



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

An den Grossen Rat

08.2004.04 / 07.5324.03

Basel, 30.04.2010

Kommissionsbeschluss vom 28. April 2010

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (Kommissionsmehrheit)

**zu 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**

und

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

sowie

Bericht der Kommissionsminderheit

Den Mitgliedern des Grossen Rates zugestellt am 7. Mai 2010

Inhalt

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Ausgangslage | 3 |
| 2 | Vorgehen der Kommission | 3 |
| 3 | Stellungnahme der Kommissionsmehrheit..... | 5 |
| | 3.1 Reduktionsziel..... | 5 |
| | 3.2 Einbezug der Hochleistungsstrassen (HLS)..... | 6 |
| | 3.3 Flankierende Massnahmen infolge Ausbau der HLS..... | 6 |
| | 3.4 Fazit..... | 6 |
| 4 | Anträge der Kommissionsmehrheit | 7 |
| 5 | Stellungnahme der Kommissionsminderheit..... | 8 |
| | 5.1 Reduktionsziel..... | 8 |
| | 5.2 Einbezug der Hochleistungsstrassen | 9 |
| | 5.3 Flankierende Massnahmen infolge Ausbau der HLS..... | 9 |
| | 5.4 Fazit..... | 10 |
| 6 | Anträge der Kommissionsminderheit..... | 11 |

1 Ausgangslage

Die Kantonale Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss und Veloverkehrs (Städte-Initiative) verfolgt das Ziel, innerhalb von 10 Jahren nach Annahme der Initiative eine deutliche Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs sowie des Langsamverkehrs zu erreichen, während gleichzeitig der motorisierte Individualverkehr (MIV) eingedämmt und die Kapazität des gesamten Strassennetzes für den MIV gegenüber des heutigen Standes nicht mehr erhöht wird. Es handelt sich um eine unformulierte Initiative, welche zwar Inhalt und Zweck des Begehrens benennt, die gesetzgeberische Umsetzung aber Regierung und Parlament überlässt.

Der Grosse Rat hat auf Antrag des Regierungsrates die rechtliche Zulässigkeit der Städte-Initiative an der Sitzung vom 22. April 2009 festgestellt und dieselbe an den Regierungsrat zur Berichterstattung überwiesen.

Am 17. November 2009 legte der Regierungsrat dem Grossen Rat Ratschlag und Bericht zur Städte-Initiative vor und formulierte einen Gegenvorschlag, welcher die Anpassung des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt vorsieht (zwecks Beschränkung des Strassenverkehrs und Strassenneubaus) sowie einen Rahmenkredit von 10 Mio. CHF zugunsten des Langsamverkehrs fordert. Für weitere Details wird auf den Ratschlag verwiesen.

Mit Beschluss vom 9. Dezember 2009 hat der Grosse Rat *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)* der Umwelt-, Verkehrs und Energiekommission (UVEK) zur Beratung überwiesen.

2 Vorgehen der Kommission

Die UVEK hat die Städte-Initiative bzw. den Gegenvorschlag der Regierung an ihren Sitzungen vom 10. Februar 2010 und 17. März 2010 behandelt. Zum Auftakt wurden sowohl das Initiativkomitee wie auch die Verbände ACS, TCS und VCS angehört. Zudem erläuterten RR Hans-Peter Wessels und Simon Kettner (Leiter Mobilitätsstrategie des Bau- und Verkehrsdepartement) den Gegenvorschlag der Regierung und stellten sich der Kommission in einer Fragerunde.

Während die Vertreter von ACS und TCS sich hinter den Gegenvorschlag der Regierung stellten und einen gesetzgeberischen Eingriff im Sinne der Initiative zur Begrenzung der individuellen Mobilität ablehnten, wurde seitens des Initiativkomitees und des VCS der Gegenvorschlag der Regierung als ungenügend zurückgewiesen. Gefordert worden sei eine deutliche Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am gesamten Verkehrsaufkommen im Kanton Basel-Stadt, während der Gegenvorschlag der Regierung lediglich eine Plafonierung des heutigen Verkehrsaufkommens anstrebe und die Verkehrsleistung auf den Hochleistungsstrassen (HLS) zudem ausschliessen würde. Weiter bemängelten die Initianten, dass gemäss Gegenvorschlag der Regierung ein Ausbau der HLS nicht in jedem Fall zwingend mit Gegenmassnahmen zur Entlastung des übrigen Strassennetzes verbunden sei.

Gemäss den Ausführungen der Vertreter des Bau- und Verkehrsdepartements (BVD) entsprechen die Anliegen der Initianten der aktuellen Verkehrspolitik des BVD, seien in ihrer Radikalität aber nicht umsetzbar, weshalb der Gegenvorschlag gewisse

Anpassungen an die Realsituation vornehme. Eine Verschiebung des Anteils des MIV am gesamten Verkehrsaufkommen im Kanton Basel-Stadt um 10 Prozentpunkte – wie dies die Initiative fordere – entspräche aufgrund des Anteils des MIV am gesamten Verkehrsaufkommen einer tatsächlichen Reduktion des MIV um 20 bis 25 Prozent. Dies sei weder umsetzbar noch wirtschaftsverträglich. Der Gegenvorschlag, welcher kein explizites Reduktionsziel verfolge, wolle in erster Linie sicherstellen, dass trotz gegenteiliger Prognosen in der Verkehrsentwicklung gegenüber dem aktuellen Stand keine Zunahme des MIV mehr erfolge. Zudem stellten die in der Initiative genannte auf Kantonsgebiet zurückgelegten Personenkilometer eine Grösse dar, die weder gemessen noch berechnet werden könne. Eine exakte Verschiebung des Modalsplits zugunsten einer Gruppe von Verkehrsteilnehmern sei demnach gar nicht zu prüfen. Wie aktuelle Verkehrszahlen belegten, sei der MIV ausserhalb der HLS zurzeit leicht rückläufig, was für die aktuelle Verkehrspolitik des BVD spreche. Eine Ausweitung der neuen Bestimmungen des Umweltschutzgesetzes auf die HLS sei aufgrund der verkehrsgeographischen Lage Basels an einer europäischen Haupttransversale sowie des verkehrspolitischen Ziels, den ausserkantonalen und internationalen Pendlerverkehr auf den HLS zu kanalisieren, nicht vorgesehen. Ausschlaggebend sei auch, dass der Einfluss des Kantons auf die Gestaltung der HLS sehr begrenzt sei, da diese in der Zuständigkeit des Bundes stünden. Gleichzeitig seien, wenn ein Ausbau der HLS der Beseitigung eines Kapazitätsengpasses diene und damit eine Verdrängung von Durchgangsverkehr auf das untergeordnete Strassennetz verhindert werden könne, keine zwingenden baulichen Massnahmen am untergeordneten Strassensystem mehr vorzunehmen. Die Verkehrspolitik des Kantons Basel-Stadt gehöre schliesslich zu den innovativsten der Schweiz und man habe mit der Unterzeichnung der Charta "Stadtverkehr" ein weiteres Zeichen für eine nachhaltige städtische Mobilität gesetzt.

In der Folge hat die UVEK die Eintretensdebatte geführt und im Beisein der genannten BVD-Vertreter offene Fragen geklärt. Bei der Diskussion von Initiative und Gegenvorschlag stellte sich heraus, dass eine Mehrheit der UVEK sich für einen veränderten Gegenvorschlag aussprach, eine Minderheit dem Gegenvorschlag der Regierung folgen wollte. Die Argumente der Kommissionsmehrheit finden sich in Kapitel 3 dargestellt, die Argumente der Kommissionsminderheit in Kapitel 5. In der Folge ergehen zwei gegensätzliche Anträge an den Grossen Rat.

Zur Kommissionsmehrheit gehörten Brigitte Heilbronner, Stephan Luethi-Brüderlin, Jörg Vitelli, Aeneas Wanner, Michael Wüthrich und Christoph Wydler

Zur Kommissionsminderheit gehörten Toni Casagrande, Christian Egeler, Balz Herter Bruno Jagher und Heiner Vischer.

Der vorliegende Bericht wurde in der UVEK-Sitzung vom 28. April 2010 einstimmig verabschiedet.

3 Stellungnahme der Kommissionsmehrheit

Grundsätzlich begrüsst die UVEK den von der Regierung eingeschlagenen Weg zur Umsetzung der Forderungen der Initianten, explizit eine gesetzliche Verankerung durch Anpassung des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt (USG BS) vorzunehmen sowie die Beantragung eines Rahmenkredits zur Förderung des Langsamverkehrs zu beantragen. Auch die Schaffung und Unterzeichnung der genannten Charta "Stadtverkehr" wurde wohlwollend zur Kenntnis genommen. Verschiedentlich kritisiert wurden jedoch die konkreten, aus Sicht der Initiative stark abgeschwächten Vorschläge zur Umsetzung derselben, namentlich der Verzicht auf ein klar formuliertes Reduktionsziel, die Ausklammerung der HLS bei Massnahmen zur Begrenzung des MIV auf Kantonsgebiet sowie die Verzichtsklausel in Sachen flankierende Massnahmen infolge Kapazitätsausbaus auf den HLS.

3.1 Reduktionsziel

Die UVEK diskutierte die von der Initiative geforderte 10-prozentige Verschiebung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV, des Velo- und des Fussverkehrs und teilt die Ansicht der Regierung, dass eine solche Verschiebung, welche einer tatsächlichen Reduktion des MIV von 20 bis 25% entspräche, gegenwärtig nicht ohne restriktive Massnahmen umsetzbar und dem Standort Basel nur bedingt förderlich wäre. Dennoch sprach sich eine Mehrheit der UVEK dafür aus, im USG BS neu ein klar formuliertes Reduktionsziel angeben zu wollen. Dieses Reduktionsziel soll der Regierung Zeichen sein, die Verkehrsplanung künftig in diese Richtung zu intensivieren. Die Kommissionsmehrheit kam deshalb zum Schluss, dass eine 5-prozentige Reduktion des MIV als gleichsam minimales wie realisierbares Reduktionsziel zu verfolgen sei.

Dieses Reduktionsziel basiert entgegen der Initiative nicht auf dem Modalsplit, welcher gemäss Argumentation der Regierung so gar nicht messbar sei, sondern verlangt eine vom übrigen Verkehrsaufkommen unabhängige Reduktion des MIVs. Das bestehende Verkehrsmonitoring mit rund 20 Dauerzählstellen sowie periodischen Erhebungen, wie es gemäss Gegenvorschlag der Regierung neu im USG BS festgeschrieben werden soll (vgl. §13a), reicht nach Ansicht der Kommissionsmehrheit aus, die Verkehrsleistung des MIV angemessen zu berechnen.

Wie der Gegenvorschlag der Regierung zeigt, hat der MIV auf dem Kantonsstrassennetz in den letzten Jahren leicht abgenommen. Dieser Trend, welcher mitunter auf die umsichtige Verkehrspolitik der Basler Regierung zurückzuführen ist, rückt eine spürbare Reduktion nach Ansicht der Kommissionsmehrheit in Griffnähe. Die gleichzeitige Zunahme des Verkehrsaufkommens auf den HLS scheint eine tatsächliche Reduktion des MIV zu gefährden. Da gemäss Aussage des Bau- und Verkehrsdepartements rund 80% des Verkehrsaufkommens auf den HLS seinen Start- und /oder seinen Zielort in der Region hat und nicht dem internationalen Durchgangsverkehr zugerechnet werden kann, traut die Mehrheit der UVEK der Regierung zu, mit geeigneten verkehrslenkenden und verkehrshemmenden Massnahmen sowie einer gezielten Förderung des regionalen ÖV-Angebots dieses 5-prozentige Reduktionsziel erreichen zu können.

3.2 Einbezug der Hochleistungsstrassen (HLS)

Wie der Gegenvorschlag der Regierung festhält, soll die Begrenzung des MIV auf Kantonsgebiet den Verkehr auf den HLS nicht einschliessen. Dem Argument der Regierung, dass die HLS in der Zuständigkeit des Bundes stünden und der Möglichkeit der kantonalen Einflussnahme Grenzen gesetzt seien, stimmt die UVEK grundsätzlich zu. Die Kommissionsmehrheit sieht darin aber keinen Grund, sich von kantonalen Seite nicht soweit möglich in die Gestaltung der HLS einzubringen und zum Wohle der Bevölkerung sowie der Umwelt auch über die Verkehrsleistung eine Relation zwischen den beiden Verkehrssystemen herzustellen, umso mehr als 80% des Verkehrsaufkommens auf den HLS seinen Start- und/oder Zielort in der Region hat und eine Trennung der Verkehrsleistung der beiden Strassensysteme der Realsituation nicht entspricht.

Aus demselben Grund sieht es eine Mehrheit der UVEK als unbegründet an, dass eine Zunahme des Durchgangsverkehrs ungewünschte Auswirkungen auf die kantonale Verkehrsgestaltung haben könnte und die kantonale Verkehrspolitik durch Verbindung der beiden Verkehrssysteme ihre Unabhängigkeit verlieren würde.

Weiter möchte eine Mehrheit der UVEK auch potentielle Neu- bzw. Ausbauten der HLS als Teil eines abschliessend definierten Verkehrsaufkommens reguliert wissen. Für dieses Anliegen spricht, dass eine Kapazitätserweiterung der HLS im Sinne der aktuellen Verkehrspolitik der baselstädtischen Regierung in erster Linie der Verlagerung des innerstädtischen Verkehrs dienen soll.

3.3 Flankierende Massnahmen infolge Ausbau der HLS

Die UVEK begrüsst den Vorschlag der Regierung, den Aus- und Neubau von HLS zwingend mit flankierenden Massnahmen zu koppeln, welche das Strassennetz im Einzugsbereich nachhaltig entlasten. Unnötig erscheint einer Mehrheit der UVEK aber, im USG BS explizit festhalten zu wollen, dass auf diese flankierende Massnahmen verzichtet werden könne, falls der Kapazitätsausbau der HLS einer Verdrängung des Durchgangsverkehrs auf das städtische Netz diene. Falls tatsächlich eine Verdrängung des Durchgangsverkehrs auf das städtische Netz bevorstehen würde, müssten umso mehr Massnahmen ergriffen werden, das Gleichgewicht in den HLS-nahen Siedlungsgebieten wieder herzustellen. Darüber hinaus und wiederum aufgrund der Verkehrsanteile auf den HLS vertritt die Mehrheit der UVEK die Meinung, dass ein Kapazitätsausbau niemals nur den Bedürfnissen des Durchgangsverkehr entsprechen dürfe, sondern in jedem Fall den umliegenden Siedlungsbereich berücksichtigen und den lokalen verkehrspolitischen Belangen angepasst werden müsse.

3.4 Fazit

Aus genannten Gründen setzte sich eine Mehrheit der UVEK für einen veränderten Gegenvorschlag ein, wie er im Grossratsbeschluss I a dargestellt ist. Schliesslich ist eine Mehrheit der UVEK der Ansicht, dass der Zeitpunkt der Wirksamkeit dieser Gesetzesänderung nicht durch den Regierungsrat bestimmt werden soll, sondern mit dem Eintritt der Rechtskraft zusammenfallen soll.

4 Anträge der Kommissionsmehrheit

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen stellt die Mehrheit der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission dem Grossen Rat mit 6:0 Stimmen folgende Anträge:

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

Die Kommissionsmehrheit hat den Präsidenten zu ihrem Sprecher bestimmt.

Basel, 28. April 2010

Im Namen der Kommissionsmehrheit
Der Präsident



Michael Wüthrich

5 Stellungnahme der Kommissionsminderheit

Die Kommissionsminderheit stellt sich im Gegensatz zu den Ausführungen der Kommissionsmehrheit gänzlich hinter den Gegenvorschlag der Regierung. Während die Initiative zu radikal und realitätsfremd formuliert ist sowie mit den auf Kantonsgebiet zurückgelegten Personenkilometern unbrauchbare Parameter verwendet, entwirft der Gegenvorschlag realistische und positive Ziele, hat anstelle einer blossen Benachteiligung des MIV das gesamte Verkehrsaufkommen im Blick und fügt sich in die bestehende Verkehrspolitik des Kantons Basel-Stadt ein.

Vergleicht man den Gegenvorschlag der Basler Regierung mit den in anderen Schweizer Städten - in Basel-Stadt handelt es sich um eine kantonale Initiative, ansonsten handelt es sich um Vorstösse auf kommunaler Ebene - lancierten Initiativen mit demselben Titel, so zeigt sich der baselstädtische Gegenvorschlag als weitergehend: Nur in Basel soll das Anliegen der Initianten eine gesetzliche und somit verbindliche Abstützung erfahren, nur in Basel-Stadt ist eine tatsächliche Einflussnahme auf den Verkehrsanteil des MIV sowie den Strassenneu- und Ausbau vorgesehen und nur in Basel-Stadt ist der Gegenvorschlag der Regierung mit entsprechenden finanziellen Aufwendungen wie dem Rahmenkredit für den Langsamverkehr verbunden.

Der Regierung ist mit der Ausarbeitung des Gegenvorschlags nach Meinung der Kommissionsminderheit eine gute und umsetzbare Reaktion auf die Initiative gelungen, weshalb dieser in der vorliegenden Form zu unterstützen sei. In der Folge nimmt die Kommissionsminderheit Stellung zu den Vorschlägen der Kommissionsmehrheit für einen veränderten Gegenvorschlag.

5.1 Reduktionsziel

Weil die Verkehrspolitik grundsätzlich laufend den Bedürfnissen der Gesamtbevölkerung angepasst wird und sich nicht in Form von Erziehungsmassnahmen manifestieren soll, spricht sich die Kommissionsminderheit gegen die Festhaltung eines expliziten Reduktionszieles für den Verkehrsanteil des MIV im Gesetzestext aus. Es geht der Kommissionsminderheit dabei nicht darum, einen Rückgang des MIV zu verhindern. Sie vertritt aber die Ansicht, eine solche Reduktion sollte sich aus der Verkehrsentwicklung selbst generieren und nicht durch gesetzliche Vorgaben erzwungen werden. Der gemäss Ratschlag herrschende Trend einer leichten Abnahme des MIV auf dem Kantonsstrassennetz zeigt, dass die Regierung eine dementsprechende und wirkungsvolle Verkehrspolitik betreibt. Deswegen ist die Regierung ja auch bereit, eine Plafonierung des Anteils des MIV am gesamten Verkehrsaufkommen auf heutigem Niveau verbindlich festzulegen.

Zusätzlicher Druck würde dagegen die bisherige, sowohl umwelt- wie auch wirtschaftsverträgliche Verkehrsstrategie der Regierung gefährden und wäre gemäss Auffassung der Kommissionsminderheit nicht ohne behördlichen Eingriff in die individuelle Mobilität und nicht ohne wirtschaftsfeindliche Massnahmen möglich. Die einseitige, und nicht mit dem Umland koordinierte Initiative würde so auch die Standortattraktivität von Basel gefährden, da sie ihre Ziele nur mit Zwängen erreichen kann, die letztendlich über zusätzlich generierten Stau Einfluss auf die Verkehrsmenge nehmen kann. Stau ist zwar ein wirksames, aber auch ein volkswirtschaftlich denkbar schlechtes Steuerungsinstrument. Dies ist damit zu begründen, dass die beabsichtigte Plafonierung langfristig – unter Berücksichtigung des Gesamtverkehrsmodelles der Region Basel, welches bis ins Jahre

2030 eine Zunahme des MIV um 10% prognostiziert (vgl. Kurzbericht des BVD vom Mai 2007, S. 28) – bereits einer faktischen Reduktion des MIV-Anteils entspricht.

Weiter stellt die Bereitstellung verlässlicher Verkehrsdaten für die Kommissionsminderheit ein Problem dar. Auch wenn ungefähre Angaben über das Verkehrsaufkommen gemacht werden können und auch die im Ratschlag vorgeschlagene Plafonierung des MIV einem Mess- und Richtwert folgen muss, ist eine punktgenaue prozentuale Reduktion gemäss Angaben des BVD nicht zu kontrollieren. Dies gilt insbesondere für die Strassen, wo eine Reduktion am meisten erwünscht ist namentlich kleinere und wohnorientierte Strassen. Es macht darum wenig Sinn, im Rahmen des neuen USG ein exaktes Reduktionsziel zu erlassen, dessen Einhaltung mit den bestehenden Mitteln gar nicht überprüft werden kann.

5.2 Einbezug der Hochleistungsstrassen

Der Gegenvorschlag der Regierung beabsichtigt, die Plafonierung des MIV auf das Kantonsstrassennetz zu beschränken und die HLS auszuklammern. Als Hauptargument führt der Gegenvorschlag an, dass die HLS dem Einflussbereich des Bundes unterliegen und nicht Teil der kantonalen Gesetzgebung sind. Tatsächlich erstreckt sich der Einfluss des Bundes auch auf die Ein- und Ausfahrten inklusive der angrenzenden Kreuzungen.

Für die Kommissionsminderheit ist nicht verständlich, weswegen eine Zunahme der Transitfahrten auf den HLS auf dem untergeordneten kantonalen Strassennetz kompensiert werden muss. Eine Zunahme der Transitfahrten kann durch keine kantonale Massnahme auch nur annähernd beeinflusst werden. Die Kommissionsminderheit anerkennt zwar die Tatsache, dass nur 20% des Verkehrs Transitfahrten sind, empfindet den Einbezug der HLS aber systematisch falsch und zudem wird eine Zunahme des Ziel-/ Quellverkehrs auf einer bestehenden Autobahn auch automatisch zu einer Zunahme der Verkehrsleistung auf dem städtischen Netz führen, da diese ja bei den Ein- und Ausfahrten auf das kantonale Netz fahren.

Zudem ist festzuhalten, dass ein Ziel der kantonalen Verkehrspolitik ist, den Verkehr auf die HLS zu verlagern und auf den kantonalen Strassen zu verringern. Die vorgelegten Verkehrszahlen, die einen Rückgang im lokalen Strassennetz belegen, zeigen den Erfolg dieser Kanalisierungsmassnahmen.

5.3 Flankierende Massnahmen infolge Ausbau der HLS

Analog zum Gegenvorschlag der Regierung steht auch die Kommissionsminderheit hinter dem Grundsatz, dass der Aus- und Neubau von HLS auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt mit flankierenden Massnahmen verbunden sein soll, welche die Verkehrsströme vom Kantonsstrassennetz auf die HLS umleiten und die betroffenen Siedlungsgebiete entlasten.

Falls es sich aber um eine reine Kapazitätserweiterung auf bestehenden HLS-Abschnitten handelt, um das Ausweichen auf das untergeordnete Strassennetz zu vermeiden, sollte folgerichtig auch nicht zwingend flankierende verkehrsreduzierende Massnahmen auf dem untergeordneten Strassennetz ergriffen werden. Insbesondere falls eine Kanalisierung begünstigt werden kann, sind solche Massnahmen aber auch beim Gegenvorschlag möglich. Die Kommissionsminderheit traut der Regierung zu, mit dieser Kann-Formulierung diese Verzichtsklausel sinnvoll einzusetzen und nichts unversucht zu

lassen, die Anwohnerschaft von HLS und kantonalen Hauptverkehrsachsen infolge von HLS-Ausbauten zu schützen.

5.4 Fazit

Aus genannten Gründen stellt sich die Kommissionsminderheit hinter den Gegen-vorschlag der Regierung, wie er im Grossratsbeschluss I b dargestellt ist. Der Zeitpunkt der Wirksamkeit soll durch den Regierungsrat bestimmt werden.

6 Anträge der Kommissionsminderheit

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen stellt die Minderheit der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission dem Grossen Rat mit 5:0 Stimmen folgende Anträge:

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

Die Kommissionsminderheit hat Christian Egeler zu ihrem Sprecher bestimmt.

Basel, 28. April 2010

Im Namen der Kommissionsminderheit



Christian Egeler

Beilagen:

- Synopse
- Entwurf Grossratsbeschluss I a (Kommissionsmehrheit)
- Entwurf Grossratsbeschluss I b (Kommissionsminderheit, analog Gegenvorschlag der Regierung)
- Entwurf Grossratsbeschluss II

Synoptische Darstellung

Unterscheidungen Kommissionsmehrheit und Kommissionsminderheit **grau** hervorgehoben

| bisher | neu gemäss Gegenvorschlag Regierung und Kommissionsminderheit | neu gemäss Kommissionsmehrheit |
|--|--|--|
| Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS) vom 13. März 1991 | Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS) | Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS) |
| III. UMWELTBELASTUNGEN AUS DEM VERKEHR | unverändert | unverändert |
| <p>1. Grundsätze</p> <p>§ 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.</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. 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.</p> <p>2. Monitoring</p> <p>§ 13a. Der Kanton erhebt periodisch die auf dem gesamten Kantonsgebiet erbrachten Strassenverkehrsleistungen. 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. ² Sie treffen Massnahmen zur Kanalisierung, Verminderung und Beruhigung des privaten</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. ² Der Kanton sorgt dafür, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet langfristig abnimmt, bis zum Jahr 2020 um mindestens 5%. 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. 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. ² Sie treffen Massnahmen zur Kanalisierung, Verminderung und Beruhigung des privaten</p> |

| | | |
|--|---|--|
| | <p>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.</p> | <p>Motorfahrzeugverkehrs. Wird die Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes auf Kantonsgebiet erhöht, ergreift der Kanton Massnahmen, um das übrige Strassennetz im Gegenzug dauerhaft von Verkehr zu entlasten. 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.</p> |
| <p><i>2. Rollender Privater Motorfahrzeugverkehr</i> §§ 14 - 15</p> | <p><i>4. Rollender Privater Motorfahrzeugverkehr</i> unverändert</p> | <p><i>4. Rollender Privater Motorfahrzeugverkehr</i> unverändert</p> |
| <p><i>3. Ruhender Privater Motorfahrzeugverkehr</i> §§ 16 - 19</p> | <p><i>5. Ruhender Privater Motorfahrzeugverkehr</i> unverändert</p> | <p><i>5. Ruhender Privater Motorfahrzeugverkehr</i> unverändert</p> |

Grossratsbeschluss I a (Kommissionsmehrheit)

betreffend

Gegenvorschlag zur Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs und Energiekommission des Grossen Rates Nr. 08.2004.04 / 07.5324.03 vom 28. April 2010, 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 sorgt dafür, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet langfristig abnimmt, bis zum Jahr 2020 um mindestens 5%.

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.

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 MOTORFAHRZEUGVERKEHR

Der Titel vor § 16 erhält folgende neue Fassung:

5. RUHENDER PRIVATER MOTORFAHRZEUGVERKEHR

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 Ratschlag,
- 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.

Die Änderung wird nach Eintritt der Rechtskraft wirksam.

IV.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

Grossratsbeschluss I b (Kommissionsminderheit)

betreffend

Gegenvorschlag zur Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs und Energiekommission des Grossen Rates Nr. 08.2004.04 / 07.5324.03 vom 28. April 2010, 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 MOTORFAHRZEUGVERKEHR

Der Titel vor § 16 erhält folgende neue Fassung:

5. RUHENDER PRIVATER MOTORFAHRZEUGVERKEHR

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 Ratschlag,
- 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)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs und Energiekommission des Grossen Rates Nr. 08.2004.04 / 07.5324.03 vom 28. April 2010, 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.