Regierungsrates im Umweltschutzgesetz aufgenommen. Der Regierungsrat unterstützt die Streichung dieser Bestimmung aus dem USG. Mit dem Ausbau der Hochleistungsstrassen (HLS), wie dem neuen Rheintunnel werden die angrenzenden Quartiere von Lärm, Schadstoffen und Durchgangsverkehr entlastet. Solche Ausbauten auf HLS werden konsequent von flankierenden Massnahmen zum Schutz des Stadtstrassennetzes vor Mehrverkehr begleitet. Der Regierungsrat hält an solchen flankierenden Massnahmen selbstverständlich weiterhin fest.

Neu sollen nicht nur Fussverkehr, Veloverkehr und öffentlicher Verkehr, sondern auch der motorisierte Individualverkehr vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.

Der Regierungsrat teilt das Ansinnen, dass grundsätzlich alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vor Gefährdungen und vermeidbaren Behinderungen geschützt werden sollen.

Die Bevorzugung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr soll gestrichen werden.

Diese Forderung suggeriert, dass der Regierungsrat einzelne Verkehrsträger zum Nachteil anderer bevorzuge. Dies ist nicht der Fall. Der Regierungsrat hält nichts davon, einzelne Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen. Vielmehr sollen sie grundsätzlich entsprechend ihrer spezifischen Vorteile gefördert werden. Fussverkehr, Veloverkehr und öffentlichen Verkehr zeichnen sich besonders dadurch aus, dass sie flächeneffizient, emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sind. Zudem sind sie kosteneffiziente Fortbewegungsarten und tragen zur Verkehrssicherheit bei. Sie sind daher besonders in urbanen Räumen dem motorisierten Individualverkehr überlegen und sinnvollerweise zu bevorzugen. Dies dient nicht zuletzt auch dem motorisierten Individualverkehr: Je mehr Mobilität über flächeneffiziente Verkehrsmittel abgewickelt wird, desto weniger Staus gibt es und desto mehr Platz steht denjenigen zur Verfügung, die auf den Einsatz eines Autos angewiesen sind. Der Anpassungsvorschlag der Volksinitiative steht zudem im Widerspruch zur Kantonsverfassung, die explizit eine Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs vorsieht, damit dieser pünktlich, zuverlässig und wirtschaftlich sein kann. Der Regierungsrat lehnt den Anpassungsvorschlag der Volksinitiative daher ab.

Die Bestimmungen zur Kanalisierung und Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs sollen ersatzlos gestrichen werden.

Die sogenannten verkehrsorientierten Strassen bilden das Rückgrat für den motorisierten Verkehr und sind auch entsprechend ausgestaltet. Die Kanalisierung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dieses übergeordnete Strassennetz erlaubt einen möglichst flüssigen Verkehrsablauf. Zugleich wird damit gebietsfremder Durchgangsverkehr aus den Wohnquartieren ferngehalten. Den verbleibenden privaten Motorfahrzeugverkehr auf dem untergeordneten Strassennetz, den siedlungsorientierten Strassen, beruhigt der Regierungsrat mit Tempo 30- und Begegnungszonen. Der Regierungsrat schützt damit die Anwohnerinnen und Anwohner vor Unfällen, Lärm und weiteren Emissionen und gewährleistet so eine hohe städtische Lebensqualität. Die siedlungsorientierten Strassen kommen damit ihrer Funktion zur Erschliessung und dem Aufenthalt in den Quartieren am besten nach. Eine klare Mehrheit des Grossen Rats unterstützt seit Jahren die Umsetzung verkehrsberuhigender Massnahmen durch diverse Vorstösse und durch die ergänzenden Beschlüsse zum Tempo 30-Konzept. Der Regierungsrat lehnt auch deshalb die Vorschläge der Initiantinnen und Initianten zur ersatzlosen Streichung dieser Bestimmung ab.

Ein Kapazitätsausbau des Hochleistungsstrassennetzes soll nicht mehr von flankierenden Massnahmen zur Entlastung des übrigen Strassennetzes begleitet werden.

Der Ausbau des Strassennetzes erhöht die Kapazitäten und trägt bekanntermassen zum Entstehen von Mehrverkehr bei. Flankierende Massnahmen begrenzen das Verkehrswachstum und schützen vom Verkehr entlastete Gebiete dauerhaft vor einer erneuten Verkehrszunahme. Fehlen flankierende Massnahmen, ist die Gefahr gross, dass ein Strassenausbau die Verkehrsprobleme nicht langfristig löst, sondern lediglich an andere Orte verlagert. Daher hält der Regierungsrat daran fest, dass er bei einem Kapazitätsausbau des Hochleistungsstrassennetzes entsprechende Massnahmen zur Entlastung des übrigen Strassennetzes ergreift.

Die Bestimmungen zum Monitoring sollen ersatzlos gestrichen werden.

Das Monitoring der Verkehrsentwicklung hilft, die Wirksamkeit von verkehrlichen Massnahmen zu beurteilen sowie die generelle Verkehrsentwicklung zu beobachten. Das Monitoring bildet die Grundlage einer faktenbasierten langfristigen Verkehrsplanung. Dies gilt unabhängig davon, ob im Gesetz konkrete quantitative Ziele festgelegt sind oder nicht. Der Regierungsrat hält daher an den Erhebungen der Strassenverkehrsleistungen fest.

Forderung nach fiskalischen Anreizen zur Erhöhung des Anteils umweltfreundlicher Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsaufkommen.

Der Regierungsrat begrüsst die von den Initiantinnen und Initianten geforderten fiskalischen Anreize. Er nimmt bei der Ausformulierung des Gesetzestextes sogenannte Fördermassnahmen zugunsten von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln mit auf. Allerdings sollte der Verkehr insgesamt nicht verstärkt subventioniert werden (vgl. 4.3 Erläuterungen der einzelnen Absätze, Absatz 4).

3.5 Fazit des Regierungsrates

Auch wenn der Titel der Initiative einen sympathischen Eindruck macht, lehnt der Regierungsrat die Initiative insgesamt ab. Diese weckt den Anschein, dass der Verkehr am besten funktioniere ohne jegliche Bevorzugung einzelner Verkehrsträger und suggeriert, dass mit der aktuellen Verkehrspolitik einzelne Verkehrsmittel gegeneinander ausgespielt würden. Das Gegenteil ist der Fall: Im Hinblick auf eine möglichst effiziente und reibungslose Organisation des gesamten Verkehrs erachtet der Regierungsrat einen möglichst wesensgerechten Einsatz der jeweiligen Verkehrsmittel als zentral. Ausgerechnet die Initiative selbst spielt aber die verschiedenen Verkehrsmittel gegeneinander aus, stellt unterschwellig die fachlich begründete Bevorzugung als eine unstatthafte Bevorteilung dar und macht glauben, dass bei einer Aufhebung der Bevorzugung alles besser würde. Der Verzicht auf die Förderung von ÖV und Langsamverkehr würde deren Attraktivität deutlich mindern, mit dem Ergebnis, dass der Mobilitätsbedarf vermehrt über den individuellen Motorfahrzeugverkehr abgewickelt würde. Anstatt dass dieser seine unbestrittenen Vorzüge ausspielen könnte, würde er vermehrt im Stau stehen. Der Regierungsrat ist der festen Überzeugung, dass die bestehende Bevorzugung von ÖV und Langsamverkehr zum Vorteil aller Verkehrsteilnehmenden erfolgt und lehnt eine Aufhebung entschieden ab. Hingegen anerkennt er, dass die bestehenden Formulierungen der §§ 13 bis 13b des Umweltschutzgesetzes nicht in allen Punkten umsetzbar sind, und hat daher einen Gegenvorschlag zur Volksinitiative erarbeitet.

4. Gegenvorschlag zur Initiative

4.1 Aufbau und Stossrichtung des Gegenvorschlags

Die Bearbeitung der Initiative hat gezeigt, dass die bestehenden §§ 13 bis 13b den Ansprüchen an eine einfache und klare Gesetzgebung nicht genügen. Aufgrund der historischen Entwicklung enthalten sie Redundanzen und Massnahmen und Ziele sind nicht klar gegeneinander abgegrenzt. Der Regierungsrat nimmt die Erarbeitung eines Gegenvorschlages deshalb zum Anlass,

nicht nur die notwendigen inhaltlichen Anpassungen vorzunehmen, sondern den genannten Paragraphen auch klarer zu strukturieren.

Die §§ 14 und 15 des Umweltschutzgesetzes nehmen (bereits in der heutigen Fassung) einzelne Massnahmen des § 13 auf. Der Regierungsrat verzichtet darauf, eine Revision dieser Paragraphen in den Gegenvorschlag aufzunehmen. Die Vorlage als Gegenvorschlag zu einer Initiative würde sonst überladen. Zudem sind die in den §§ 14 und 15 aufgeführten Massnahmen mit ganz spezifischen Zielsetzungen verbunden – konkreter als dies im § 13 der Fall ist.

Der Gegenvorschlag des Regierungsrates übernimmt die wesentlichen Inhalte der aktuell gültigen §§ 13 bis 13b des Umweltschutzgesetzes. Die neue Gliederung trennt aber klar zwischen Zielen und Massnahmen. Zudem übernimmt der Gegenvorschlag gewisse Anliegen der Initiative, wie die Anpassung des Reduktionszieles der Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs, den Schutz aller Verkehrsteilnehmenden vor Gefährdungen und vermeidbaren Behinderungen sowie weitere Fördermassnahmen zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Darüber hinaus grenzt der Regierungsrat den motorisierten Individualverkehr nicht mehr von anderen Verkehrsmitteln ab, sondern fördert gezielt umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten. Damit wird der Weg zu einem noch besseren Miteinander der Verkehrsmittel, unter Berücksichtigung ihrer verkehrlichen Wirkungen, gewährleistet. Diese Anpassung trägt auch der sich abzeichnenden technologischen Entwicklung Rechnung, dass sich Betriebsformen von öffentlichem und privatem Verkehr zunehmend annähern und sie berücksichtigt die Tatsache, dass zum Beispiel die Nutzung von Autos je nach Betriebsform (Carsharing vs. Privatbesitz) effizienter und flächensparender oder je nach Antriebsart umweltfreundlicher ist.

4.2 Ausformulierter Gesetzestext

Der § 13 des Umweltschutzgesetzes soll neu den Titel „Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten“ erhalten. Der ausformulierte Gesetzesvorschlag lautet im Einzelnen:

§ 13 Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten

¹ Als umweltfreundlich gelten solche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten, die insbesondere flächeneffizient, emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sind.

² Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen beim Strassenverkehr dafür, dass

- a) die Verkehrsemissionen insgesamt vermindert werden,
- b) der Anteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht wird,
- c) die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet ausserhalb von Hochleistungsstrassen auch bei einem Wachstum der Wohnbevölkerung und einem Anstieg der Beschäftigtenzahlen nicht zunimmt,
- d) umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten bevorzugt behandelt werden,
- e) alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vor Gefährdungen und vermeidbaren Behinderungen geschützt werden.

³ Wird die Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes auf Kantonsgebiet erhöht, ergreift der Kanton Massnahmen, um das übrige Strassennetz im Gegenzug dauerhaft von Verkehr zu entlasten.

⁴ Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen ergreifen insbesondere folgende Massnahmen, um die Zielsetzungen gemäss Abs. 2 und 3 zu erfüllen:

- a) bauliche Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur sowie betriebliche Massnahmen, die die Nutzung des Strassenraumes optimieren,
- b) verkehrslenkende Massnahmen, insbesondere die Kanalisierung des privaten Motorfahrzeugver-

- kehr auf verkehrsorientierte Strassen,
- c) verkehrsbeschränkende Massnahmen wie die Verminderung und Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf den siedlungsorientierten Strassen,
 - d) Fördermassnahmen zugunsten von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln.

⁵ Der Kanton erhebt periodisch die auf dem gesamten Kantonsgebiet erbrachten Strassenverkehrsleistungen und unterscheidet dabei nach Strassenkategorien und Fortbewegungsarten.

⁶ Der Kanton ergreift geeignete Massnahmen, damit die Umweltbelastungen durch Eisenbahn-, Flug- und Schiffsverkehr möglichst tief gehalten werden.

⁷ Die vom Bund dem Kanton Basel-Stadt jährlich überwiesenen kantonalen LSVA-Anteile sind vollumfänglich für Massnahmen gemäss Abs. 4 zu verwenden.

4.3 Erläuterungen der einzelnen Absätze

Eine direkte Gegenüberstellung des neu ausformulierten Gesetzestextes mit der heutigen Fassung der §§ 13, 13a, 13b ist aufgrund der vollständigen Neustrukturierung des Paragraphen nicht zielführend. Daher werden die neu formulierten Absätze mit den Paragraphen resp. Absätzen gegenübergestellt, die aneinander inhaltlich zugehörig sind.

Gesetzesvorschlag §13 USG (neu)	Inhaltliche Entsprechung §§ 13, 13a, 13b USG (bisher)
§13, Absatz 1 Als umweltfreundlich gelten solche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten, die insbesondere flächeneffizient, emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sind.	bislang keine inhaltliche Entsprechung

Der § 13 bezieht sich als Ganzes auf die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten. Bislang fehlt im Gesetz eine klare Definition, was unter umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu verstehen ist. Absatz 1 definiert umweltfreundliche Verkehrsmittel als flächeneffizient, emissionsarm, klima- und ressourcenschonend. Im Kanton Basel-Stadt sind die verfügbaren Flächen stark limitiert. Verkehrsmittel, die wenig Raum benötigen, sind deshalb besonders umweltfreundlich und stadtgerecht. Emissionsarme Verkehrsmittel sind leise und stossen nur wenige Abgase aus. Sie leisten damit einen wesentlichen Beitrag zur Lebensqualität. Klimaschonend sind Verkehrsmittel vor allem dann, wenn sie sowohl in der Produktion als auch im Betrieb wenig CO₂ und andere Treibhausgase und Schadstoffe verursachen. Verkehrsmittel die darüber hinaus wenig Energie benötigen und die aus wenig Material gefertigt sind, sind zudem ressourcenschonend. Solche Verkehrsmittel helfen, die Nachhaltigkeitsziele des Kantons zu erreichen.

Besonders die Fortbewegung zu Fuss, der Veloverkehr sowie gut ausgelastete öffentliche Verkehrsmittel zeichnen sich durch die beschriebenen Eigenschaften aus. Aber auch schadstoffarme Autos, die effizient (z.B. im Rahmen eines Sharing-Systems) betrieben werden, gehören zu den umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln. Die offene Definition stützt sich bewusst nicht auf die heute bestehenden Kategorien von Verkehrsmitteln ab. Sie erlaubt es, neue und bislang nicht etablierte Verkehrsmittel bzw. Betriebsformen mit umweltfreundlichen Eigenschaften in Zukunft als förderwürdig einzustufen.

Gesetzesvorschlag §13 USG (neu)	Inhaltliche Entsprechung §§ 13, 13a, 13b USG (bisher)
§13, Absatz 2 Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen beim Strassenverkehr dafür, dass	§ 13, Absatz 1 Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen setzen sich dafür ein, die Verkehrsemissionen

<ul style="list-style-type: none"> a) die Verkehrsemissionen insgesamt vermindert werden, b) der Anteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht wird, c) die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet ausserhalb von Hochleistungsstrassen auch bei einem Wachstum der Wohnbevölkerung und einem Anstieg Beschäftigtenzahlen nicht zunimmt, d) umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten bevorzugt behandelt werden, e) alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vor Gefährdungen und vermeidbaren Behinderungen geschützt werden. 	<p>insgesamt zu stabilisieren und zu vermindern.</p> <p>§ 13 b, Absatz 1</p> <p>Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen treffen Massnahmen, um den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsvolumen zu erhöhen.</p> <p>§ 13, Absatz 2</p> <p>Der Kanton sorgt dafür, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet gegenüber heute langfristig abnimmt, bis zum Jahr 2020 um mindestens 10%. Die Verkehrsleistung auf den Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen. Eine Verkehrszunahme durch Aus- und Neubau von Hochleistungsstrassen muss auf dem übrigen Strassennetz auch nach dem Jahr 2020 durch flankierende Massnahmen im gleichen Masse kompensiert werden.</p> <p>§ 13 b, Absatz 3</p> <p>Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen durch bauliche, betriebliche, verkehrslenkende oder -beschränkende Massnahmen dafür, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nicht motorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.</p>
---	---

Der neu formulierte Absatz 2 fasst die bestehenden Zielsetzungen des Kantons und der Gemeinden Bettingen und Riehen zusammen. Im Vordergrund steht die gesamthafte Verminderung der Emissionen und nicht die Förderung oder Einschränkung einzelner Verkehrsmittel. Die Zielsetzung, dass der Anteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht werden soll, bleibt unverändert bestehen.

Hingegen passt der Regierungsrat das bislang enthaltene Reduktionsziel bezüglich der Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs an. Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen setzen sich zum Ziel, eine Zunahme der Verkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs ausserhalb von Hochleistungsstrassen (Autobahnen) auch bei einem Wachstum der Wohnbevölkerung und einem Anstieg der Beschäftigtenzahlen zu verhindern. Die Entwicklung im Kanton Basel-Stadt ist nur nachhaltig, wenn die Verkehrsleistung des motorisierten Verkehrs nicht weiter wächst. Auch wenn der technische Fortschritt die Emissionen des Autoverkehrs weiter reduzieren würde, stünden die für eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs benötigten Flächen in Basel nicht zur Verfügung. Das Verkehrswachstum muss daher unbedingt durch umweltfreundliche Verkehrsmittel aufgefangen werden. Die Autobahnen sind von dem Ziel ausgenommen, eine Zunahme der Verkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs zu verhindern, da der Verkehr vor allem dahin kanalisiert werden soll. Eine Beschränkung der Verkehrsleistung fiel zudem nicht in den Zuständigkeitsbereich des Kantons Basel-Stadt; zudem lässt sich der Transitverkehr nicht durch den Kanton beeinflussen.

Die Aussage, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nicht motorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt werden, bleibt inhaltlich bestehen. Die von den Initiantinnen und Initianten geforderte Gleichbehandlung der Verkehrsteilnehmenden wird in dem Sinn aufgenommen, dass im Gesetz verankert wird, dass alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vor Gefährdungen und vermeidbaren Behinderungen

geschützt werden sollen. Dies entspricht der bereits bestehenden Praxis: Der Regierungsrat ist selbstverständlich schon heute bestrebt, dass auch Insassen von Autos, Liefer- und Lastwagen möglichst selten bei Unfällen zu Schaden kommen, und er ist auch bestrebt, dass der motorisierte Strassenverkehr fliessen kann. Stehende Kolonnen schaden der Wirtschaft, belasten unnötig die Anwohnenden, führen zu unplanbaren Fahrzeiten und sie beeinträchtigen aufgrund des dichten Netzes sehr schnell auch den öffentlichen Verkehr.

Gesetzesvorschlag §13 USG (neu)	Inhaltliche Entsprechung §§ 13, 13a, 13b USG (bisher)
§13, Absatz 3 Wird die Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes auf Kantonsgebiet erhöht, ergreift der Kanton Massnahmen, um das übrige Strassennetz im Gegenzug dauerhaft von Verkehr zu entlasten.	§ 13 b, Absatz 2 Sie treffen Massnahmen zur Kanalisierung, Verminderung und Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs. Wird die Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes auf Kantonsgebiet erhöht, ergreift der Kanton Massnahmen, um das übrige Strassennetz im Gegenzug dauerhaft von Verkehr zu entlasten.

Absatz 3 übernimmt unverändert das bestehende Ziel, bei Kapazitätserhöhungen auf dem Hochleistungsstrassennetz, Massnahmen zu ergreifen, um das übrige Strassennetz dauerhaft von Verkehr zu entlasten. Flankierende Massnahmen sind bei jedem Strassenbauprojekt zu prüfen, da die zusätzlichen Kapazitäten sonst sehr schnell durch den induzierten Mehrverkehr aufgezehrt und neue Staus und Wartezeiten entstehen würden.

Gesetzesvorschlag §13 USG (neu)	Inhaltliche Entsprechung §§ 13, 13a, 13b USG (bisher)
§13, Absatz 4 Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen ergreifen insbesondere folgende Massnahmen, um die Zielsetzungen gemäss Abs. 2 und 3 zu erfüllen: <ul style="list-style-type: none"> a) bauliche Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur sowie betriebliche Massnahmen, die die Nutzung des Strassenraumes optimieren, b) verkehrslenkende Massnahmen, insbesondere die Kanalisierung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf verkehrsorientierte Strassen, c) verkehrsbeschränkende Massnahmen wie die Verminderung und Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf den siedlungsorientierten Strassen, d) Fördermassnahmen zugunsten von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. 	§ 13 b, Absatz 3 Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen durch bauliche, betriebliche, verkehrslenkende oder -beschränkende Massnahmen dafür, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nicht motorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden § 13 b, Absatz 2 Sie treffen Massnahmen zur Kanalisierung, Verminderung und Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs. Wird die Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes auf Kantonsgebiet erhöht, ergreift der Kanton Massnahmen, um das übrige Strassennetz im Gegenzug dauerhaft von Verkehr zu entlasten.

Der neu formulierte Absatz 4 fasst die Massnahmen zusammen, die notwendig sind, um die Ziele gemäss Absatz 2 zu erreichen. Die Beschreibung der Massnahmen erfolgt detaillierter und präziser als in der heutigen Gesetzesfassung. Der Gegenvorschlag nimmt neu auch Fördermassnahmen zugunsten von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln mit auf (Absatz 4, d). Darunter werden fiskalische Anreize verstanden, wie zum Beispiel die Förderung von privaten Carsharing-Modellen. Dem Kanton und den Gemeinden Riehen und Bettingen steht damit insgesamt ein grösserer Handlungsspielraum zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zur Verfügung. Der Verkehr sollte aber insgesamt nicht verstärkt subventioniert werden.

Gesetzesvorschlag §13 USG (neu)	Inhaltliche Entsprechung §§ 13, 13a, 13b USG (bisher)
§13, Absatz 5 Der Kanton erhebt periodisch die auf dem gesamten Kantonsgebiet erbrachten Strassenverkehrsleistungen und unterscheidet dabei nach Strassenkategorien und Fortbewegungsarten.	§ 13 a, Absätze 1 und 2 Der Kanton erhebt periodisch die auf dem gesamten Kantonsgebiet erbrachten Strassenverkehrsleistungen. Er unterscheidet dabei nach Strassenkategorien.

Das Monitoring der Verkehrsentwicklung bleibt im ausformulierten Gesetzesvorschlag enthalten. Der neue Absatz 5 präzisiert die Bestimmungen insofern, als dass die erhobenen Strassenverkehrsleistungen nicht nur nach Strassenkategorien sondern neu auch nach Fortbewegungsarten unterschieden werden. Grundsätzlich hilft das Monitoring die Wirkungen der getroffenen verkehrlichen Massnahmen sowie die generelle Verkehrsentwicklung objektiv zu beurteilen und zu steuern.

Gesetzesvorschlag §13 USG (neu)	Inhaltliche Entsprechung §§ 13, 13a, 13b USG (bisher)
§13, Absatz 6 Der Kanton ergreift geeignete Massnahmen, damit die Umweltbelastungen durch Eisenbahn-, Flug- und Schiffsverkehr möglichst tief gehalten werden.	§ 13, Absatz 3 Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Umweltbelastungen durch Eisenbahn-, Flug- und Schiffsverkehr möglichst tief gehalten werden.

Gemäss Absatz 6 ergreift der Kanton geeignete Massnahmen, um die Umweltbelastungen durch Eisenbahn-, Flug- und Schiffsverkehr möglichst tief zu halten. Damit wird die bisherige Formulierung Bestimmung übernommen und geringfügig sprachlich angepasst.

Gesetzesvorschlag §13 USG (neu)	Inhaltliche Entsprechung §§ 13, 13a, 13b USG (bisher)
§13, Absatz 7 Die vom Bund dem Kanton Basel-Stadt jährlich überwiesenen kantonalen LSVA-Anteile sind vollumfänglich für Massnahmen gemäss Abs. 4 zu verwenden.	§ 13 b, Absatz 4 Die vom Bund dem Kanton Basel-Stadt jährlich überwiesenen kantonalen LSVA-Anteile sind vollumfänglich für Massnahmen gemäss den Abs. 1 und 3 zu verwenden.

Die Aussage, dass die vom Bund dem Kanton Basel-Stadt jährlich überwiesenen kantonalen LSVA-Anteile vollumfänglich für Massnahmen zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel eingesetzt werden sollen, bleibt unverändert enthalten. Sie steht neu im Absatz 7.

4.4 Fazit des Regierungsrates

Der Regierungsrat strukturiert mit dem ausformulierten Gegenvorschlag den § 13 des Umweltschutzgesetzes neu und grenzt Massnahmen und Ziele klar voneinander ab. Der Regierungsrat übernimmt die wesentlichen Inhalte der aktuell gültigen §§ 13 bis 13b des Umweltschutzgesetzes sowie gewisse Anliegen der Initiative. Er grenzt ferner den motorisierten Individualverkehr nicht mehr von anderen Verkehrsmitteln ab, sondern fördert gezielt umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten. Mit diesen Anpassungen schafft der Regierungsrat die Grundlage für die Fortsetzung der erfolgreichen Basler Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte. Zugleich schafft er eine stabile gesetzliche Grundlage, die im Gegensatz zur Initiative nicht an Kategorien der Vergangenheit festhält, sondern den Rahmen für sinnvolle Entwicklungen in einem sehr dynamischen Umfeld schafft. Damit ist weiterhin sicherstellt, dass die unbestrittenen Ziele einer vernünftigen Verkehrspolitik erreicht werden können: eine gute Erreichbarkeit Basels, eine hohe Lebensqualität, sichere Verkehrsverhältnisse und ein kosteneffizienter Einsatz der Mittel.

5. Finanzielle Auswirkungen

Mit der Initiative und dem Gegenvorschlag sind keine direkten Kosten verbunden. Alle Ausgaben im Zusammenhang mit den Massnahmen sind Bestandteil des bestehenden Budgets bzw. müssen im Rahmen von Investitionen einzeln beim Grossen Rat beantragt werden. Der Gegenvorschlag nimmt neu auch Fördermassnahmen zugunsten von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln mit auf (§ 13, Absatz 4, d). Darunter werden fiskalische Anreize verstanden. Der Regierungsrat will fiskalische Anreize in erster Linie kostenneutral ausgestalten (z.B. im Sinne der bereits erfolgten Anpassung der Motorfahrzeugsteuer). Der Verkehr deckt bereits heute nur einen Teil der direkten und indirekten Kosten, die er verursacht, und sollte daher keine generelle Verbilligung erfahren.

6. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

Das Justiz- und Sicherheitsdepartement hat die Änderungen des Umweltschutzgesetzes im Hinblick auf die Aufnahme in die Gesetzessammlung geprüft.

Die Durchführung der Regulierungsfolgenabschätzung hat gezeigt, dass Unternehmen weder direkt noch indirekt negativ betroffen sind. Es handelt sich bei dem ausformulierten Gesetzestext grundsätzlich um eine Neustrukturierung des § 13 des Umweltschutzgesetzes. Die wesentlichste Änderung, die Anpassung des Reduktionsziels, bezieht sich auf den privaten Motorfahrzeugverkehr.

7. Haltung von Riehen und Bettingen

Die formulierten Zielsetzungen und insbesondere die daraus folgenden Massnahmen des § 13 des Umweltschutzgesetzes betreffen neben dem Kanton auch die Gemeinden Bettingen und Riehen. Die Gemeinden wurden deshalb um eine Stellungnahme gebeten.

7.1 Bettingen

Der Gemeinderat von Bettingen zieht den Gegenvorschlag des Regierungsrates klar der Initiative vor. Er bemängelt aber generell, dass im Umweltschutzgesetz auch Massnahmen für die Gemeinden definiert werden. Dies würde in die Gemeindeautonomie eingreifen. Speziell störend würde die Gemeinde „fiskalische Anreize“ empfinden. Im Gegenvorschlag des Regierungsrates wird dieser Vorschlag des Initiativkomitees deshalb zu „Fördermassnahmen“ abgeschwächt.

7.2 Riehen

Aus Sicht des Gemeinderates Riehen enthält auch der Gegenvorschlag unrealistische Ziele. Er empfiehlt deshalb die Initiative ohne Gegenvorschlag direkt den Stimmberechtigten zum Entscheid zu unterbreiten.

8. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage
Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

betreffend

Volksinitiative „Zämme fahre mir besser!“

und

Gegenvorschlag für eine Anpassung des Umweltschutzgesetzes betreffend Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

1. Das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS) vom 13. März 1991 wird wie folgt geändert:

§ 13 Abs. 1 (geändert), Abs. 2 (geändert), Abs. 3 (geändert), Abs. 4 (neu), Abs. 5 (neu), Abs. 6 (neu), Abs. 7 (neu)
Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten (Überschrift geändert)

¹ Als umweltfreundlich gelten solche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten, die insbesondere flächeneffizient, emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sind.

² Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen beim Strassenverkehr dafür, dass

- a) **(neu)** die Verkehrsemissionen insgesamt vermindert werden;
- b) **(neu)** der Anteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht wird;
- c) **(neu)** die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet ausserhalb von Hochleistungsstrassen auch bei einem Wachstum der Wohnbevölkerung und einem Anstieg der Beschäftigtenzahl nicht zunimmt;
- d) **(neu)** umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten bevorzugt behandelt werden;
- e) **(neu)** alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vor Gefährdungen und vermeidbaren Behinderungen geschützt werden.

³ Wird die Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes auf Kantonsgebiet erhöht, ergreift der Kanton Massnahmen, um das übrige Strassennetz im Gegenzug dauerhaft von Verkehr zu entlasten.

⁴ Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen ergreifen insbesondere folgende Massnahmen, um die Zielsetzungen gemäss Abs. 2 und 3 zu erfüllen:

- a) bauliche Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur sowie betriebliche Massnahmen, die die Nutzung des Strassenraumes optimieren;
- b) verkehrslenkende Massnahmen, insbesondere die Kanalisierung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf verkehrsorientierte Strassen;
- c) verkehrsbeschränkende Massnahmen wie die Verminderung und Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf den siedlungsorientierten Strassen;
- d) Fördermassnahmen zugunsten von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln.

⁵ Der Kanton erhebt periodisch die auf dem gesamten Kantonsgebiet erbrachten Strassenverkehrsleistungen und unterscheidet dabei nach Strassenkategorien und Fortbewegungsarten.

⁶ Der Kanton ergreift geeignete Massnahmen, damit die Umweltbelastungen durch Eisenbahn-, Flug- und Schiffsverkehr möglichst tief gehalten werden.

⁷ Die vom Bund dem Kanton Basel-Stadt jährlich überwiesenen kantonalen LSVA-Anteile sind vollumfänglich für Massnahmen gemäss Abs. 4 zu verwenden.

§ 13 a

Aufgehoben.

§ 13 b

Aufgehoben.

2. Dieser Beschluss ist zusammen mit der Volksinitiative „Zämme fahre mir besser!“ der Gesamtheit der Stimmberechtigten als Gegenvorschlag 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 „Zämme fahre mir besser!“ zu verwerfen und die Änderung des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt als Gegenvorschlag anzunehmen.

Wenn das Initiativbegehren zurückgezogen wird, ist die Änderung des Umweltschutzgesetzes nochmals zu publizieren. Sie unterliegt dann dem fakultativen Referendum.

Nach Eintritt der Rechtskraft der Änderung des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.