



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

08.2004.02

BVD/P082004
Basel, 22. April 2009

Regierungsratsbeschluss
vom 10. März 2009

Kantonale Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt (Städte-Initiative): Bericht zum weiteren Vorgehen

1. Ausgangslage

Die Kantonale Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt (Städte-Initiative) ist zustande gekommen. Die rechtliche Zulässigkeit wurde vom Grossen Rat an der Sitzung vom 22. April 2009 festgestellt.

Die Initiative ist unformuliert und verlangt folgendes:

- *Der Kanton Basel-Stadt schützt die Bevölkerung vor negativen Auswirkungen des Verkehrs.*
- *Der Kanton trifft die erforderlichen Massnahmen, damit der Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV), Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen im Kanton Basel-Stadt innerhalb von zehn Jahren nach Inkrafttreten dieser Initiative um mindestens 10 Prozentpunkte erhöht wird; massgebend sind dabei die zurückgelegten Personenkilometer auf Kantonsgebiet. Der Kanton Basel-Stadt setzt konsequent auf den ÖV und ein sicheres Fuss- und Velowegnetz sowie auf attraktive Rahmenbedingungen für den ÖV, Fuss- und Veloverkehr.*
- *Der Neu- oder Ausbau von Hochleistungsstrassen und Hauptstrassen ist nur unter der Bedingung zulässig, dass sich die Kapazität des gesamten Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr nicht erhöht. Der Kanton Basel-Stadt handelt nach diesem Grundsatz im Rahmen seiner gesetzlichen Möglichkeiten und vertritt ihn in Verhandlungen mit übergeordneten Stellen.*
- *Der Regierungsrat erstattet dem Grossen Rat jährlich Bericht über den Stand der Umsetzung.*

Gleichlautende Initiativen wurden in weiteren Städten (Zürich, Luzern, St. Gallen und Winterthur) eingereicht.

2. Inhaltliche Beurteilung der Initiative

2.1 Grundsätzliche Beurteilung

Der Regierungsrat stellt grundsätzlich fest, dass wichtige Elemente der Initiative bereits in der Verfassung, im Umweltschutzgesetz sowie im Verkehrs- und im Richtplan des Kantons verankert sind. In vielen Punkten besteht daher eine Übereinstimmung zwischen der Verkehrspolitik des Regierungsrates und den Anliegen der Initiative.

Einzelne konkrete Forderungen der Initiative gehen hingegen zu weit bzw. sind im geforderten Ausmass und in den von den Initianten formulierten Fristen kaum umsetzbar.

2.2 Forderungen der Initiative im Einzelnen

2.2.1 Bevölkerungsschutz

Der Schutz der Bevölkerung von den negativen Auswirkungen des Verkehrs ist in der Kantonsverfassung¹ und im Umweltschutzgesetz² enthalten. Weitergehende gesetzliche Bestimmungen drängen sich nicht auf.

2.2.2 ÖV-Förderung

Der Vorrang des öffentlichen Verkehrs ist in der Kantonsverfassung festgeschrieben³ und in allen verkehrspolitisch relevanten Erlassen (ÖV-Gesetz, Umweltschutzgesetz, Verkehrsplan 2001 und neuer Richtplan) als Zielsetzung enthalten. Auch hier drängen sich weitergehende gesetzliche Bestimmungen nicht auf.

2.2.3 Velo- und Fussgängerförderung

Die Velo- und Fussgängerförderung ist im Umweltschutzgesetz sowie im Verkehrsplan und im Richtplan festgeschrieben. Eine entsprechende Formulierung in der Kantonsverfassung fehlt. Die Stufengerechtigkeit sowie weitere Vor-/Nachteile einer solchen Verfassungsbestimmung sind im Rahmen der weiteren Berichterstattung durch den Regierungsrat im Detail abzuklären.

2.2.4 Erhöhung Anteil Velo/FG/ÖV am Gesamtverkehr um 10%-Punkte

Die heutigen Anteile der einzelnen Verkehrsmittel gemäss der Definition der Initianten (Personenkilometer auf Kantonsgebiet, d.h. Territorialprinzip) sind nicht bekannt und wären nur mit einem sehr hohen Aufwand zu erheben. Als Hinweis auf die Grössenordnung der Anteile dient eine Auswertung einer Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2005, die für die Einwohner

¹ Art. 33, Abs. 4 KV: [Der Staat] schützt den Menschen und seine Umwelt vor Lärm und sonstigen lästigen und schädlichen Einflüssen und trifft Massnahmen zur Vermeidung und Minderung von Risiken.

² Diverse Bestimmungen zum Lärmschutz und zur Luftreinhaltung, sowie zum Schutz von Wohnquartieren vor Durchgangsverkehr

³ Art. 30, Abs. 1 KV: Der Staat ermöglicht und koordiniert eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Mobilität. Der öffentliche Verkehr geniesst Vorrang.

/-innen der Agglomeration (CH-Teil) einen Anteil des motorisierten Individualverkehrs von 58% ausweist (Basis Personenkilometer).

Bezogen auf das Kantonsgebiet Basel-Stadt lässt sich der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) damit auf ca. 40-50% abschätzen. Eine Reduktion des Anteils (MIV) um 10%-Punkte bedeutet damit eine Abnahme der Strassenverkehrsleistung um ca. ein Viertel (d.h. Rückgang Anteil von 40-50% auf 30-40%). Eine flächendeckende Reduktion des MIV in dieser Grössenordnung in den nächsten 10 Jahren ist nicht realistisch. Dazu wären neben allen erdenklichen Fördermassnahmen auch restriktive Massnahmen zur Reduktion des Autoverkehrs nötig (z.B. Parkplatz-Abbau, Kapazitätsreduktion durch Dosierstellen an Einfallstrassen) und/oder ein neues Finanzierungssystem mit Lenkungswirkung (Road Pricing) müsste umgesetzt werden. Solche Massnahmen fallen allerdings nicht in den alleinigen Zuständigkeitsbereich des Kantons, eine flächendeckende Umsetzung würde viel länger als 10 Jahre dauern (technisch, Abläufe/Fristen) und die politische Durchsetzbarkeit ist aus der Sicht des Regierungsrates nicht gegeben.

Der Regierungsrat verfolgt bereits heute aktiv das Ziel einer Verlagerung des MIV auf den ÖV und einer Erhöhung des Anteils des Langsamverkehrs und damit ein zentrales Anliegen der Initiative. Er wird im Rahmen seiner Berichterstattung vertieft überprüfen, welche Massnahmen angezeigt und sinnvoll sind.

2.2.5 Keine Erhöhung der Strassenkapazität

Neu- und Ausbauten wären gemäss Initiative nur unter der Bedingung zulässig, dass sich die Kapazität des gesamten Strassennetzes nicht erhöht. Abgesehen von Definitionsproblemen - die Kapazität einer einzelnen Strasse lässt sich berechnen, die Kapazität eines ganzen Netzes ist hingegen nicht exakt definiert - steht diese Forderung im Widerspruch zur erwünschten Konzentration des Verkehrs auf Hauptachsen und zum Ziel einer genügenden Erreichbarkeit der wirtschaftlichen Zentren.

Nichtsdestotrotz ist es auch das Ziel des Regierungsrates, dass Ausbauten am übergeordneten Strassennetz dazu genutzt werden, den Verkehr auf dem Stadtstrassennetz zu reduzieren und verträglicher abzuwickeln. Der Bau der Nordtangente hat entsprechend zu Umgestaltungen auf der Achse Horburgstrasse - Voltastrasse geführt und die umliegenden Wohnquartiere deutlich aufgewertet.

3. Weiteres Vorgehen

Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat, ihm die Städteinitiative zur Berichterstattung zu überweisen.

Das Bau- und Verkehrsdepartement beabsichtigt mit weiteren betroffenen Städten Gespräche darüber zu führen, wie die grundsätzlichen Anliegen der Städteinitiative sinnvoll umgesetzt werden könnten.

Unabhängig von der Einreichung der Initiative ist der Regierungsrat daran verschiedene Massnahmenpakete vorzubereiten, die zu einer Erhöhung des Anteils der umweltfreundli-

chen Verkehrsmittel führen sollen. Dazu werden dem Grossen Rat im Laufe des Jahres 2009 Ratschläge zur Parkraumbewirtschaftung und zu einer „Gesamtstrategie Mobilitätsmanagement, -Beratung, und -Events“ vorgelegt.

4. Antrag

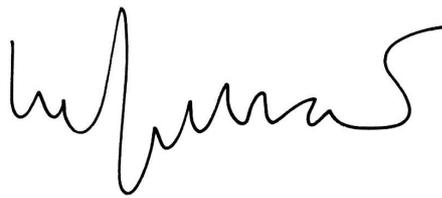
Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlusentwurfes:

://: Die unformulierte Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt (Städte-Initiative) wird dem Regierungsrat zur Berichterstattung überwiesen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Marco Greiner
Vizestaatschreiber