



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

08.2004.03/07.5324.02

BVD/P082004/075324
Basel, 17. November 009

Regierungsratsbeschluss
vom 17. November 2009

Ratschlag und Bericht

betreffend

**Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs
(Städte-Initiative)**

und

**Gegenvorschlag für eine Anpassung des Umweltschutzgesetzes
betreffend Regelungen für die Beschränkung des Strassenverkehrs
und des Strassenneubaus, sowie für einen Rahmenkredit zur
Förderung des Langsamverkehrs**

sowie

**Bericht zum Anzug: P075324 (Schai-Zigerlig betreffend Förderung
Langsamverkehr)**

Inhaltsverzeichnis

1. Begehren	4
2. Verkehrspolitische Vorstösse	4
2.1 Kantonale Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt (Städte-Initiative)	4
2.2 Anzug Helen Schai-Zigerlig und Consorten betreffen Intensivierung der Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs	5
3. Ausgangslage	6
3.1 Verkehrspolitik Basel-Stadt	6
3.1.1 Rechtliche Grundlagen	6
3.2 Beurteilung der politischen Vorstösse aus Sicht des Regierungsrats	7
3.2.1 Beurteilung der Forderungen der Volksinitiative „Städte-Initiative“	7
3.2.2 Beurteilung der Forderungen des Anzugs zum Langsamverkehr	8
3.3 Konkrete verkehrsplanerische Massnahmen Basel-Stadt	9
3.3.1 Was macht der Kanton Basel-Stadt bereits?	9
3.3.2 Was beabsichtigt der Regierungsrat künftig zu tun?	9
3.3.3 Wo gibt es noch Verbesserungspotential?	10
3.4 Übersicht Ausgaben Basel-Stadt für Gesamtverkehr	11
3.4.1 Ausgaben für den motorisierten Individualverkehr	11
3.4.2 Ausgaben für den öffentlichen Verkehr	12
3.4.3 Velorahmenkredit	13
3.4.4 Rahmenkredit Fussverkehr	14
3.4.5 Abschätzung Ausgaben Basel-Stadt für das Gesamtverkehrssystem	14
3.5 Entwicklung Verkehrsgeschehen im Kanton Basel-Stadt	15
3.5.1 Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)	15
3.5.2 Entwicklung des öffentlichen Verkehrs	16
3.5.3 Entwicklung im Velo- und Mofaverkehr	17
3.5.4 Entwicklungen im Fussverkehr	18
3.5.5 Entwicklung der Verkehrssicherheit	18
4. Umgang mit Städte-Initiative in übrigen Städten	19
5. Gegenvorschlag zur Städte-Initiative	20
5.1 Übersicht	20
5.2 Anpassung des Umweltschutzgesetzes	21
5.2.1 Beschränkung motorisierter Strassenverkehr	22
5.2.2 Regelungen für den Strassenneubau und Strassenausbau	23
5.3 Rahmenkredit Langsamverkehr	24
5.3.1 Rahmenkredit	24
5.3.2 Projektstellen	27
6. Termine, Wirksamkeit und Abstimmungsverfahren	27
7. Anzug Schai-Zigerlig zur Förderung des Langsamverkehrs	28
8. Anträge	29

Beschlüsse

- Entwurf Grossratsbeschluss I betreffend Gegenvorschlag zur Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt (Städte-Initiative)
- Entwurf Grossratsbeschluss II betreffend Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt (Städte-Initiative)

Anhänge

- Anhang 1: Auszug über relevante Paragraphen aus dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr und dem Umweltschutzgesetz
- Anhang 2: Übersicht Stand der Umsetzung Verkehrsplan 2001
- Anhang 3: Stand der Umsetzung Rahmenkredite Veloverkehr/Fussverkehr

1. Begehren

Mit diesem Bericht und Ratschlag beantragen wir Ihnen, dem nachfolgend unterbreiteten Gesetzesvorschlag zu einer Änderung des Umweltschutzgesetzes und der Einrichtung eines Rahmenkredites für Fördermassnahmen zugunsten des Langsamverkehrs im Sinne eines Gegenvorschlages zur unformulierten Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt (Städte-Initiative) 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. Verkehrspolitische Vorstösse

2.1 Kantonale Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt (Städte-Initiative)

Die Kantonale Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt (Städte-Initiative) ist zustande gekommen. Die rechtliche Zulässigkeit wurde vom Grosse Rat an der Sitzung vom 22. April 2009 festgestellt. An der Sitzung vom 6. Mai 2009 hat der Grosse Rat die Initiative dem Regierungsrat zur Berichterstattung überwiesen.

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 Grosse Rat jährlich Bericht über den Stand der Umsetzung.*

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

2.2 Anzug Helen Schai-Zigerlig und Konsorten betreffend Intensivierung der Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 23. Januar 2008 den nachstehenden Anzug Helen Schai-Zigerlig und Konsorten zur Berichterstattung dem Regierungsrat überwiesen:

Aufgrund fundierter Analysen hat der Regierungsrat vor über drei Jahrzehnten in „BASEL 75 - Hauptziele eines Stadtkantons“ erstmals unmissverständlich erklärt, in Zukunft den Fahrrad- und Fussgängerkehr (der Oberbegriff „Langsamverkehr“ war damals noch nicht gebräuchlich) intensiv fördern zu wollen. Seither wurde einiges erreicht, vieles harrt aber bis heute noch der Umsetzung. Mittlerweile ist die konsequente Förderung des Langsamverkehrs unter allen nur denkbaren Titeln noch weit dringlicher geworden. Stichworte: Klima und Ressourcenschonung, Reduktion schädlicher Immissionen, Wirtschaftlichkeit von Verkehrsinvestitionen, Stärkung der Gesundheit durch Bewegung, Sicherheit und Wohlbefinden der städtischen Wohnbevölkerung, Tourismusförderung und dergleichen mehr. Dieser Befund ist heute offensichtlich und bedarf kaum weiterer Begründung. Dennoch läuft gemäss sog. Mikrozensus (Erhebung des Bundesamtes für Statistik) neuerdings zumindest die gesamtschweizerische Entwicklung des Modalsplits (2005 verglichen mit 2000) hinsichtlich der Velobenützung in die umgekehrte, d.h. falsche Richtung. Das ist auch für den Kanton Basel-Stadt (eigene Zahlen werden hier nicht erhoben) ein beunruhigendes Alarmzeichen und muss Impuls sein, energisch Gegensteuer zu geben.

Mit neuem Elan und Scharfsinn ist zunächst die Situation bei Kindern (übrigens positiv: die neusten Velo-Fördermassnahmen des ED für Kinder im Primarschulalter), Jugendlichen und Erwachsenen sorgfältig zu untersuchen (Fragestellung etwa: Wer fährt warum nicht Rad?). Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse ist ein umfassender Katalog derjenigen Vorkehrungen aufzustellen, die am ehesten geeignet sind, den Anteil des Langsamverkehrs zu steigern. Als besonders wichtig werden sich aller Voraussicht nach Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit herausstellen (wie etwa bessere Lösungen an unzähligen Knotenpunkten, hören doch Fahrradstreifen oft in den heikelsten Zonen unvermittelt auf). Aber auch die Bevorzugung des Fahrradverkehrs bei Lichtsignalanlagen oder eine bessere zeitliche Bemessung der Phasen für Fussgänger könnten sich als Chancen für die Steigerung des Langsamverkehrs herausstellen. Möglicherweise sind auch Imagekampagnen fürs Radfahren und das Zufussgehen zu lancieren oder Fahrkurse für Erwachsene anzubieten. Zweckmässigerweise wird für die Umsetzung die Zusammenarbeit mit spezialisierten Organisationen wie insbesondere der IG Velo (neu Pro Velo) gesucht. Zielsetzung muss eine kontinuierliche Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Langsamverkehrs sein. Die Massnahmen sind so lange zu verstärken, bis der Erfolg sich einstellt und durch Messungen einwandfrei nachgewiesen werden kann.

Im Sinne dieser Ausführungen bitten die Unterzeichnenden den Regierungsrat, zu prüfen und zu berichten, welche operationalen Ziele er im Bereich des Langsamverkehrs setzen will und durch welche Massnahmen er diese Ziele zu erreichen und damit den Modalsplit des Strassenverkehrs in Basel-Stadt zugunsten des Langsamverkehrs massgeblich zu beeinflussen gedenkt.

3. Ausgangslage

3.1 Verkehrspolitik Basel-Stadt

3.1.1 Rechtliche Grundlagen

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt richtet seine Verkehrspolitik an den folgenden in der Kantonsverfassung festgeschriebenen Grundsätzen aus:

§ 30. *Der Staat ermöglicht und koordiniert eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Mobilität. Der öffentliche Verkehr genießt Vorrang.*

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.

In weiteren Bestimmungen der Kantonsverfassung lassen sich indirekt Vorgaben für eine Verkehrspolitik ableiten, so sorgt der Staat:

- *mit günstigen Rahmenbedingungen für die Entwicklung einer leistungsfähigen und strukturell ausgewogenen Wirtschaft. (§ 29)*
- *für Massnahmen zur Reinhaltung von Erde, Luft und Wasser. (§ 33, Abs. 1)*
- *für den Schutz der Menschen und der Umwelt vor Lärm und sonstigen lästigen und schädlichen Einflüssen. (§ 33, Abs. 4)*
- *für die zweckmässige und umweltschonende Nutzung des Bodens im Rahmen einer auf die grenzüberschreitende Agglomeration abgestimmten Siedlungsentwicklung. Er wahrt und fördert die Wohnlichkeit wie auch die städtebauliche Qualität. (§ 34, Abs. 1)*

Diese Grundsätze werden in verschiedenen Paragraphen des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und im Umweltschutzgesetz konkretisiert (vgl. Anhang 1 Auszüge aus OeV-Gesetz und USG).

Diese Grundsätze wurden ausserdem im Richtplan des Kantons Basel-Stadt¹ in die folgenden zwei Strategien aufgenommen:

ST 11 Ausreichende Kapazitäten des Verkehrssystems

Dem Langsamverkehr wird ausreichend Raum zugebilligt. Die Behinderungen des öffentlichen Verkehrs durch den motorisierten Individualverkehr werden reduziert. Die ÖV-Infrastruktur wird gezielt ausgebaut, um den Anteil des ÖV am gesamten Transportaufkommen vor allem im Verkehr mit dem Umland zu verbessern (S-Bahn-Herzstück, grenzüberschreitende Tramlinien). Bestehende oder sich abzeichnende Kapazitätsengpässe auf Hochleistungsstrassen werden beseitigt, um ein Ausweichen des motorisierten Individualverkehrs auf das Stadtstrassennetz zu verhindern. Ansonsten wird das bestehende Strassennetz nur

¹ Vom Regierungsrat am 20. Januar 2009 erlassen und damit für die Behörden des Kantons Basel-Stadt verbindlich. Für den Bund und die Nachbarkantone wird der Richtplan erst nach der Genehmigung durch den Bundesrat verbindlich (für Herbst 2009 erwartet).

für Neuerschliessungen ausgebaut. Insgesamt wird eine Umverteilung des Verkehrs zugunsten von Langsamverkehr und ÖV angestrebt. Die u.a. durch die Eröffnung der NEAT sich abzeichnenden Kapazitätsprobleme im Güterverkehr werden gelöst, um Verschlechterungen im Personenverkehr zu verhindern. Die bestehenden Infrastrukturen zur Güterlogistik werden zur optimalen Verknüpfung der Verkehrsträger (Wasser, Schiene, Strasse, Luft) genutzt. In der Güterlogistik wird verstärkt mit den Nachbarn in der trinationalen Agglomeration kooperiert mit dem Ziel, in Basel-Stadt andere Nutzungen zu ermöglichen.

ST 12 Stadtverträgliche Mobilitätsangebote mit hoher Qualität für Einwohner und Wirtschaft

Das Mobilitätsbedürfnis von Bevölkerung und Wirtschaft wird durch angebotsorientierte Verkehrsplanung befriedigt, damit keine zusätzlichen Belastungen ausgelöst werden. In heute stark vom Verkehr beeinträchtigten Wohngebieten werden die Belastungen reduziert. Gegenseitig aufeinander abgestimmte Raum- und Verkehrsplanung mit kurzen Wegen, guten Bedingungen für den Langsamverkehr, gutem ÖV-Angebot und Kanalisierung des motorisierten Individualverkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz ermöglicht eine stadtverträgliche Mobilität unter Minimierung der negativen Auswirkungen des Verkehrs. Eine bessere Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern wird angestrebt. Der Erhöhung des Anteils von Langsamverkehr und ÖV wird Priorität eingeräumt.

3.2 Beurteilung der politischen Vorstösse aus Sicht des Regierungsrats

3.2.1 Beurteilung der Forderungen der Volksinitiative „Städte-Initiative“

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt verfolgt eine Verkehrspolitik, die in vielen Punkten mit den Forderungen der Initianten übereinstimmt. Wichtige Elemente der Initiative sind entsprechend den obigen Ausführungen bereits in der Verfassung, in einem Gesetz und/oder im Richtplan verankert.

Im Gegensatz zur Initiative anerkennt der Regierungsrat aber die wichtige Rolle, die der motorisierte Individualverkehr für die Erschliessung und die wirtschaftliche Entwicklung der Region spielt. Eine nachhaltige Verkehrspolitik besteht in einem wesensgerechten Einsatz aller Verkehrsmittel. Eine einseitige Verteufelung des Strassenverkehrs führt zu ineffizienten und unökologischen Verkehrssystemen, verbraucht doch ein schlecht ausgelasteter öffentlicher Verkehr wesentlich mehr Energie pro Personenkilometer als ein modernes Auto.

Der Regierungsrat lehnt die Initiative in der vorliegenden Form aus den folgenden zwei Gründen ab:

- Die geforderte Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von 10%-Punkten entspricht einem Rückgang des Anteils des MIV von ca. 40% auf ca. 30%² oder umgerechnet einem Minus von 25%. Dies ist weder umsetzbar noch wirtschaftsverträglich.
- Strassenausbauten bzw. Strassenneubauten müssen unter bestimmten Bedingungen möglich bleiben.

Der Bau von neuen Strassen ist teuer, begünstigt ein MIV-Wachstum und erzeugt lokale Umweltprobleme. Die städtischen Wohngebiete können aber nur dann wirkungsvoll vor den negativen Auswirkungen des MIV geschützt werden, wenn ein funktionsfähiges Hochleistungsstrassennetz mit ausreichenden Kapazitäten die grossen vorhandenen Verkehrsmengen aufnimmt. In diesem Sinne ist ein Strassenausbau zwar grundsätzlich nicht wünschenswert, er kann aber zur Erreichung anderer Ziele notwendig sein. Selbstverständlich sind aber die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) möglichst zu minimieren und ein weiteres Wachstum des MIV ist zu vermeiden.

Dem Regierungsrat ist es deshalb ein grosses Anliegen, dass im Falle einer Kapazitätserweiterung des (Hochleistungs-)Strassennetzes, die Entlastungseffekte auf dem untergeordneten Strassennetz mit flankierenden Massnahmen auch langfristig gesichert werden.

3.2.2 Beurteilung der Forderungen des Anzugs zum Langsamverkehr

Der Anzug Schai-Zigerlig und Konsorten fordert die Intensivierung der Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs, um den Anteil dieser umweltfreundlichen Verkehrsarten am Gesamtverkehr zu steigern. Auch dieser Anzug entspricht damit grundsätzlich der verkehrspolitischen Stossrichtung des Kantons Basel-Stadt.

Die geforderte Festlegung eines ModalSplits als quantitatives Ziel der Verkehrsplanung erachtet der Regierungsrat hingegen als wenig zielführend. Einerseits ist die effektive Aufteilung des Gesamtverkehrs auf die einzelnen Verkehrsmittel nur mit viel Aufwand exakt zu erfassen, andererseits zielt die Verkehrspolitik auf die Reduktion der negativen Auswirkungen aller Verkehrsträger. Das heisst es geht darum, mittels Anreizen eine Optimierung der Gesamteffizienz des Verkehrssystems zu erreichen. Eine planerische Festlegung eines „richtigen“ Anteils des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr ist nicht sinnvoll. Nichts desto trotz strebt auch der Regierungsrat eine Erhöhung der jetzigen Anteile des Velo- und Fussverkehrs an. Dabei steht das Velo auch in Konkurrenz zum öffentlichen Verkehr.

Die Gemeinde Riehen hat übrigens im Velokonzept und im politischen Leistungsauftrag als Ziel eine Zunahme des Langsamverkehrs um 6% in den nächsten 4 Jahren festgelegt.

² Grobe Schätzung, eine genaue Angabe zur heutigen Verkehrsaufteilung in der Definition der Initianten (Verkehrsleistung auf Kantonsgebiet) liegt nicht vor.

3.3 Konkrete verkehrsplanerische Massnahmen Basel-Stadt

3.3.1 Was macht der Kanton Basel-Stadt bereits?

Mit dem Verkehrsplan Basel 2001 wurden die Vorgaben für die Verkehrsplanung in Basel-Stadt im laufenden Jahrzehnt sowie für den aktuellen Richtplan gelegt. Ein erheblicher Teil der damals geplanten Massnahmen ist in der Zwischenzeit umgesetzt oder kurz vor der Realisierung. Anhang 2 zeigt eine entsprechende Übersicht, sortiert nach den Bereichen Fussgängerverkehr, Velo/Mofaverkehr, öffentlicher Verkehr und Motorfahrzeugverkehr.

Wesentliche Elemente daraus sind:

- Inbetriebnahme der Nordtangente, verknüpft mit einer vollständigen Erneuerung der städtischen Verkehrsflächen im umliegenden Perimeter. Damit konnten Kapazitätsengpässe auf der Strasse behoben und die Wohngebiete in Basel Nord deutlich vom MIV entlastet werden. Der Langsamverkehr erhielt einen wesentlich grösseren Anteil am Strassenraum.
- Umgestaltung Luzerner-/Wasgenring mit Anpassungen an die veränderte Situation nach Inbetriebnahme der Nordtangente und des Anschlusses Luzernerring (Baubeginn 2011),
- Verkehrsleitsystem Nordtangente und Osttangente (Richtung D in Betrieb, Richtung CH in Planung) zur Erhöhung der Sicherheit und der Kapazität,
- Einführung bzw. Erweiterung der Tempo 30 Zonen und der Begegnungszonen,
- Fuss-/Veloüberbindung Bahnhof SBB – Münchensteinerbrücke,
- Neue Fussgänger-Passierelle Centralbahnplatz - Güterstrasse zur Erschliessung der Perrons und zur Anbindung des Gundeldingerquartiers,
- Schaffung von ca. 1'700 Veloabstellplätzen unter dem Centralbahnplatz und von ca. 700 Plätzen beim Bahnhofsfeingang Gundeldingen,
- Bessere Vernetzung von S-Bahn mit Tram und Bus (z.B. mit der Einführung der Tramlinien 10 und 11 an den Bahnhof SBB),
- Einführung der S6 vom Wiesental an den Bahnhof SBB (mit Gleisumbau am Bad Bf)
- Neue S-Bahn Haltestellen Dreispitz und Riehen Niederholz.
- Tramverlängerung von Kleinhüningen nach Weil am Rhein (Baubeginn erfolgt).

Neben diesen grossen Infrastrukturprojekten wurden auch viele kleine Massnahmen und insbesondere auch betriebliche/organisatorische Verbesserungen erreicht, wie z.B.:

- Vereinfachungen der grenzüberschreitenden OeV-Tarife,
- Velo- und Fussverkehrsrahmenkredite für unabhängige und schnelle Umsetzung kleinerer Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs,
- Förderung Mobilitätsmanagement in Unternehmen,
- Optimierung des Busnetzes durch neue Durchmesserlinien (z.B. Buslinie 34 Riehen-Schifflande-Bottmingen).

3.3.2 Was beabsichtigt der Regierungsrat künftig zu tun?

Gemäss ihrem verfassungsmässigen Auftrag sind der Regierungsrat und die Verwaltung des Kantons Basel-Stadt unabhängig von den aktuellen politischen Vorstössen daran, das

Gesamtverkehrssystem in Richtung einer *sicheren, wirtschaftlichen, umweltgerechten und energiesparenden Mobilität* weiter zu entwickeln.

So berät der Grosse Rat zurzeit die folgenden zwei bedeutenden Geschäfte³:

- Ratschlag **Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel**:
Ziel der Parkraumbewirtschaftung ist die Reduktion des Parksuchverkehrs und die Verbesserung der Parkierungssituation für die Anwohner, Kundinnen und das Gewerbe.
- Ratschlag Änderung des Bau- und Planungsgesetzes (**Einführung eines Fahrtenmodells**):
Fahrtenmodelle sichern die ausreichende Kapazität des Strassennetzes und die Einhaltung der Umweltgrenzwerte. Damit ermöglicht diese Gesetzesänderung die Ansiedlung von verkehrsintensiven Einrichtungen auch im verkehrlich und umweltmässig vorbelasteten Siedlungsgebiet von Basel-Stadt. Bei einer Überschreitung der zulässigen Kontingente muss der Besitzer verkehrsintensiver Einrichtungen Massnahmen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs treffen.

Kürzlich beschlossen hat der Grosse Rat:

- Ausgabenbericht **Planungskredit für den Weiterausbau der Regio-S-Bahn**:
Mit diesem Planungskredit werden die notwendigen Arbeiten zur ersten Teilergänzung der Regio-S-Bahn (Basis für ¼-h Takt im Kerngebiet) und für die nächste Planungsstufe des Projekts „Herzstück“ ermöglicht. Diese Planungen bilden demnach die Grundlage für ein dichtes, grenzüberschreitendes Netz von Durchmesserlinien der Regio-S-Bahn.

Erwähnenswert sind ausserdem die folgenden Projekte, an denen in der Verwaltung gearbeitet wird, die aber vom Regierungsrat noch **nicht** beschlossen worden sind:

- Aufbau eines **Veloverleihsystems** zur Förderung des Radfahrens, aber auch als Image-träger für die „Velostadt“ Basel.
- **Weiterentwicklung des Tarifverbunds Nordwestschweiz** insbesondere auch zur Optimierung der grenzüberschreitenden Tarife.
- Erweiterung der Fussgängerzonen, der Begegnungszonen und Tempo 30 Zonen im Rahmen des **Verkehrsregimes Innenstadt** bzw. der Überarbeitung der **Strassennetz-hierarchie**.
- **Strukturverbesserung Osttangente** zur Sicherstellung der notwendigen Kapazitäten und zum Schutz der umliegenden Wohnquartiere vor Lärm und Schleichverkehr.
- **A2 / Abschnitt 7**: Autobahn-Neubau zur Anbindung vom Leimental und von Basel-West an das Nationalstrassennetz und zur Entlastung des Gundeldingerquartiers vom Durchgangsverkehr.

3.3.3 Wo gibt es noch Verbesserungspotential?

Neben diesen zahlreichen Aktivitäten gibt es aus Sicht des Regierungsrates weiteres Optimierungspotenzial in folgenden Bereichen:

³ Stand 3. November 2009

- Im Veloroutennetz klaffen nach wie vor Lücken, die nur langsam, aufwändig und unter Überwindung grosser Hindernisse (Konflikte mit MIV/ÖV, mit Gestaltung und Finanzen) zu schliessen wären. Es braucht hierzu sorgfältige lokale Untersuchungen, ein Abwägen der verschiedenen Bedürfnisse, die an den engen Strassenraum gestellt werden sowie teilweise ein Neubau von Verkehrsanlagen.
- Die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel mit so genannt „weichen“ Massnahmen (Mobilitätsmanagement, Imagekampagnen, Verkehrserziehung etc.) wird nur punktuell gemacht. Entsprechende finanzielle und personelle Ressourcen fehlen.
- Eine umfassende Beobachtung der Verkehrsentwicklung aller Verkehrsmittel ist erst im Aufbau (Monitoring). Im MIV und ÖV liegen einige Daten vor, die noch besser ausgewertet werden könnten; im Bereich Langsamverkehr sind nur wenige Daten vorhanden, weitere wären nur mit grossem Aufwand zu beschaffen. Auch hier fehlen personelle Ressourcen für ein vermehrtes Engagement.
- Die konsequente (rechtlich verbindliche) Verknüpfung von Strassenneubau bzw. -ausbau mit entsprechenden flankierenden Massnahmen im untergeordneten Strassennetz wurde bislang nur punktuell umgesetzt.

In diesen Bereichen sieht der Regierungsrat nun auch eine Möglichkeit, auf die Forderungen der Initianten mit einem Gegenvorschlag zu reagieren (vgl. Kap. 5).

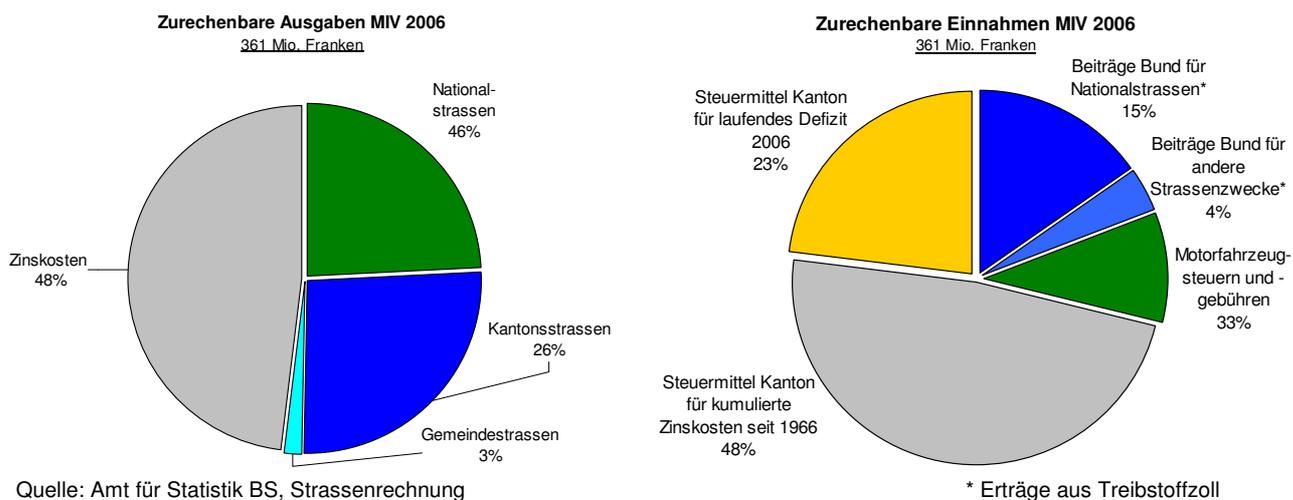
3.4 Übersicht Ausgaben Basel-Stadt für Gesamtverkehr

Eine kantonale Gesamtverkehrsrechnung liegt nicht vor. Sie wäre aufgrund der höchst unterschiedlichen Finanzierungsmechanismen der verschiedenen Verkehrsträger auch nur sehr schwierig zu generieren. Insbesondere fallen die Einnahmen aus den Beiträgen der Verkehrsteilnehmer an unterschiedlichen Orten (Bund, Transportunternehmungen im ÖV, verschiedene kantonale Stellen, Gemeinden etc.) mit unterschiedlichen Abgrenzungen an. Die folgenden Ausführungen beschränken sich deshalb im Wesentlichen darauf, die gesamten Aufwendungen des Kantons Basel-Stadt, die aus allgemeinen Steuermitteln finanziert werden, für das Gesamtverkehrssystem zusammenzustellen.

3.4.1 Ausgaben für den motorisierten Individualverkehr

Die Kantonale Strassenrechnung weist für das Jahr 2006 Ausgaben von rund 361 Mio. CHF für das Strassenwesen und anrechenbaren Einnahmen von 104 Mio. CHF aus, was zu einem Deckungsbeitrag von 29% führte.

Das Defizit in Höhe von 257 Mio. CHF wurde durch Steuermittel des Kantons Basel-Stadt getragen. Die anrechenbaren Einnahmen sind in der Strassenrechnung 2006 zum einen die Bundesbeiträge aus dem Treibstoffzollertrag in Höhe von rund 70 Mio. CHF und zum anderen die Motorfahrzeugsteuern und -gebühren in Höhe von 34 Mio. CHF.



In der Ausgabenrechnung werden die jährlichen Defizite kumuliert und verzinst. Für das Jahr 2006 betragen die Zinskosten der Ausgabenüberschüsse seit 1966 rund 174 Mio. CHF. Die laufenden Ausgaben betragen für das Jahr 2006 187 Mio. CHF. Unter Abzug der anrechenbaren Einnahmen ergibt sich für das Jahr 2006 ein laufendes Defizit von **83.2 Mio. CHF (exkl. Zinskosten)**.

Bei der Berechnung dieser Ausgaben für das Strassenwesen ist berücksichtigt, dass Kantons- und Gemeindestrassen nicht nur vom Motorfahrzeugverkehr benutzt werden. Dazu werden die gesamten Kosten der Kantonsstrassen nur zu 90% und die Kosten der Gemeindestrassen nur zu 70% angerechnet⁴. Die nicht dem motorisierten Individualverkehr zurechenbaren Strassenbaukosten betragen im Jahr 2006 damit rund 13 Mio. CHF, die dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr angelastet werden. Um einen Vergleich der Kantonsausgaben für die verschiedenen Verkehrsträger machen zu können, werden diese Kosten hier pragmatisch zur Hälfte dem öffentlichen Verkehr und je zu einem Viertel dem Velo- und Fussverkehr angerechnet (vgl. Kap. 3.4.2 bis 3.4.4).

Externe Kosten des Strassenverkehrs (nicht gedeckte Unfallkosten, Umweltkosten etc.) sind in diesen Ausgaben nicht berücksichtigt.

3.4.2 Ausgaben für den öffentlichen Verkehr

Betrachtet wird hier der öffentliche Orts- und Regionalverkehr, der vom Kanton Basel-Stadt finanziell unterstützt wird. Aufgrund dieser Betrachtungsweise bleibt der Fernverkehr unberücksichtigt.

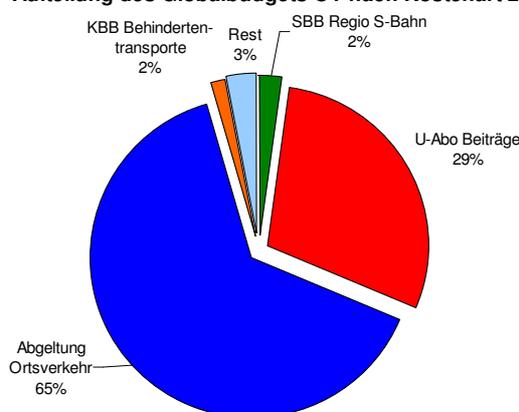
Eine kantonale Einnahmen- und Ausgabenrechnung des öffentlichen Verkehrs gibt es nicht. Die Leistungserbringer BVB, BLT und SBB weisen diese Angaben in ihren Geschäftsberichten zwar aus, jedoch ohne Kantonsabgrenzung Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Ein direkter Vergleich mit der kantonalen Strassenrechnung ist damit nicht möglich. Als Hinweis zur Finanzierungsbeteiligung der Benutzer kann der Kostendeckungsgrad der BVB dienen, der

⁴ Festlegung der Quoten entsprechend den Annahmen in der Strassenrechnung des Bundes.

zwischen 62 und 64% liegt. Darin sind allerdings auch die direkten Umweltschutz-Abo Subventionen des Kantons als Erlöse verbucht. Ohne diese Subventionen reduziert sich der Kostendeckungsgrad auf ca. 50%.

Die direkten Ausgaben des Kantons Basel-Stadt für den Betrieb des öffentlichen Verkehrs können eindeutig bestimmt werden. Die Stadt Basel unterstützt den öffentlichen Verkehr im Rahmen des Globalbudgets, das den Abgeltungsausgleich zwischen BLT und BVB berücksichtigt. Für das Jahr 2006⁵ betrug das Globalbudget 69 Mio. CHF. An die SBB gingen rund 2 Mio. CHF für den Betrieb der Regio S-Bahn, für Tram & Bus wurden rund 46 Mio. CHF bereit gestellt, davon 44 Mio. CHF für den Ortsverkehr. Mit 20 Mio. CHF wurden die Umwelt-Abos subventioniert.

Aufteilung des Globalbudgets ÖV nach Kostenart 2006



Neben diesen Betriebskosten finanziert Basel-Stadt direkt ÖV-Infrastrukturen. Der entsprechende Investitionsplafond im Investitionsbereich 2 betrug für das Jahr 2006 30 Mio CHF⁶.

Die Ausgaben des Kantons Basel-Stadt für den öffentlichen Verkehr betragen damit im Jahr 2006 total **105.5 Mio CHF**. Dieser Betrag enthält 69 Mio. CHF für den Betrieb, 30 Mio. CHF für direkte Investitionen und 6.5 Mio. CHF für den geschätzten Anteil ÖV an den Strassenbaukosten. Analog zur Strasse sind auch in diesen Beträgen keine Zins- und Abschreibungskosten enthalten.

3.4.3 Velorahmenkredit

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat im Jahr 2006 zur Förderung des Veloverkehrs einen Velorahmenkredit von 8 Mio. CHF für die Jahre 2006 - 2010 bewilligt. Davon sollen Massnahmen zur Vervollständigung des Velo-/Mofaroutennetzes, für die Schaffung und Verbesserung von Veloabstellanlagen, für ein Datenmanagement zum Veloverkehr sowie für weitere Veloförderungsmassnahmen finanziert werden.

⁵ Letzte verfügbare Angabe für die Strassenrechnung. Das Globalbudget ÖV für 2008 beträgt 73 Mio CHF.

⁶ Der aktuelle Plafond liegt bei 24.3 Mio CHF. Die Reduktion gegenüber 2006 ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass damals noch Investitionen im Rheinhafen in diesen Plafond integriert waren.

Ein pragmatisches Aufteilen des Velorahmenkredits in Jahrestanchen und die Berücksichtigung der Strassenkosten (siehe Kap. 3.4.1), die der Veloverkehr zu tragen hat, ergeben für das Jahr 2006 Kantonsausgaben für den Veloverkehr von **5.3 Mio. CHF**.

3.4.4 Rahmenkredit Fussverkehr

Der Grosse Rat beschloss im Januar 2003, laufend Verbesserungsmassnahmen zu Gunsten der Fussgänger/-innen zu realisieren. Diese werden im Rahmen von Gesamtverkehrsprojekten finanziert. Grössere Massnahmen gemäss Verkehrsplan können in Form von Ratschlägen oder Ausgabenberichten dem Parlament vorgelegt werden.

Für alle anderen Verbesserungen zu Gunsten des Fussverkehrs bewilligte der Grosse Rat für die Jahre 2004 - 2010 einen Rahmenkredit von 5 Mio. CHF.

Um die Ausgaben im Jahr 2006 für den Fussverkehr zu berechnen, wurde wie beim Veloverkehr, dieser Rahmenkredit in gleiche jährliche Tranchen aufgeteilt. Unter Berücksichtigung des Strassenkostenanteils des Fussverkehrs (siehe Kap. 3.4.1), verursachte der Fussverkehr Ausgaben in Höhe von **4.1 Mio. CHF**, die der Kanton Basel-Stadt zu tragen hat.

3.4.5 Abschätzung Ausgaben Basel-Stadt für das Gesamtverkehrssystem

Entsprechend der obigen Herleitung kann in Ermangelung ausreichender Datengrundlagen hier nur eine Abschätzung der Ausgaben des Kantons für den Gesamtverkehr im Kanton Basel-Stadt dargestellt werden. Es handelt sich um eine Momentdarstellung für das Jahr 2006 ohne Zins- und Abschreibungskosten.

Ausgaben des Kantons Basel-Stadt für die einzelnen Verkehrsträger für 2006

Mio CHF	Ausgaben 2006	Anteil an Ausgaben	Anteil an Wegen ⁷	Anteil an Verkehrsleistung (grob geschätzt)
MIV	83.2	42%	24%	35-45%
ÖV	105.5	53%	27%	40-50%
Veloverkehr	5.3	3%	20%	5-10%
Fussverkehr	4.1	2%	29%	1-5%
Gesamt	198.1	100%	100%	

Annahmen:

- Die nicht dem MIV zurechenbaren Kosten aus der Strassenrechnung werden zur Hälfte dem öffentlichen Verkehr angelastet und je zu einem Viertel dem Velo- bzw. dem Fussverkehr.

Insgesamt gibt der Kanton Basel-Stadt jährlich fast 200 Mio. CHF direkt für den Verkehr aus.⁸ Der öffentliche Verkehr erhält mit 53% davon den grössten Anteil. Der Langsamver-

⁷ Quelle Socialdata Umfrage 2007: Einwohner Kanton BS, Anteil an zurückgelegten Wegen

⁸ Externe Kosten (z.B. nicht gedeckte Unfallkosten, Umweltkosten) sowie Zinskosten und Abschreibungen sind nicht berücksichtigt.

kehr erhält gut 5%. Der Vergleich mit den Verkehrsanteilen der einzelnen Verkehrsmittel zeigt, dass tendenziell die Ausgaben für den Velo- und für den Fussverkehr nicht ihrer verkehrlichen Bedeutung entsprechen.

3.5 Entwicklung Verkehrsgeschehen im Kanton Basel-Stadt

Grundsätzlich fehlen konsistente langjährige Zeitreihen zur Verkehrsentwicklung aller Verkehrsarten in der Stadt Basel. Insbesondere im Bereich Velo- und Fussverkehr wären solche Erhebungen sehr aufwändig. Der Regierungsrat beabsichtigt in diesem Bereich aber künftig Verbesserungen anzustreben, die aufgrund neuer technischer Möglichkeiten auch einfacher umzusetzen sein werden.

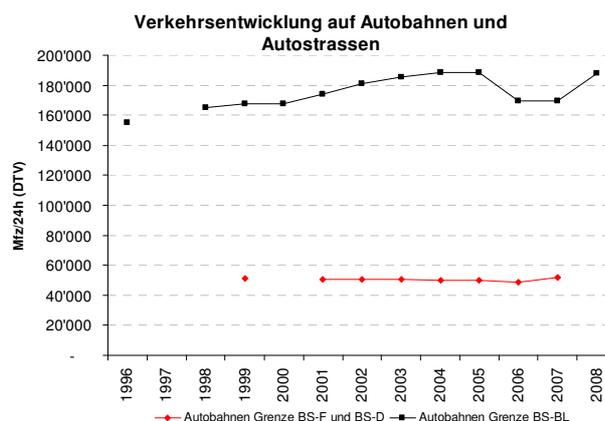
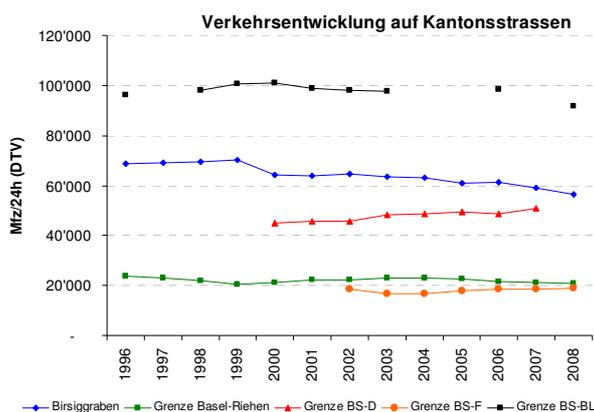
Die nachfolgenden Unterkapitel enthalten eine grobe Übersicht über die verfügbaren Daten. Insgesamt lassen sich daraus die folgenden Schlussfolgerungen zu den Entwicklungen der letzten ca. 15 Jahre ziehen:

- Der Verkehr auf den Bahnlinien und auf den Hochleistungsstrassen hat deutlich zugenommen.
- Der Verkehr auf den städtischen Tram- und Buslinien sowie auf dem städtischen Strassennetz hat stagniert bzw. sogar leicht abgenommen.
- Der Velo- und Fussgängerverkehr zeigt leichte positive Tendenzen. Für statistisch gesicherte Aussagen ist die Datengrundlage allerdings ungenügend.
- Die Unfallsituation hat sich insgesamt deutlich verbessert. Auch im Bereich Langsamverkehr ist ein erfreulicher Unfallrückgang festzustellen.

3.5.1 Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)

Die gesamte Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Kanton Basel-Stadt wird nicht gemessen. Ein entsprechendes Monitoring wäre zu aufwändig. Auf dem Gebiet des Kantons laufen aber ca. 20 automatische Dauerzählstellen (diejenigen auf Autobahnen stehen seit dem 1.1.2008 unter der Obhut des Bundesamtes für Strassen). Der Kanton Basel-Landschaft betreibt weitere Zählstellen auf bzw. in der Nähe der Kantonsgrenze. Die nachfolgenden Grafiken zeigen für interessante Querschnitte zusammengefasst die Verkehrsentwicklung im MIV seit 1996.

Insgesamt hat der motorisierte Verkehr in den letzten Jahren auf den Hochleistungsstrassen deutlich zugenommen. Auf dem Kantonsstrassennetz fand hingegen ein leichter Rückgang statt.



Quelle: Automatische Zählstellen Basel-Stadt, Baselland, ASTRA. Zusammenfassung zu Querschnitten gemäss Fussnoten 6/7

Der stärkste Rückgang ist mit 18% auf der Verbindung Grossbasel-West - Grossbasel-Ost (Querschnitt Birsiggraben) zu verzeichnen. Gründe hierfür liegen zum einen in der Eröffnung der Nordtangente (Teileröffnung 2000, durchgehende Eröffnung Sommer 2007), die zu einer veränderten Wegwahl zwischen Basel Nord und der Autobahn A2¹¹ geführt haben. Zum anderen ist sicher aber auch eine generelle Stagnation des städtischen MIV festzustellen (Bevölkerungsrückgang, Verlagerung auf längere Fahrten, evtl. Verlagerung auf Velo/FG).

Der Rückgang auf dem Kantonsstrassennetz kann nicht nur im unmittelbaren Einzugsbereich der Nordtangente beobachtet werden. Auch auf der Grenze zwischen der Stadt Basel und der Gemeinde Riehen und auf der Kantonsgrenze Stadt-Landschaft ist ein leichter Verkehrsrückgang festzustellen. Einzig an der Grenze zu Deutschland nimmt der Verkehr auch auf dem Hauptstrassennetz zu.

Auf den Hochleistungsstrassen (A2/H18) hat der Verkehr auf der Kantonsgrenze hingegen zwischen 1996 und 2005 um rund 20% zugenommen. Der Bruch in den Jahren 2006 und 2007 ist auf eine baustellenbedingte Verdrängung zurückzuführen. Erste Trends der Zählungen 2009 zeigen eine weiterhin steigende Tendenz.

3.5.2 Entwicklung des öffentlichen Verkehrs

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs liegen von Seiten der BVB und BLT gute Daten zur Verkehrsleistung der einzelnen Linien vor. Eine exakte Abgrenzung auf das Kantonsgebiet Basel-Stadt fehlt hingegen bzw. wäre nur mit erheblichem Aufwand zu generieren. Deshalb wird hier darauf verzichtet.

⁹ Birsiggraben: Heuwaage-Viadukt, Viaduktstrasse 60 (Rialto), Dorenbachviadukt

Grenze Basel-Riehen: Aussere Baselstrasse 381, Bäumlhofstrasse

Grenze BS-D: Hiltalingerstrasse, Freiburgerstrasse, Lörracherstrasse, Grenzachstrasse

Grenze BS-F: Flughafenstrasse Grenze CH-F, Elsässerstrasse 146

Grenze BS-BL: Allschwil (Baslerstrasse und Binningerstrasse), Binningen (Baslerstrasse und Oberwilerstrasse), Birsfelden, Hauptstrasse, Münchenstein (Reinacher Strasse und E. Frey-Str.), Muttentz, St. Jakobs-Str.

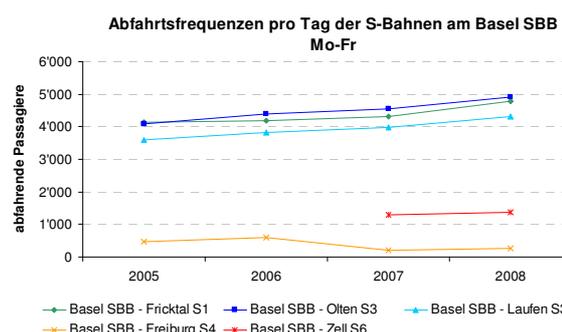
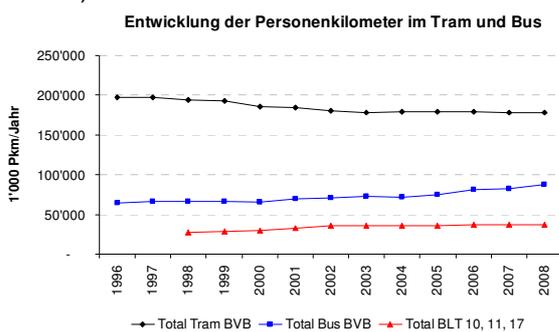
¹⁰ Autobahnen nach F und D: A2-A5, Grenzbrücke CH-D, A3-A35, Grenze CH-F

Autobahnen BL: A2-Zubringer, Hagnau Nord, H18, Tunnel Schänzli, MUTTENZ, HARD (AB)

¹¹ Eher über Nordtangente-Osttangente anstatt über mittleren oder äusseren Ring

Heute werden rund 2% mehr Personenkilometer im Tram- und Busnetz der BVB zurückgelegt als noch vor 12 Jahren. Dieses Wachstum der Personenkilometer wurde vom Busverkehr getragen, der im gleichen Zeitraum um 36% anwuchs, während der Tramverkehr der BVB zwischen 1996 und 2002 um 10% abnahm. Seit 2002 ist die Verkehrsleistung der Tramlinien praktisch konstant.

Auf den Tram-Linien der BLT ist in den letzten 10 Jahren hingegen ein Wachstum von rund 37% zu verzeichnen. Der grösste Teil dieses Wachstums ist auf die Übernahme von Verkehrsleistungen der BVB in den Jahren 1999 bis 2003 (Einführung Linien 10/11 an Bahnhof SBB) zurückzuführen.

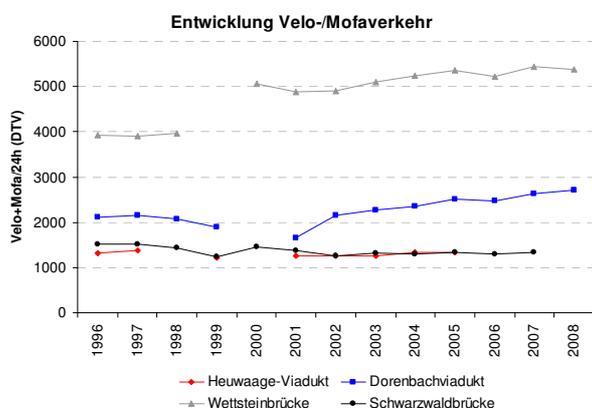


Quelle: Geschäftsberichte BVB und BLT; Angaben SBB

Konsistente Daten der SBB über einen längeren Zeitraum sind schwierig zu beschaffen. Wir beschränken uns deshalb auf die Darstellung der kurzfristigen Entwicklung der Regio-S-Bahn. Die durchschnittlichen Abfahrtsfrequenzen am Bahnhof Basel SBB nahmen seit dem Jahr 2005 um rund 27% zu. Die Abfahrtsfrequenzen der verkehrsstärksten S1 und S3 wuchsen im gleichen Zeitraum um 16% resp. 20%. Der starke Zuwachs im Jahr 2007 ist auf die Verlängerung der S-Bahnlinie S6 an den Bahnhof Basel SBB zurückzuführen.

3.5.3 Entwicklung im Velo- und Mofaverkehr

Zur Erfassung des Velo- und Mofaverkehrs betreibt der Kanton Basel-Stadt 4 Dauerzählstellen. Diese zeigen in der Tendenz eine leichte Zunahme des Verkehrs.



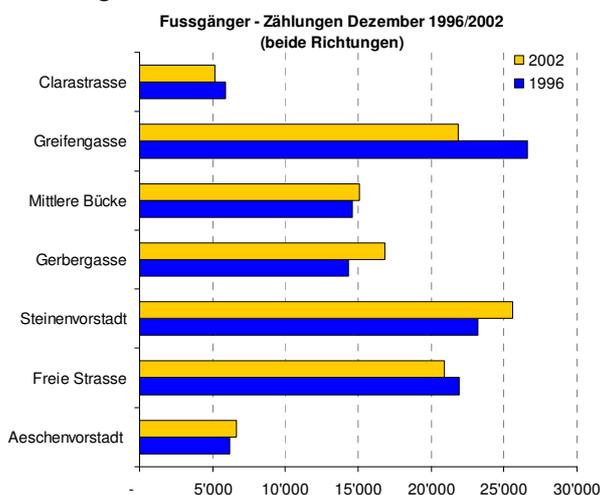
Quelle: Automatische Zählstellen Basel-Stadt

Zwischen den Jahren 1996 und 2008 fanden die stärksten Zuwächse des Velo- und Mofaverkehrs an der Wettsteinbrücke (+37%) und am Dorenbachviadukt (+28%) statt. Aber auch am Heuwaage-Viadukt sind Zuwächse des Velo- und Mofaverkehrs zu verzeichnen. Dagegen wurde die Schwarzwaldbrücke im Jahr 2007 von 12% weniger Velo- und Mofafahrer/-innen benutzt als noch vor 11 Jahren.

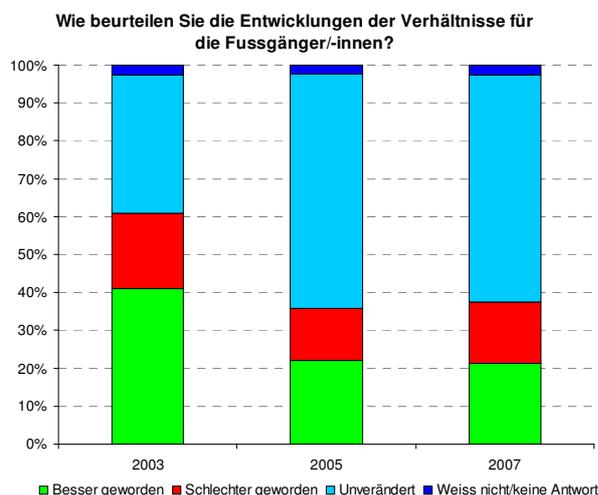
Der Mikrozensus des Bundes zeigt für 2005 erstmalig nach 20 Jahren Zunahme einen leichten Rückgang der mit dem Velo zurückgelegten Distanzen. Eine lokale Auswertung dieser Daten für Basel-Stadt ist aufgrund der geringen Stichprobengrösse aber nicht aussagekräftig. Eine direkte Übertragbarkeit ist auch nicht gegeben.

3.5.4 Entwicklungen im Fussverkehr

Die Datenbasis im Fussverkehr lässt keine aussagekräftige Interpretation bezüglich der Entwicklungen im Fussverkehr zu. Jedoch sind verschiedene Tendenzen erkennbar.



Quelle: Fussgängerzählung Innenstadt 2002



Statistisches Amt Basel-Stadt, Entwicklung Basel-Nord, 2007

Der Vergleich von Zählenden in der Innenstadt im Dezember 1996 und 2002 zeigt, dass das Aufkommen insgesamt in etwa gleich geblieben ist. Ob die ersichtliche, leichte Verlagerung von Fussgänger/-innen vom Kleinbasel ins Grossbasel tatsächlich stattfand, oder ob es sich um eine Zufälligkeit der wenigen Zähltage handelt, kann nicht genau gesagt werden.

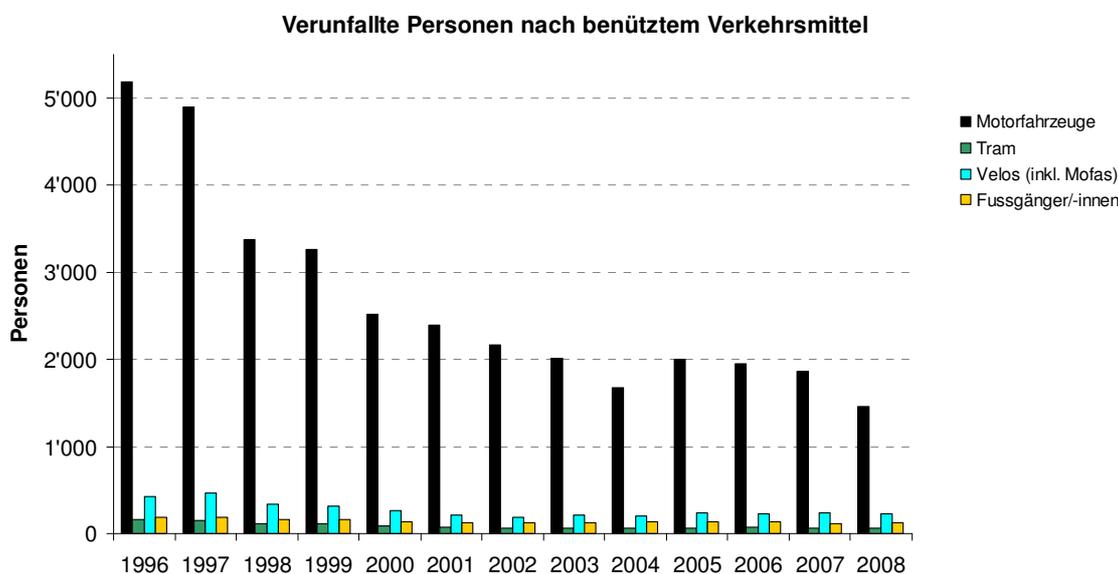
Eine Umfrage des Statistischen Amtes zeigt, dass der grösste Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner in Basel-Stadt der Meinung ist, die Verhältnisse für Fussgänger/-innen hätten sich in den Jahren 2005 und 2007 nicht verändert. Nachdem noch im Jahr 2003 über 40% der Befragten der Meinung waren, die Verhältnisse für den Fussverkehr seien besser geworden, waren dies im Jahr 2005 und 2007 nur noch knapp über 20%.

3.5.5 Entwicklung der Verkehrssicherheit

Insgesamt gingen die polizeilich erfassten Unfälle in den letzten Jahren deutlich zurück. Während 1996 noch 3'933 Unfälle mit 846 Verletzten und 6 Toten registriert wurden, waren

es 2008 noch 1'464 Unfälle mit 583 Verletzten und 6 Toten. Die Unfallschwere konnte demnach leider nicht im selben Ausmass reduziert werden, wie die Unfallanzahl.

Die folgende Grafik zeigt die Anzahl der an Unfällen beteiligten Personen, aufgeteilt nach Verkehrsmittel.



Quelle: Jahresunfallstatistiken der Kantonspolizei BS

Am deutlichsten reduziert haben sich die Unfälle bei den Motorfahrzeugen, gefolgt von den Tram- und Velo-Unfällen, allerdings auf sehr viel tieferem Niveau. Am schwächsten gingen die Verkehrsunfälle bei den Fussgänger/-innen zurück (-30%). Im Jahr 2008 gab es 132 in Verkehrsunfälle verwickelte Fussgänger/-innen und 230 in Unfälle verwickelte Velofahrer/-innen.

4. Umgang mit Städte-Initiative in übrigen Städten

Die Initiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs wurde in einem ähnlichen Wortlaut auch in vier¹² anderen Städten eingereicht. Es gibt aber einige wesentliche Unterschiede zwischen den Initiativen, so ist z.B. Basel-Stadt der einzige betroffene *Kanton*. Ansonsten sind *Gemeinden* mit entsprechend anderen rechtlichen Voraussetzungen betroffen. Diese Initiativen sind im Gegensatz zu der in Basel-Stadt inhaltlich als neu in die Gemeindeordnung aufzunehmende Artikel ausformuliert.

Bezüglich der aufgestellten Forderungen geht die Initiative in St. Gallen am wenigsten weit, in dem dort kein Rückgang, sondern nur kein Wachstum des MIV gefordert wird.

¹² Zürich, St.Gallen, Luzern, Winterthur; zusätzlich werden in Genf seit März 2009 Unterschriften gesammelt, der aktuelle Stand ist nicht bekannt.

Die Stadt St. Gallen bringt die Initiative am 7. März 2010 zur Abstimmung. Entgegen dem Antrag des Stadtrates auf Ablehnung hat das Stadtparlament die Annahme der Initiative empfohlen. In den übrigen drei Städten (Luzern, Winterthur, Zürich) wird jeweils ein Gegenvorschlag ausgearbeitet. Die genauen Inhalte sind aber noch nicht bestimmt.

Eine enge Koordination dieser Gegenvorschläge ist weder möglich noch sinnvoll, da die rechtlichen Voraussetzungen und die bisherigen Verkehrspolitiken der Städte zu unterschiedlich sind.

Die entsprechenden Verwaltungsstellen der fünf betroffenen Städte arbeiten aber derzeit an einer gemeinsamen Charta für eine nachhaltige, städtische Mobilität. Die Charta umreisst die grundsätzlichen Ziele und Entwicklungsabsichten der unterzeichnenden Städte für eine nachhaltige Mobilität. Die Charta soll von den jeweiligen Stadtregierungen noch dieses Jahr genehmigt werden und bildet die Grundlage für deren Verkehrspolitik. Sie dient auch als Grundlage für koordinierte gemeinsame Vorstösse und Positionen auf nationaler Ebene.

5. Gegenvorschlag zur Städte-Initiative

5.1 Übersicht

Gestützt auf die Analyse der heutigen Situation und die Forderungen der Initianten sieht der Regierungsrat Handlungsbedarf in den folgenden drei Bereichen:

- Die beabsichtigte Kanalisierung des Verkehrswachstums des MIV auf dem Hochleistungsstrassennetz soll konkretisiert werden, indem die quantitative und rechtsverbindliche Festlegung des zulässigen Strassenverkehrs auf dem übrigen Strassennetz definiert wird.
- Strassenneubauten und Kapazitätserweiterungen sollen rechtlich verbindlich mit flankierenden Massnahmen zur Sicherung einer dauerhaften Entlastung des städtischen Strassennetzes verknüpft werden.
- Der Ausbau der Velo- und Fussverkehrsförderung soll im bisherigen Umfang über die heutigen Rahmenkredite hinaus fortgesetzt werden.

Die Umsetzung der ersten beiden Forderungen soll über eine Anpassung des Umweltschutzgesetzes (USG BS, relevante Auszüge im Anhang 1) erfolgen. § 13 USG regelt die Grundsätze der Umweltbelastungen aus dem Verkehr. Der Regierungsrat schlägt vor, diesen Paragraphen um zwei weitere Grundsätze zu ergänzen (vgl. Kap. 5.2).

Die Fortsetzung der Velo- und Fussverkehrsförderung soll nach Ausschöpfung der beiden bestehenden Rahmenkredite mittels eines gemeinsamen neuen Rahmenkredites „Langsamverkehr“ sichergestellt werden. Gleichzeitig mit der Erneuerung des Kredites schlägt der Regierungsrat auch eine Ausweitung der möglichen Verwendungszwecke vor (vgl. Kap. 5.3).

Der Regierungsrat sieht bewusst keinen Baustein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs als Bestandteil eines möglichen Gegenvorschlages. Dies aus den folgenden Gründen:

- Für die Förderung des öffentlichen Verkehrs wird bereits heute sehr viel getan (vgl. Kap. 3.3). Dies soll unabhängig von der Behandlung der Initiative auch weiterhin der Fall sein.
- Für einen weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist der Kanton Basel-Stadt auf seine Nachbarn angewiesen (z.B. Regio-S-Bahn, grenzüberschreitende Tramlinien, Erweiterung Tarifverbund etc.). Es braucht demnach primär nachbarschaftliche Verhandlungen und eine intensivierete Zusammenarbeit, jedoch keine neuen Gesetzesgrundlagen.
- Im Rahmen der kürzlich eingereichten „Traminitiative“ wird sich der Regierungsrat in naher Zukunft gesondert und vertieft mit dem Ausbau der Traminfrastruktur auf Kantonsgebiet befassen.

5.2 Anpassung des Umweltschutzgesetzes

Der Regierungsrat schlägt vor, den § 13 des Umweltschutzgesetzes mit zwei neuen Grundsätzen gemäss der folgenden Synopse zu ergänzen (*grau hinterlegt: rein redaktionelle Änderung, gelb hinterlegt: neue Bestimmung*).

Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS) vom 13. März 1991	Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS) Entwurf
III. Umweltbelastungen aus dem Verkehr	III. Umweltbelastungen aus dem Verkehr
<p>1. GRUNDSÄTZE</p> <p>§ 13. Der Kanton und die Landgemeinden setzen sich dafür ein, die Verkehrsemissionen insgesamt zu stabilisieren und zu vermindern.</p> <p>² Sie treffen Massnahmen, um den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsvolumen zu erhöhen.</p> <p>³ Sie treffen Massnahmen zur Kanalisierung, Verminderung und Beruhigung des privaten, mit fossilen Treibstoffen betriebenen Motorfahrzeugverkehrs.</p> <p>⁴ Sie sorgen durch bauliche, betriebliche, verkehrlenkende 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> <p>⁵ Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Umweltbelastungen durch Eisenbahn-, Flug- und Schiffsverkehr möglichst tief gehalten werden.</p>	<p>1. ZIELE</p> <p>§ 13. Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen setzen sich dafür ein, die Verkehrsemissionen insgesamt zu stabilisieren und zu vermindern.</p> <p>² Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet ausserhalb des Hochleistungsstrassennetzes gegenüber dem Jahr 2010 nicht zunimmt.</p> <p>³ Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Umweltbelastungen durch Eisenbahn-, Flug- und Schiffsverkehr möglichst tief gehalten werden.</p> <p>2. MONITORING</p> <p>§ 13a. Der Kanton erhebt periodisch die auf dem gesamten Kantonsgebiet erbrachten Strassenverkehrsleistungen.</p> <p>² Er unterscheidet dabei nach Strassenkategorien.</p>

	<p>3. MASSNAHMEN</p> <p>§ 13b. Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen treffen Massnahmen, um den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsvolumen zu erhöhen.</p> <p>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. Auf solche Massnahmen kann verzichtet werden, wenn der Kapazitätsausbau des Hochleistungsstrassennetzes dazu dient, eine Verdrängung des Durchgangsverkehrs auf das übrige Strassennetz zu verhindern.</p> <p>³ Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen durch bauliche, betriebliche, verkehrlenkende 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>
<p>2. ROLLENDER PRIVATER MOTORFAHRZEUGVERKEHR</p> <p>§§ 14 - 15</p>	<p>4. ROLLENDER PRIVATER MOTORFAHRZEUGVERKEHR</p> <p>unverändert</p>
<p>3. RUHENDER PRIVATER MOTORFAHRZEUGVERKEHR</p> <p>§§ 16 - 19</p>	<p>5. RUHENDER PRIVATER MOTORFAHRZEUGVERKEHR</p> <p>unverändert</p>

5.2.1 Beschränkung motorisierter Strassenverkehr

Anstatt wie in der Initiative formuliert, den Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs zu erhöhen, schlägt der Regierungsrat vor, direkt die Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs auf den Zustand 2010 zu beschränken (Art. 13 Abs. 2). Dies hat unter anderem den Vorteil, dass das Monitoring wesentlich weniger aufwändig aus-

taltet werden muss, als wenn die Verkehrsleistung aller vier Verkehrsmittel exakt gemessen werden müsste.

Von dieser Beschränkung soll das Hochleistungsstrassennetz (=Autobahnen) aus folgenden Gründen ausgenommen werden:

- Der Kanton hat auf dem Hochleistungsstrassennetz (HLS) nur sehr beschränkte Einflussmöglichkeiten.
- Von den negativen Auswirkungen der Hochleistungsstrassen sind, zumindest nach Abschluss der noch ausstehenden Lärmschutzarbeiten, nur wenige Personen direkt betroffen.
- Die erwünschte Verlagerung von innerstädtischem Verkehr auf das Hochleistungsstrassennetz, durch die weite Teile der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs geschützt werden können, bleibt somit möglich.
- Nur mit einem funktionierenden HLS-Netz mit genügenden Kapazitäten ist eine ausreichende Erreichbarkeit der Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsstandorte möglich.

5.2.2 Regelungen für den Strassenneubau und Strassenausbau

Ein vollständiger Verzicht auf einen Ausbau der Strassenkapazitäten, entsprechend dem Vorschlag der Initianten, liegt nicht in der Kompetenz des Kantons¹³ und ist inhaltlich nicht zielführend, da dadurch eine gezielte Entlastung von Wohnquartieren entsprechend den Ausführungen im Kap. 3.2.1 verunmöglicht wird.

Der Regierungsrat schlägt deshalb vor, jeden Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes zwingend mit flankierenden Massnahmen zu koppeln, die eine wesentliche und dauerhafte Verkehrsentlastung des vom Ausbau betroffenen städtischen Strassennetzes sicherstellen. Reine Kapazitätsausbauten am bestehenden HLS-Netz sollen ebenfalls möglich bleiben, falls ohne diesen Ausbau Durchgangsverkehr vom übergeordneten Netz auf das städtische Netz verdrängt würde.

Der Regierungsrat sieht vor, den entsprechenden Grundsatz auf Gesetzesstufe (Art. 13^{ter}, Abs. 2) im Rahmen einer neuen Verordnung zu konkretisieren. Der Inhalt einer solchen Verordnung könnte etwa folgendermassen lauten:

- Ein **Neubau** einer Hochleistungsstrasse auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt ist so zu planen, dass auf dem restlichen verkehrorientierten Strassennetz im Einzugsbereich der neuen HLS eine spürbare Verkehrsreduktion erreicht wird und dass gleichzeitig mit dem Neubau bestehende verkehrorientierte Strassen zu siedlungsorientierten Strassen umklassiert und/oder umgestaltet werden können.
- Bei einem **Ausbau** einer Hochleistungsstrasse auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt kann auf Umklassierungen im städtischen Netz verzichtet werden, wenn ohne Ausbau eine Verdrängung von Durchgangsverkehr auf das untergeordnete Strassennetz stattfinden würde.

¹³ Bau und Betrieb der Nationalstrassen liegen in der Kompetenz des Bundes.

- Als integrierender Bestandteil eines Strassenbauprojekts ist auf jeden Fall ein Konzept für flankierende Massnahmen auf dem untergeordneten Strassennetz zu erarbeiten und umzusetzen. Dieses Konzept sichert die nachhaltige Entlastung der betroffenen Strassen vor quartierfremdem Durchgangsverkehr.

Der Regierungsrat will mit dem geplanten Gegenvorschlag zur Städte-Initiative keinen Vorentscheid für die aktuell diskutierten Strassenbauprojekte fällen. Die Ausformulierung des Gegenvorschlages ist deshalb so gestaltet, dass die Realisation dieser Projekte (A2/Abschnitt 7, Zubringer Allschwil, Strukturverbesserung Osttangente) möglich bleibt. Mit dem Gegenvorschlag werden aber klare Randbedingungen für diese Projekte definiert.

Bei der konkreten Ausformulierung der geplanten Verordnung sind auch die zwingenden Bestimmungen des Bundesrechtes zu beachten, insbesondere Art. 2 Abs. 1 lit. a des Strassenverkehrsgesetzes, wonach der Bundesrat Strassen, die für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendig sind, für den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr offen erklären kann.

5.3 Rahmenkredit Langsamverkehr

5.3.1 Rahmenkredit

Bereits 1988 wurde vom Grosse Rat ein Rahmenkredit in Höhe von 25 Mio. CHF für die Realisierung eines Velo-/Mofaroutennetzes genehmigt. Im Jahr 2004 wurden diese Arbeiten mit einem zweiten Rahmenkredit in Höhe von 8 Mio. CHF (ursprünglich vorgesehene Laufzeit 2005 - 2010) fortgesetzt, wobei neu nicht nur Infrastrukturmassnahmen sondern auch Projekte im Bereich Datenmanagement und Öffentlichkeitsarbeit ermöglicht wurden.

Als Gegenvorschlag zur Initiative „Basel zu Fuss“ beschloss der Grosse Rat 2003 zudem einen weiteren Rahmenkredit über 5 Mio. CHF (ursprünglich vorgesehene Laufzeit 2004 - 2010) für Verbesserungen zugunsten des Fussverkehrs.

Beide Rahmenkredite sind explizit nur für kleinere bis mittlere Projekte gedacht. Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs im Rahmen von Gesamtverkehrsprojekten werden dem Gesamtprojekt belastet und damit dem Grosse Rat mit dem in diesem Zusammenhang notwendigen Ratschlag vorgelegt. Grössere (teure) Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs werden dem Parlament mit separaten Ratschlägen oder Ausgabenberichten zur Beschlussfassung vorgelegt.

Das Instrument dieser Rahmenkredite hat sich im Grundsatz bewährt. Das Veloroutennetz konnte damit in wesentlichen Teilen erstellt werden. Der Grosse Rat wurde bzw. wird jährlich über den Stand der Umsetzung informiert. Der Anhang 3 zeigt eine Übersicht über die mit diesen Rahmenkrediten getätigten Ausgaben.

Die Ausschöpfung beider Rahmenkredite hinkt aber etwas (Fussverkehr) bzw. deutlich (Veloverkehr) hinter den ursprünglichen Absichten her. So wird aus heutiger Sicht per Ende

2010, d.h. am Ende der ursprünglichen Laufzeit, beim Velorahmenkredit ein Restbetrag von gut 5 Mio. CHF übrig bleiben, der sich in etwa folgendermassen auf die fünf Massnahmenbereiche des Rahmenkredites verteilt.

Bereich	geplant (CHF)	Verbrauch (CHF) (geschätzt Ende 2009)
▪ Veloroutennetz	6'000'000	1'000'000 ¹⁴
▪ Öffnung Einbahnstrassen	200'000	15'000 ¹⁵
▪ Veloabstellplätze	1'000'000	1'100'000
▪ Datenmanagement	300'000	100'000
▪ Öffentlichkeitsarbeit	500'000	400'000

Die Ursachen für die verzögerte Ausschöpfung insbesondere im Bereich Veloroutennetz sind vielfältig. Als Hauptprobleme erkannt sind:

- Fehlende Personalressourcen für Planung und Projektierung von Verkehrsanlagen
- Fehlende Ressourcen für Projektarbeit während der Einführung von RV09
- Koordination mit grösseren Sanierungsprojekten verhindert eine rasche Umsetzung

Nichtsdestotrotz ist bereits heute absehbar, dass auch nach der Umsetzung aller mit den vorliegenden Rahmenkrediten geplanten Massnahmen, ein Bedarf nach weiteren Verbesserungen für den Langsamverkehr bestehen bleibt.

Die Aufteilung in einen Velo- und einen Fussverkehrsrahmenkredit ist historisch entstanden. Sie ist inhaltlich nicht zwingend und vergrössert den administrativen Aufwand. Ausserdem sind mit dem heutigen Fussverkehrskredit noch keine Massnahmen im Bereich Öffentlichkeitsarbeit und Datenmanagement finanzierbar. Ein verbessertes Datenmanagement dient einerseits der Bereitstellung quantitativer Grundlagen für Planungsfragen und Kosten-Nutzen-Überlegungen, andererseits aber auch der Beobachtung der effektiven Entwicklung. Damit kann die Wirkung der umgesetzten Massnahmen überprüft und die allfällige Notwendigkeit weiterer Massnahmen festgestellt werden.

Aus diesen Gründen und zur Umsetzung der bereits heute gesetzlich verankerten Langsamverkehrsförderung (Art. 13 USG) bzw. zum Erreichen der neu formulierten Ziele in Bezug auf die Beschränkung des MIV (vgl. Kap. 5.2) beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat die Freigabe eines neuen Rahmenkredites „Langsamverkehr“ als integrierender Bestandteil des Gegenvorschlages zur Städte-Initiative.

Um die Arbeiten im bisherigen Umfang weiterzuführen, werden insgesamt 10 Mio. CHF während einer Laufzeit von 4 Jahren (2011 - 2014) benötigt. Dieser Kredit ermöglicht die nahtlose Fortsetzung der Fussverkehrsförderung ab 2011 und stellt ebenfalls die Weiterführung der Veloförderung nach dem Verbrauch des laufenden zweiten Rahmenkredites (ca. 2013) sicher.

¹⁴ Weitere ca. 250'000.-- CHF über Budgetpostulate finanziert

¹⁵ Weitere ca. 50'000.-- CHF über Budgetpostulate finanziert

Mit dem neuen Rahmenkredit zur Förderung des Langsamverkehrs sind Massnahmen in den folgenden Bereichen vorgesehen:

- Vervollständigung und Verbesserung des Veloroutennetzes,
- Einrichtung von Velomassnahmen bei Knoten und auf Strassen mit 50km/h,
- Verbesserung der Veloabstellplatzsituation,
- Sanierung von Gefahrenstellen für den Fuss- und Veloverkehr,
- Sichere Fussgängerquerungen und –verbindungen sowie sichere Zugänglichkeit zu öffentlichen Verkehrsmitteln,
- Spezielle Massnahmen im Bereich von Schulen, Spielplätzen und Parkanlagen,
- Einrichtung von Begegnungszonen,
- Anpassungen zugunsten mobilitätsbehinderter Menschen (z.B. Trottoirabsenkungen),
- Datenmanagement im Langsamverkehr,
- Öffentlichkeitsarbeit (Kampagnen, Beratung, Schulung etc.).

In Ergänzung zu den bisherigen Rahmenkrediten sind neu auch Ausgaben für folgende Massnahmen in den oben aufgezählten Bereichen explizit enthalten:

- Beschleunigung auf wichtigen Velorouten (z.B. Velofurt für Rechtsabbieger, Reduktion der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen so weit möglich),
- Einrichtung von Begegnungszonen auch mit flankierenden baulichen Massnahmen,
- Öffentlichkeitsarbeit und Datenmanagement im Fussverkehr,
- Planung und Projektierung von grösseren Massnahmen bis auf Stufe Ratschlag,
- Massnahmen zur Förderung der umweltfreundlichen Freizeitmobilität,
- 2 Projektstellen Langsamverkehr (vgl. Kap. 5.3.2).

Im Winter 2009/2010 findet ein Veloklimatest statt. Neben einer Befragung von Velofahrerinnen und Velofahrern in verschiedenen Städten, wird dabei auch eine repräsentative Haushaltsbefragung bei Velofahrerinnen und Nicht-Velofahrern durchgeführt. Der Kanton Basel-Stadt erhält so insbesondere Hinweise auf Mängel aus Sicht der Benutzer/-innen und kann die künftigen Massnahmen entsprechend ausrichten.

Die möglichen Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs ergeben sich aus dem Umsetzungsstand der Netze nach Ausschöpfung der Gelder aus den bestehenden Rahmenkrediten, den Konzepten zum Datenmanagement und zum Mobilitätsmanagement, aus der Unfallauswertung, dem zu überarbeitenden Veloabstellplatzkonzept, bestehender Begehren zu Begegnungszonen und Velogegegenverkehr sowie der zahlreichen Anliegen aus Politik und Bevölkerung.

Entsprechend den bisherigen Gepflogenheiten ist auch dieser neue Rahmenkredit nur für kleinere und mittlere Projekte vorgesehen. Grössere Projekte zu Gunsten des Langsamverkehrs werden in separaten Ratschlägen bzw. als integrierender Bestandteil von Sanierungsprojekten einzeln behandelt. Dies gilt auch für die Massnahmen in der Innenstadt, die im Rahmen des Projektes „Qualität im Zentrum“ bearbeitet werden. Neu soll der Rahmenkredit

hingegen zur Planung und Projektierung von grösseren Massnahmen herangezogen werden können, bevor der Bau dieser Massnahmen über einen eigenen Ratschlag finanziert wird.

5.3.2 Projektstellen

Für eine fristgerechte Umsetzung aller dieser Elemente fehlen heute die Personalressourcen. Mit dem Rahmenkredit Langsamverkehr sollen deshalb auch zwei befristete Projektstellen geschaffen werden. Die erste Stelle wird sich primär um die Planung und Projektierung von Velomassnahmen kümmern, während die zweite Stelle hauptsächlich für die rasche Umsetzung der Begehren für Begegnungszonen und für weitere Massnahmen zugunsten des Fussverkehrs zuständig sein soll.

Die Projektstelle für Velomassnahmen soll möglichst rasch besetzt werden, zunächst mit einer zeitlichen Befristung bis Ende 2010 (finanziert über ONA Erhöhung TBA aus Budgetpostulat König). Beide Stellen sollen vorbehältlich der Zustimmung des Grossen Rates zum Gegenvorschlag zur Städte-Initiative befristet für die Laufzeit des neuen Rahmenkredites Langsamverkehr (2011 bis Ende 2014) und zu Lasten des Rahmenkredites besetzt werden. Durch dieses Vorgehen können die geplanten Massnahmen der beiden laufenden Rahmenkredite beschleunigt umgesetzt werden. Die Planung der Massnahmen des Fortsetzungskredites kann umgehend in Angriff genommen werden und die notwendige Kontinuität in der Bearbeitung der Massnahmen sichergestellt werden.

6. Termine, Wirksamkeit und Abstimmungsverfahren

Will der Grosse Rat eine unformulierte Initiative nicht ausformulieren, so ist sie den Stimmberechtigten innert 18 Monaten, vom Datum der Rechtskraft der Verfügung über das Zustandekommen der Initiative an gerechnet, 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 Gegenvorschlag gegenübergestellt werden soll. Obschon auch einer unformulierten Initiative ein ausformulierter Gegenvorschlag gegenübergestellt werden kann, sieht das IRG in diesem Fall nicht explizit eine Verlängerung der Frist um 6 Monate vor. Der Regierungsrat ist jedoch der Auffassung, dass § 24a IRG dahingehend verstanden werden muss, dass sich die Frist zur Durchführung einer Volksabstimmung auch dann um 6 Monate verlängert, wenn der Grosse Rat beschliesst, einer unformulierten Initiative einen ausformulierten Gegenvorschlag gegenüberzustellen.

Die Verfügung der Staatskanzlei über das Zustandekommen der „Städte-Initiative“ wurde im Kantonsblatt vom 10. Dezember 2008 publiziert; die Frist zur Erhebung einer Beschwerde lief am 20. Dezember 2008, bzw. am darauf folgenden Montag, dem 22. Dezember 2008 ab. Da die Frist ungenutzt verstrichen ist, erwuchs die Verfügung gleichentags in Rechtskraft.

Die Volksabstimmung über die unformulierte Initiative und den formulierten Gegenvorschlag des Grossen Rates muss demnach spätestens bis zum 22. Dezember 2010 durchgeführt

werden. Sollte der Grosse Rat der Auffassung sein, die Ausarbeitung eines Gegenvorschlages verlängere die Frist betreffend unformulierte Initiativen nicht oder will der Grosse Rat auf einen Gegenvorschlag ganz verzichten, wäre die Volksabstimmung bis zum 22. Juni 2010 durchzuführen.

Bis zu diesem Termin sind Initiative und Gegenvorschlag der Gesamtheit der Stimmberechtigten zur Abstimmung vorzulegen. Den Stimmberechtigten ist zu empfehlen, die Initiative zu verwerfen und die Änderung des Umweltschutzgesetzes sowie den Rahmenkredit zur Förderung des Langsamverkehrs im Sinne des Gegenvorschlages anzunehmen.

Wird die Initiative zurückgezogen, sind die Änderung des Umweltschutzgesetzes und der Beschluss des Rahmenkredites nochmals zu publizieren. Sie unterliegen dann dem fakultativen Referendum.

Dem Regierungsrat ist die Möglichkeit einzuräumen, nach Eintritt der Rechtskraft der Gesetzesänderung den Zeitpunkt der Wirksamkeit zu bestimmen. Dies erlaubt ihm, die Wirksamkeit der neuen Gesetzesbestimmungen mit damit zusammenhängenden Änderungen auf Verordnungsstufe zu koordinieren.

Sollte die Initiative angenommen werden, muss der Grosse Rat eine Vorlage ausarbeiten, welche die Anliegen der Initiative erfüllt. Der Vorlage kann wiederum ein formulierter Gegenvorschlag gegenüber gestellt werden.

7. Anzug Schai-Zigerlig zur Förderung des Langsamverkehrs

Gestützt auf die obigen Analysen und Ausführungen zur Städte-Initiative können wir die konkreten Fragen des Anzugs Schai-Zigerlig und Konsorten betreffend Intensivierung der Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs folgendermassen beantworten:

- *Welche operationalen Ziele setzt der Regierungsrat im Bereich Langsamverkehr?*
Der Regierungsrat will den Anteil des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr erhöhen. Eine konkrete Festsetzung eines Zielwertes erachtet der Regierungsrat hingegen für wenig sinnvoll und kaum messbar. Entsprechend dem Gegenvorschlag zur Städte-Initiative will der Regierungsrat hingegen die Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs ausserhalb des Hochleistungsstrassennetzes auf den Zustand 2010 begrenzen.
- *Durch welche Massnahmen gedenkt der Regierungsrat den Modalsplit des Strassenverkehrs in Basel-Stadt zugunsten des Langsamverkehrs massgeblich zu beeinflussen?*

Viele der verkehrsplanerischen Massnahmen des Kantons der letzten Jahre zielen auf eine Förderung des Langsamverkehrs (vgl. Kap. 3.3). Mit dem geplanten Gegenvorschlag zur Städte-Initiative will der Regierungsrat im Weiteren dafür sorgen, dass der Strassenverkehr nicht weiter wachsen kann. Der geplante Rahmenkredit Langsamverkehr ermöglicht zudem die Beschleunigung und Ausweitung von Massnahmen zugunsten des Velo- und Fussverkehrs. Dabei soll neben Massnahmen im Be-

reich der Infrastruktur verstärkt auch auf die Bereiche Datenmanagement und Öffentlichkeitsarbeit gesetzt werden.

8. Anträge

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss §55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt vom 16. April 1997 geprüft.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen stellt der Regierungsrat dem Grossen Rat folgende Anträge:

1. Dem nachstehenden Entwurf zu einem Grossratsbeschluss I über den Gegenvorschlag zur Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt (Städte-Initiative) zuzustimmen.
2. Dem nachstehenden Entwurf zu einem Grossratsbeschluss II über die Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt (Städte-Initiative) zuzustimmen.
3. Den Anzug Helen Schai-Zigerlig und Konsorten betreffend Intensivierung der Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin

Beschlüsse

- Entwurf Grossratsbeschluss I betreffend Gegenvorschlag zur Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt (Städte-Initiative)
- Entwurf Grossratsbeschluss II betreffend Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt (Städte-Initiative)

Grossratsbeschluss I

betreffend

Gegenvorschlag zur Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt (Städte-Initiative)

(vom [REDACTED])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den Ratschlag Nr. [REDACTED] und in den Bericht Nr. [REDACTED] der [REDACTED]-Kommission, im Sinne eines Gegenvorschlages zur „Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs (Städte-Initiative)“, beschliesst:

I.

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

Der Titel vor § 13 erhält folgende neue Fassung:

1. ZIELE

§ 13 erhält folgende neue Fassung:

§ 13. Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen setzen sich dafür ein, die Verkehrsemissionen insgesamt zu stabilisieren und zu vermindern.

² Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet ausserhalb des Hochleistungsstrassennetzes gegenüber dem Jahr 2010 nicht zunimmt.

³ Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Umweltbelastungen durch Eisenbahn-, Flug- und Schiffsverkehr möglichst tief gehalten werden.

Es werden folgende §§ 13a und 13b samt Titel eingefügt:

2. MONITORING

§ 13a. Der Kanton erhebt periodisch die auf dem gesamten Kantonsgebiet erbrachten Strassenverkehrsleistungen.

² Er unterscheidet dabei nach Strassenkategorien.

3. MASSNAHMEN

§ 13b. Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen treffen Massnahmen, um den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsvolumen zu erhöhen.

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. Auf solche Massnahmen kann verzichtet werden, wenn der Kapazitätsausbau des Hochleistungsstrassennetzes dazu dient, eine Verdrängung des Durchgangsverkehrs auf das übrige Strassennetz zu verhindern.

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.

Der Titel vor § 14 erhält folgende neue Fassung:

4. ROLLENDER PRIVATER MOTORFAHR-ZEUGVERKEHR

Der Titel vor § 16 erhält folgende neue Fassung:

5. RUHENDER PRIVATER MOTORFAHR-ZEUGVERKEHR

II.

Zur Förderung des Langsamverkehrs wird für die Jahre 2011 bis 2014 ein Rahmenkredit von CHF 10 Mio. zu Lasten des Investitionsbereichs Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur bewilligt. Der Rahmenkredit dient zur

- Vervollständigung und Verbesserung (z.B. Beschleunigung) des Veloroutennetzes,
- der Verbesserung der Veloabstellplatzsituation,
- der Einrichtung von Velomassnahmen auf Hauptverkehrsstrassen (inkl. Knoten),
- der Verbesserung der Verkehrssicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer und Fussgängerinnen und Fussgänger, insbesondere im Bereich von Schulen, Spielplätzen und Parkanlagen,
- der Einrichtung von Begegnungszonen mit und ohne bauliche Massnahmen,
- für kleine Anpassungen zugunsten mobilitätsbehinderter Menschen,
- dem Datenmanagement und der Öffentlichkeitsarbeit zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs,
- für die Planung und Projektierung von grösseren Massnahmen bis auf Stufe Ratsschlag,
- für zwei Projektstellen zur Planung und Projektierung von Massnahmen im Bereich Velo- und Fussverkehr (inkl. Begegnungszonen),
- sowie für weitere Massnahmen zur Förderung des Velo- und Fussverkehrs.

III.

Dieser Beschluss ist zusammen mit der Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt (Städte-Initiative) 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 zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt (Städte-Initiative) zu verwerfen und die Änderung des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt sowie den Rahmenkredit zur Förderung des Langsamverkehrs als Gegenvorschlag anzunehmen.

Wenn das Initiativbegehren zurückgezogen wird, sind die Änderung des Umweltschutzgesetzes und der Beschluss über den Rahmenkredit zur Förderung des Langsamverkehrs nochmals zu publizieren. Sie unterliegen dann dem fakultativen Referendum.

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

IV.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

Grossratsbeschluss II

betreffend

Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt (Städte-Initiative)

(vom [REDACTED])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den oben stehenden Ratschlag und in den Bericht Nr. [REDACTED] der [REDACTED]-Kommission, beschliesst:

I.

Die von 3'483 im Kanton Basel-Stadt Stimmberechtigten eingereichte, vom Grossen Rat in seiner Sitzung vom 6. Mai 2009 an den Regierungsrat überwiesene unformulierte Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt (Städte-Initiative) ist, sofern sie nicht zurückgezogen wird, der Gesamtheit der Stimmberechtigten mit der Empfehlung auf Verwerfung und gleichzeitig mit der Änderung des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt und dem bewilligten Rahmenkredit zur Förderung des Langsamverkehrs als Gegenvorschlag vorzulegen.

II.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

Anhang 1

Auszug aus dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr

Zweck

§ 2. Dieses Gesetz bezweckt die Verbesserung der Standortqualität des Kantons als Wirtschafts- und Wohnstandort durch einen leistungsfähigen öffentlichen Personen- und Güterverkehr, die Erschliessung des Kantonsgebiets und die Abwicklung eines grösstmöglichen Teils des Personen- und Gütertransports mit umweltfreundlichen und stadtgerechten Verkehrsmitteln.

Angebotsziele

§ 3. Der Kanton

- a) stellt im öffentlichen Personenverkehr die Grundversorgung in den Bereichen Orts- und Regionalverkehr sicher; er strebt dabei unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit einen möglichst hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr an;
- b) wirkt auf die bestmögliche Bedienung von Basel-Stadt im nationalen und internationalen Fernverkehr hin;
- c) fördert die Verlagerung des Gütertransports auf umweltverträgliche Verkehrsmittel;
- d) sorgt für die Zusammenarbeit mit den Gemeinden, den Kantonen und der Eidgenossenschaft sowie ausländischen Gebietskörperschaften und schweizerischen Agglomerationsgemeinden;
- e)¹⁾ misst der Steigerung der Wohn- und Lebensqualität besonderes Gewicht bei.

²⁾ Der Kanton und die Gemeinden achten unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit auf eine hohe Qualität des Angebots und auf eine leistungsfähige Verknüpfung der einzelnen Verkehrsarten, insbesondere auch mit dem übergeordneten öffentlichen Verkehr.

Förderungsgrundsätze

§ 8. Der Kanton und die Gemeinden treffen zur Erreichung des Gesetzeszwecks Förderungsmaßnahmen. Sie richten sich nach volks- und betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten und berücksichtigen namentlich die Ziele der Umwelt-, Wirtschafts-, Siedlungs- und Sozialpolitik.

²⁾ Die Förderung des öffentlichen Verkehrs erfolgt im Rahmen des Gesamtverkehrssystems. Der Kanton trifft Massnahmen der Verkehrsplanung, der Verkehrstrennung sowie der Verkehrsregelung zugunsten des öffentlichen Verkehrs, um dessen Fahrzeiten zu verkürzen und zu verstetigen und so die Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit des Verkehrssystems zu erhöhen.

Tarifmassnahmen und Marketing

§ 10. Der Kanton fördert attraktive Tarife im öffentlichen Verkehr. Er kann hierzu insbesondere finanzielle Beiträge an Tarifverbände zur Verbilligung von Abonnements leisten.

²⁾ Der Kanton und die Gemeinden können für Angebote des öffentlichen Verkehrs spezielle Marketingmassnahmen vorsehen.

Auszug aus dem Umweltschutzgesetz

III. Umweltbelastungen aus dem Verkehr

1. Grundsätze

§ 13. Der Kanton und die Landgemeinden setzen sich dafür ein, die Verkehrsemissionen insgesamt zu stabilisieren und zu vermindern.

2 Sie treffen Massnahmen, um den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsvolumen zu erhöhen.

3 Sie treffen Massnahmen zur Kanalisierung, Verminderung und Beruhigung des privaten, mit fossilen Treibstoffen betriebenen Motorfahrzeugverkehrs.

4 Sie 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.

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

2. Rollender privater Motorfahrzeugverkehr

Schutz der Wohngebiete

§ 14. Der Kanton und die Landgemeinden sorgen insbesondere mit verkehrsberuhigenden Massnahmen dafür, dass der Durchgangs- und der Pendlerverkehr Wohngebiete möglichst wenig beeinträchtigen. Zur Reduktion des Durchgangs- und Pendlerverkehrs in den Wohngebieten setzt sich der Kanton für eine rasche Verwirklichung des Nationalstrassennetzes auf Kantonsgebiet ein.

2 Soweit es das Bundesrecht zulässt, verfügen die zuständigen Behörden des Kantons unter Vorbehalt von Abs. 3 dieser Bestimmung in Wohngebieten eine Zonenhöchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Für einzelne Strassenzüge können sie Ausnahmen vorsehen.

3 Die Landgemeinden können für ihr Gemeindegebiet im Rahmen des Bundesrechts abweichende Zonenhöchstgeschwindigkeiten vorsehen.

Einhalten von Verkehrsbeschränkungen

§ 15. Der Kanton und die Landgemeinden tragen durch bauliche, gestalterische und verkehrstechnische Massnahmen dazu bei, dass Fahrverbote, Höchstgeschwindigkeiten und andere Verkehrsbeschränkungen eingehalten werden.

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

3. Ruhender privater Motorfahrzeugverkehr

Parkplätze auf öffentlichem Grund

§ 16. 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.

Subventionierung von Autoparkgaragen

§ 17. Jede Subventionierung des Baus und Betriebs von Autoparkgaragen durch den Kanton oder die Landgemeinden ist verboten.

2 Dieses Verbot gilt nicht für:

- a) Park-and-Ride-Anlagen nach § 19;
- b) Quartierparkgaragen, welche ausschliesslich Anwohnerinnen, Anwohnern und gleichermaßen Betroffenen zur Verfügung stehen, sofern nach deren Erstellung an anderen Orten gleich viele Parkplätze aufgehoben werden.

3 Der Regierungsrat kann Ausnahmen von der Kompensationspflicht gemäss Abs. 2 lit. b in jenen Quartieren bewilligen, in denen der Mangel an Privatparkplätzen ausgewiesen ist.

Parkieren von Motorfahrzeugen auf Staatsarealen

§ 18. Auf Staatsarealen, die nicht der Öffentlichkeit zugänglich sind, dürfen nur parkiert werden:

- a) Dienstfahrzeuge;
- b) Fahrzeuge, deren Benützerinnen und Benützer über eine entsprechende Bewilligung der Vorsteherin oder des Vorstehers des zuständigen Departements verfügen;
- c) Besucherverfahrzeuge auf entsprechend gekennzeichneten Parkplätzen.

2 Eine Bewilligung nach Abs. 1 lit. b kann nur erteilt werden:

- a) für Privatfahrzeuge von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die gemäss ärztlichem Zeugnis auf deren Benützung angewiesen sind;
- b) für Privatfahrzeuge, die regelmässig dienstlich benützt werden;
- c) für Solarfahrzeuge;
- d) für Privatfahrzeuge von Schichtarbeiterinnen und -arbeitern, die zum Zeitpunkt ihres Arbeitsantritts oder -endes den Arbeitsweg nachweislich nur mit einem privaten Motorfahrzeug auf zumutbare Art und Weise zurücklegen können;
- e) für Privatfahrzeuge von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die sich mit anderen zu einem Car-Pool von mindestens zwei Mitgliedern zusammengeschlossen haben;
- f) für Privatfahrzeuge von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, deren Wohnung sich auf dem fraglichen Areal befindet.

3 Die zuständige Behörde erhebt von den Benützerinnen und Benützern mit Bewilligung gemäss Abs. 2 lit. e ein Entgelt. Entgelte können ebenfalls erhoben werden von Benützerinnen und Benützern mit Bewilligung gemäss Abs. 2 lit. c, d und f.4)

Park-and-Ride-Anlagen

§ 19. Park-and-Ride-Anlagen im Sinne dieses Gesetzes sind Parkgaragen oder Parkplatzanlagen für motorisierte Privatfahrzeuge, welche aufgrund ihres Standorts in der Nähe von geeigneten Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel vor allem den Fahrgästen dieser Verkehrsmittel dienen.

2 Park-and-Ride-Anlagen dürfen nur in Verbindung mit dem nationalen oder internationalen Eisenbahnnetz oder mit peripheren Stationen öffentlicher Nahverkehrsmittel erstellt werden. Ausgenommen sind Abstellflächen, die ausschliesslich während Messen und anderer ausserordentlicher Anlässe benützt werden.

3 Der Kanton kann sich an Park-and-Ride-Anlagen auch ausserhalb des Kantonsgebietes beteiligen.

Anhang 2: Stand Umsetzung Verkehrsplan 2001**Übersicht Umsetzung Massnahmen Fussgängerverkehr**

<i>Massnahmen</i>		Umsetzung ge- plant	Umsetzung Stand 2009
1	Nauen Ost, Neue Verbindung Bahnhof SBB-Münchensteinerbrücke	2000 - 2005	realisiert
2	Boulevard Basel-Nord mit Luzernerring, Voltastrasse und Dreirosenbrücke erstellen	2001 - 2007	teilweise reali- siert
3	Umgestaltung Messeplatz, Umgestaltung Rosentalanlage	2001 - 2003	teilweise reali- siert
4	Neue SBB-Passerelle zwischen Centralbahnplatz und Gü- terstrasse	2001 - 2003	realisiert
5	Fussgängerfreundliches Verkehrsregime für die Gross- und Kleinbasler Innenstadt erweitern	2001 - 2005	unbestimmt
6	"Fussgänger-Y" zwischen dem Aeschenplatz resp. der Heu- waage und dem Messeplatz realisieren	2001 - 2005	teilweise umge- setzt, teilweise ab 2011
7	Aeschenplatz: Verbesserungen für Fussgänger/-innen und öffentlichen Verkehr - Sofortmassnahmen	2001 - 2005	teilweise reali- siert, teilweise offen
8	Claragraben zwischen Claraplatz und Wettsteinplatz neu gestalten	2002 - 2004	unbestimmt
9	Schaffhauserrheinweg: Umgestalten zur Promenade	2002 - 2005	unbestimmt
10	Klybeckstrasse in eine attraktive Fussgängerachse mit brei- ten Trottoirs umgestalten	2002 - 2005	realisiert
11	Güterstrasse zwischen Margarethenstrasse und Tellplatz als Boulevard neu gestalten	2002 - 2006	realisiert
12	"Fussgänger-Y" vom Messeplatz bis zum Badischen Bahn- hof verlängern	nach 2005	unbestimmt
13	Neuer Fussgängersteg entlang der SNCF-Brücke über den Zoologischen Garten zur Umgehung des stark befahrenen Dorenbach-Viadukts.	nach 2005	Ab 2014
14	Umgestaltung Elisabethenstrasse durch Verkehrsberuhigung als fussgängerfreundliche Verbindung vom Bahnhof zum Knoten Bankverein	nach 2005	2011
15	Linksufriger Rheinweg zwischen Wettsteinbrücke und Mittle- re Brücke	nach 2005	unbestimmt
16	Aeschenplatz, Umgestaltung	nach 2007	unbestimmt

Übersicht Umsetzung Massnahmen Veloverkehr

<i>Massnahmen</i>		Umsetzung ge- plant	Umsetzung Stand 2009
1	Velo-/Mofaroutennetz vervollständigen: Schwarzwaldstr., Riehenstr., Klybeckstr., Velogegeverkehr Hammerstr., St.Jakobs-Str., Knoten Dreispitz, Holeestrasse, Flughafenstrasse	2001 - 2005	teilweise realisiert, teilweise 2009-2013
2	EuroVille: Veloabstellplätze beim Centralbahnplatz	im Bau	realisiert
3	Veloabstellplätze beim Bahnhof SBB, Eingang Süd	2002 - 2003	realisiert
4	Meret Oppenheim-Strasse als neue Veloerschliessung Bahnhof Süd (Veloabstellplätze)	2002 - 2003	realisiert
5	Badischer Bahnhof: Veloabstellplätze	2003 - 2005	teilweise realisiert, Veloparking ab 2012
6	Innenstadtbereich: Veloabstellplätze	2002 - 2003	teilweise realisiert
7	Mittlere Brücke - Clarastrasse - Badischer Bahnhof öffnen für Velodurchfahrt	2002 - 2004	teilweise realisiert, teilweise 2010
8	Aeschenvorstadt: Velodurchfahrt durch Fussgängerachse nach Umgestaltung	2004 - 2005	2011
9	Wasgenring: Verbesserungen für Velofahrer/-innen durch Umgestaltung	2005 - 2007	Baubeginn 2011
10	Bahnhof St. Johann: Veloabstellplätze	2005 - 2008	Eröffnung 31.10.09
11	EuroVille: Veloverbindung Centralbahnplatz-Münchensteinerbrücke	nach 2005	realisiert
12	Elisabethenstrasse / St.Alban-Graben / Dufourstrasse: lokale Verbesserungen	nach 2005	teilweise realisiert, teilweise 2011
13	Margarethenbrücke: Velomassnahmen im Zusammenhang mit dem Neubau der Brücke	nach 2015	nach 2015
14	SNCF-Brücke: neue Veloverbindung zwischen Oberwilerstrasse und Höhenweg zur Umgehung des Knotens Dorenbach West	unbestimmt	ab 2014
15	Hirzbrunnenpromenade: entlang der DB-Gleise als neue Veloroute von Riehen zur Bäumlhofstrasse	unbestimmt	unbestimmt
16	Veloabstellplätze am Rand der engeren Innenstadt	unbestimmt	laufend

Übersicht Umsetzung Öffentlicher Verkehr

<i>Massnahmen</i>		Umsetzung ge- plant	Umsetzung Stand 2009
1	Buslinie Reigoldswil - Liestal - Aeschenplatz bis zum Bahnhof SBB verlängern	2003 - 2005	1. Etappe (bis Migros Bank) ab 2010
2	Regio-S-Bahn-Netz mit grenzüberschreitenden Linien aus Frankreich und Deutschland mit attraktivem Fahrplan weiter ausbauen	2003 -2006	grösstenteils realisiert
3	Neue S-Bahn-Haltestellen Dreispitz und Rauracher in Riehen erstellen	2003 - 2006	realisiert
4	Vierspuriger Ausbau der DB-Strecke zwischen der Schweizer Grenze und dem Badischen Bahnhof	2003 - 2005	2013-2016
5	Tramverlängerungen von der Neuweilerstrasse nach Allschwil	nach 2003	unbestimmt
6	2. Rheinbrücke zwischen Badischem Bahnhof und Gellert- verzweigung	nach 2005	Baubeginn Nov. 2009
7	Tram in Voltastrasse verlegen und Verkehrsdrehscheibe am Bahnhof St. Johann ausbauen	2006 - 2008	realisiert
8	Tramverlängerung von Kleinhüningen über Friedlingen nach Weil	nach 2005	im Bau (bis 2012)
9	Regio S-Bahn-Linien zu Durchmesserlinien verknüpfen durch unterirdische Weiterführung zwischen den Bahnhöfen SBB, Badischer Bahnhof und St. Johann mit neuer zentraler Haltestelle beim Marktplatz	nach 2008	nach 2020
10	Tramverlängerung vom Messeplatz via DB-Güterbahnhof-, Rangierbahnhofareal und Otterbach nach Weil	nach 2010	verworfen
11	ÖV-Achse Flughafen - St. Louis - Weil - Lörrach als Tangen- tialverbindung nördlich von Basel	nach 2010	unbestimmt
12	Flughafen an das Schienennetz anbinden für rasche, attrak- tive Verbindung vom Bahnhof SBB zum Flughafen	unbestimmt	unbestimmt (evtl. 2015)
13	Tramverbindung Claragraben zwischen Wettstein- und Cla- raplatz zur Entlastung der Innenstadt	unbestimmt	unbestimmt
14	Tramverlängerung von Burgfelden Grenze nach Bourgfelden mit Verlängerungsmöglichkeit zum Flughafen, von St. Louis sowie von Riehen Grenze nach Lörrach	unbestimmt	Lörrach: verworfen St. Louis: nach 2018 Burgfelden: ab 2014
15	Radiale Buslinien zu 2. Durchmesserlinie via Mittlere Brücke verknüpfen	unbestimmt	realisiert mit Linie 38

Übersicht Umsetzung Massnahmen Motorfahrzeugverkehr

<i>Massnahmen</i>		Umsetzung ge- plant	Umsetzung Stand 2009
1	Nordtangente inklusive Anschluss St. Johann (teilweise in Ausführung), schrittweises Inbetriebnehmen und rasches Fertigstellen	im Bau	realisiert
2	Verkehrssystem Nord - und Osttangente	im Bau	realisiert
3	Meret Oppenheim-Strasse südlich des Bahnhofs SBB zwischen der Solothurner- und Margarethenstrasse erstellen	2002 - 2004	realisiert
4	Nutzungsorientierte Strassen mit geringem Verkehrsaufkommen in Tempo-30-Zonen oder Begegnungsstrassen umgestalten	nach 2002	realisiert
5	Durchgangsverkehr in Hammerstrasse und Claragraben reduzieren	nach 2002	teilweise realisiert
6	Neue Erschliessung für das Industriegebiet beim Bahnhof St. Johann erstellen	2003 - 2004	realisiert
7	Innenstadt von motorisiertem Individualverkehr durch das Kanalisieren des Verkehrs auf die angrenzenden Hauptverkehrsstrassen und Einschränkung von Innenstadt-Durchfahrten entlasten	nach 2003	mit Umsetzung Verkehrsregime Innenstadt ab 2011
8	City-Parking: Zugänglichkeit verbessern	2004 - 2005	realisiert
9	Parking am Innenstadtrand	ab 2005	geplant Parking Aeschen
10	Wasgen- und Luzernerring mit der Inbetriebnahme des Anschlusses Luzernerring der Nordtangente neu gestalten	2005 - 2007	Baubeginn ab 2011
11	Neugestaltung Achse Voltastrasse - Entenweidstrasse mit Bahnhofvorplatz St. Johann	2005 - 2008	Eröffnung 30.10.09
12	Zollfreiestrasse auf Schweizer Seite zur Entlastung von Riehen von Durchgangsverkehr erstellen	ab 2005	im Bau
13	Zubringer Allschwil zur Entlastung von Basel-West und der Achse Wasgenring - Luzernerring erstellen	nach 2010	unbestimmt
14	Entlastung Hegenheimer - und Bachgrabenquartier nach Inbetriebnahme Zubringer Allschwil	nach 2010	unbestimmt
15	Direkter Anschluss des Rheinhafens Kleinhüningen an die Nationalstrasse A2 erstellen	nach 2010	2011/2012
16	A2-Südzubringer (Abschnitt Bahnhof SBB - Gellert) und Umfahungsstrasse Gundeldingen zur Entlastung des Gundeldingerquartiers erstellen	nach 2010	unbestimmt
17	Rückbbau Gundeldingerstrasse und Dornacherstrasse	nach 2010	unbestimmt
18	Aeschenplatz mit Optimierung der Verkehrsabwicklung umgestalten	nach 2010	unbestimmt
19	Neubau Margarethenbrücke und Sanierung Knoten Markthalle	nach 2015	unbestimmt

Anhang 3: Stand der Umsetzung Rahmenkredite Veloverkehr / Fussverkehr**Massnahmen Fussverkehr**

2005	Gundeldingerrain/Rehhagstrasse (Mittelinseln)
2005	Oberwilerstrasse/Rütimeyerstrasse (bestehende Querung durch zwei neue Querungen mit Mittelinsel ersetzen)
2005	Neuweilerstrasse (vorgezogene Trottoirüberfahrten, verkürzte Querung)
2005	Auberg/Holbeinstrasse (Trottoirüberfahrten und Trottoirnase)
2005	Gotthardstrasse (Trottoirnase)
2005	Grenzacherstrasse (Trottoirüberfahrten, Mittelinsel und Trottoirnase)
2005	Sempacherstrasse (Trottoirnasen und Aufpflasterung)
2006	Feldbergstrasse, Einmündungen Müllheimer-/Mörsbergerstrasse (Mittelinseln, Trottoirüberfahrten und LSA-Mast)
2006	Riburgstrasse (Trottoirüberfahrt)
2006	Marktgasse (Trottoirverbreiterung)
2006 / 2007	Rehhagstrasse (Trottoirverbreiterung)
2006 / 2007	Allmendstrasse, Im Rheinacker (Trottoirnase und -überfahrt)
2006 / 2007	Morgartenring (neue Fussgängerquerung mit Mittelinsel)
2006 / 2007	Dornacherstrasse, Einmündungen Reichensteiner-/Froben- und Gempenstrasse (Trottoirüberfahrten)
2007	Hegenheimerstrasse, Einmündungen Häisinger-/Muespacher-/Ensisheimerstrasse (Trottoirüberfahrten und neue Querung mit Mittelinsel)
2007	Hochstrasse (Trottoirnase bei Brunnen)
2007	Leimenstrasse, Holbeinplatz (Mittelinsel)
2007 / 2008	Wanderrouten SchweizMobil (Planung und Umsetzung)
2007 / 2008	Ahornstrasse / Rufacherstrasse (Trottoirnasen)
2007 / 2008	Hauptstrasse Bettingen, Haltestelle Brückenweg und altes Zollhaus (Mittelinseln)
2007 / 2008	Weiherweg, Höhe Benkenstrasse (neue Fussgängerquerung)
2008	Ackerstrasse (Trottoirüberfahrten)
2008	Amerbachstrasse, Müllheimerstrasse (Trottoirnasen)
2008	Begegnungszonen (Erfolgskontrolle)
2008	Hegenheimerstrasse, Oltingerstrasse (Trottoirüberfahrt und Fussgängerinsel)
2008	Inselstrasse, Kleinhünigerstrasse (Trottoirnase)
2008	Predigerhofstrasse (Trottoir, Rollstuhlwanderweg)
2008	Riehentorstrasse, Kirchgasse (Trottoir und Trottoirnase)
2008	Laupenring, Einmündungen Bristenweg und Realpstrasse (Trottoirüberfahrten)
2008	Leitlinien bei Trottoirüberfahrten
2008	Mattenstrasse, Maulbeerstrasse (Trottoirnase und Mittelinsel)

Massnahmen Veloverkehr

2006	Gundeldingerrain (Zulassung Veloverkehr auf dem Trottoir)
2006	Schwarzwaldallee (Velomassn. von Erlenstrasse bis Fasanenstrasse)
2006	Viaduktstrasse (Radstreifen und Veloquerung)
2006	Kantonale Routen (Anpassung der Signalisation)
2006	Veloland Schweiz (Signalisierung Eurovelo-Route 6)
2006	Am Krayenrain (Zulassung Velogegegenverkehr)
2006	Efringerstrasse (Zulassung Velogegegenverkehr)
2006	Ryffstrasse (Zulassung Velogegegenverkehr)
2006	Untere Rheingasse (Zulassung Velogegegenverkehr)
2006	Rütlistrasse (Zulassung Velogegegenverkehr)
2006	Allschwilerplatz (Zulassung Velogegegenverkehr)
2006	Holbeinstrasse (Zulassung Velogegegenverkehr)
2006	Erhebung Veloabstellplatz-Situation
2006	Evaluation Verdichtung Veloparking
2006/07/08	Verbesserung von 25/17/30 Veloabstellplatz-Standorten
2006	Totwinkelkampagne
2006	Velomappe
2006/07/08	Bike to work
2006 /07/08	SchweizMobil (Planung und Umsetzung)
2006 / 2007	Aeschengraben, Nauenstrasse und Parkweg (Radstreifen)
2006 / 2007	BYPAD (Best practice Datenbank)
2006 / 2007	Grenzacherstr., Grenzacher-Promenade - Allmendstr. (Velomassnahmen)
2006 / 2007	Im Surinam (Verbesserung der Veloführung)
2006 / 2007	Veloabstellplatz-Richtlinie
2007	Datenmanagement-Konzept
2007	Slow up 2007
2007	Unterer Batterieweg (Zulassung Velogegegenverkehr)
2007	Veloabstellplätze Bahnhof Süd (Verdichtung)
2007	Veloparcours Kaserne und Margarethen (Infrastruktur)
2007	Veloparking Bad. Bahnhof (Standortabklärung)
2007	Veloparking EuroVille (Verdichtung, Ausbau Doppelstock)
2007	Wanderstrasse, St. Galler-Ring (Schutzinsel)
2007 / 2008	Leimenstrasse, Holbeinplatz (Entfernung Vorseignal, Radstreifen)
2007 / 2008	Münchensteinerstrasse, Dornacherstrasse (Verlängerung Radstreifen)
2008	Bäumlihofstrasse (Veloführung, Veloquerung)
2008	Elsässerstrasse (Durchfahrt Mittelinsel)
2008	Laupenring, Holestrasse – Neubadstrasse (Radstreifen)
2008	Rappoltshof (Velozulassung)
2008	Veloabstellplätze rund um den Bahnhof SBB (Verdichtung, Verbesserung)
2008	Veloparking Bad. Bahnhof (Standortevaluation)
2008	Velowachen Euro '08