



An den Grossen Rat

21.1250.02

BVD/P211250

Basel, 31. August 2022

Regierungsratsbeschluss vom 30. August 2022

Bericht zur kantonalen Volksinitiative «für eine zukunftsfähige Mobilität (Zukunfts-Initiative)»

sowie

Ratschlag zum Gegenvorschlag

Inhalt

1. Begehren	3
2. Würdigung der Volksinitiative	3
2.1 Zwei verwandte Stadtklimainitiativen	3
2.2 Inhalt und rechtliche Zulässigkeit	3
2.3 Inhaltliche Beurteilung der Initiativen	4
2.4 Fazit des Regierungsrats	7
3. Rechtliche und planerische Grundlagen	8
3.1 Revidiertes Umweltschutzgesetz	8
3.2 Stadtklimakonzept von 2021	8
3.3 Vom Verkehrspolitischen Leitbild zur Mobilitätsstrategie	9
3.4 Koordiniertes Bauen im öffentlichen Strassenraum	9
4. Klimaangepasste Verkehrsentwicklung und -planung	10
4.1 Verkehrsentwicklung	10
4.2 Tram- und Busnetzentwicklung	10
4.3 Fuss- und Veloverkehrsnetze	11
4.4 Begegnungszonen	11
5. Klimaangepasste Siedlungsentwicklung	12
5.1 Arealentwicklungen	12
5.2 Entsiegelung und Begrünung im öffentlichen Raum	12
5.3 Bäume im öffentlichen Raum	12
6. Gegenvorschlag zur Zukunfts-Initiative	13
6.1 Ausformulierter Gesetzestext	13
6.2 Erläuterungen zum Gesetzestext	14
6.3 Umsetzung des Gegenvorschlags	15
6.3.1 Umsetzung im Rahmen geplanter Massnahmen	15
6.3.2 Zur Zielerreichung zusätzlich notwendige Massnahmen	16
6.3.3 Monitoring	18
6.4 Fazit des Regierungsrats	18
7. Finanzielle Auswirkungen	18
8. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung	19
9. Haltung von Riehen und Bettingen, Mitberichte	19
10. Antrag	20

1. Begehren

Mit vorliegendem Bericht und Ratschlag beantragen wir Ihnen, dem nachfolgend unterbreiteten formulierten Gesetzesvorschlag als Gegenvorschlag zu der ausformulierten Volksinitiative «für eine zukunftsfähige Mobilität (Zukunfts-Initiative)» zuzustimmen. Gleichzeitig beantragen wir Ihnen, die Initiative der Stimmbevölkerung mit Empfehlung auf Ablehnung zur Abstimmung vorzulegen. Für die Umsetzung des Gegenvorschlags werden 7,5 Mio. Franken beantragt.

2. Würdigung der Volksinitiative

2.1 Zwei verwandte Stadtklimainitiativen

Der Verein umverkehrR hat unter dem Namen «Stadtklima-Initiativen» zwei stark miteinander verwandte Volksinitiativen eingereicht. Die Initiative «für eine zukunftsfähige Mobilität (Zukunfts-Initiative)» möchte eine der relevanten Ursachen des Klimawandels angehen. Die Initiative «für ein gesundes Stadtklima (Gute Luft-Initiative)» möchte die Folgen des Klimawandels abmildern.

Zu beiden Initiativen hat der Regierungsrat einen Gegenvorschlag erarbeitet. Dabei wurden die Initiativen aufgrund ihrer thematischen Verwandtschaft gemeinsam geprüft, damit die jeweiligen Gegenvorschläge sinnvoll aufeinander abgestimmt sind. Die beiden Berichte zu den Initiativen sind denn auch in wesentlichen Teilen gleichlautend und beziehen jeweils auch die andere Initiative mit ein. In diesem Sinne erfolgt eine gemeinsame Berichterstattung, auch wenn formell für jede Initiative ein eigener Bericht mit entsprechendem Gegenvorschlag vorgelegt wird.

2.2 Inhalt und rechtliche Zulässigkeit

Der Grosse Rat hat am 12. Januar 2022 mit Beschluss 22/02/11G die Initiative «für eine zukunftsfähige Mobilität (Zukunfts-Initiative)» und mit Beschluss 22/02/10G die Initiative «für ein gesundes Stadtklima (Gute-Luft-Initiative)» jeweils als rechtlich zulässig erklärt und dem Regierungsrat zur Berichterstattung innert sechs Monaten überwiesen.

Die Zukunfts-Initiative fordert:

Verfassung Basel-Stadt: § 30 Abs. 1 Verkehrspolitik

¹ Der Staat ermöglicht und koordiniert eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Mobilität. Er trifft Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs. Der öffentliche Verkehr, der Fussverkehr und der Veloverkehr geniessen Vorrang.

Übergangsbestimmung zu § 30 Abs. 1

¹ Zur Umsetzung von § 30 Abs. 1 wandelt der Staat bezogen auf das Referenzjahr 2020 während zehn Jahren jährlich mindestens 0,5 Prozent des Strassenraums auf Staatsgebiet in Flächen für den Fussverkehr, den Veloverkehr und Flächen mit Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs um.

² Flächen für den Fussverkehr, den Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr und bestehende Baumstandorte sind je mindestens in ihrem Bestand zu erhalten.

³ Der Staat veröffentlicht jährlich einen Bericht über den Stand der Umsetzung der Massnahmen und deren Wirkung.

Die Gute-Luft-Initiative fordert:

Verfassung Basel-Stadt: § 33a Stadtklima

¹ Der Staat trifft wirksame Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen der Klimaerwärmung, wie insbesondere gegen Hitzetage und Tropennächte.

² Zu diesem Zweck erhöht er insbesondere die Anzahl Bäume und schafft oder sichert zusätzliche Grünflächen.

³ Er wandelt im erforderlichen Umfang insbesondere Strassenräume in Flächen für Bäume und Grünflächen um. Flächen für den Fussverkehr, den Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr und bestehende Baumstandorte sind je mindestens in ihrem Bestand zu erhalten.

Übergangsbestimmung zu § 33a

¹ Nach Inkrafttreten von § 33a ist während zehn Jahren jährlich eine Fläche, welche mindestens 0,5 Prozent des gesamten Strassenraums auf Staatsgebiet im Referenzjahr 2020 entspricht, von befestigten Strassenräumen in Flächen für Bäume und Grünflächen umzuwandeln.

² Der Kanton veröffentlicht jährlich einen Bericht über den Stand der Umsetzung der Massnahmen und deren Wirkung.

Beide Initiativen zielen auf eine Verbesserung des Stadtklimas ab: Bei der Guten-Luft-Initiative steht die Klimawandelanpassung im Vordergrund. Mit Grünflächen und Bäume sollen Hitzeinseln reduziert und ein kühlende Elemente in die Strassenräume gebracht werden. Die Zukunfts-Initiative möchte zum Klimaschutz beitragen, indem durch die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs die CO₂-Emissionen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) verringert werden. Beide Initiativen erheben Ansprüche an das knappe Gut des öffentlichen Raums in der gebauten Stadt. Sie stehen damit gegenseitig und mit weiteren Ansprüchen (unterschiedliche Verkehrsmittel, Boulevardgastronomie, Ver-/Entsorgung etc.) im Konflikt.

Beide Initiativen enthalten eine abstrakte zielorientierte Verfassungsbestimmung und eine konkrete Übergangsbestimmung, die in beiden Fällen auf die gleiche Fläche, nämlich den Strassenraum, zielt. Die Zukunfts-Initiative will dazu verpflichten, während zehn Jahren jährlich mindestens 0.5% des Strassenraums auf Staatsgebiet in Flächen für den Fussverkehr, den Veloverkehr und Flächen mit Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs umzuwandeln. Die Gute-Luft-Initiative fordert, den gleichen Flächenanteil in Grünflächen und Flächen mit Baumbestand umzuwandeln.

2.3 Inhaltliche Beurteilung der Initiativen

Die Ziele der beiden Volksinitiativen von umverkehR entsprechen der Klimapolitik sowie der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung des Kantons, wonach umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten gefördert sowie klimaangepasste Siedlungsentwicklungen vorangetrieben werden. Die von den Initianten geforderten Umwandlungssätze von jährlich jeweils 0.5% des Strassenraums in zehn Jahren bedeuten grosse stadträumliche Eingriffe innert kurzer Zeit. Der Strassenraum im Kanton umfasst eine Fläche von insgesamt 4,78 Mio. m² (vgl. Tab. 1). Die Forderung der Initianten bedeutet die Umwandlung von rund 240'000 m² Fläche zugunsten von unversiegelten Flächen und Bäumen sowie rund 240'000 m² Fläche zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs.

Tabelle 1: Aufteilung des heutigen Strassenraums (Quelle: Auswertung GIS-Datenbank Kanton BS)

	Kanton Basel-Stadt	Stadt Basel
Gesamter Strassenraum; gerundet	4'773'000 m²	4'053'000 m²
Verkehrsfläche; gerundet	4'379'000 m²	3'714'000 m²
<i>davon reine Flächen des motorisierten Individualverkehrs</i>	496'000 m ²	458'000 m ²
<i>davon reine öffentliche Verkehrsflächen</i>	108'000 m ²	130'000 m ²
<i>davon reine Veloverkehrsfläche</i>	118'000 m ²	111'000 m ²
<i>davon reine Fussverkehrsfläche</i>	1'377'000 m ²	1'207'000 m ²
<i>davon gemischt genutzte Fläche (MIV, Fuss, Velo, ÖV)</i>	2'067'000 m ²	1'673'000 m ²
→ <i>davon Mischflächen MIV und Velo (ohne ÖV)</i>	1'254'000 m ²	1'026'000 m ²
→ <i>davon Mischflächen MIV und ÖV (inkl. Fuss und Velo)</i>	610'000 m ²	464'000 m ²
→ <i>davon restliche Mischfläche</i>	203'000 m ²	183'000 m ²
<i>davon ohne Verkehrsmittelnutzung</i>	214'000 m ²	175'000 m ²
Grünfläche; gerundet	394'000 m²	339'000 m²
<i>davon reine Flächen des öffentlichen Verkehrs (begrünte Tramtrassees)</i>	36'000 m ²	28'000 m ²
<i>davon reine Fussverkehrsflächen (u.a. Fusswege am Rand von Parkanlagen)</i>	12'000 m ²	12'000 m ²
<i>davon ohne Verkehrsmittelnutzung</i>	346'000 m ²	299'000 m ²

Der Strassenraum gemäss Tabelle 1 enthält alle ebenerdigen Strassen inkl. Parkplätze, Trottoirs und Grünrabbatten im Strassenraum. Die Abgrenzung erfolgt entlang der Strassenparzellen also im Querschnitt von Parzellengrenze zu Parzellengrenze. Brücken und Tunnel bzw. Unterführungen sind nicht enthalten, da diese keine Grundfläche belegen. Die Nationalstrassen sind grundsätzlich enthalten. Sie machen insgesamt aber nur einen kleinen Teil aus, da sie meist unterirdisch oder auf Brücken verlaufen. Bahnflächen gehören nicht zum Strassenraum. Auch Parks und Plätze sind nicht enthalten. Die Tabelle lässt folgende Schlüsse zu:

- Die Grünfläche macht 8% des Strassenraums im Kanton aus.
- Reine Fussgängerflächen (Trottoirs, Fussgängerzonen) machen bereits heute 29% des Strassenraums im Kanton Basel-Stadt aus.
- Die vom MIV genutzte Fläche entspricht 50% des Strassenraums. Rund 40% werden im Mischverkehr auch vom öffentlichen Verkehr, von Velofahrenden oder von zu Fussgehenden benutzt. Nur 10% des Strassenraums sind reine MIV Fläche.
- Die Initiativen zielen auf den Raum, der heute vom MIV belegt ist. In der Summe fordern die Initianten rund 480'000 m² des heute bestehenden Strassenraums im Kanton Basel-Stadt. Bezogen auf die heutige MIV-Fläche wären das über 20%.

Vergleicht man die geforderte Fläche beispielweise mit derjenigen der MIV-Parkplätze, so müsste knapp die doppelte Zahl an bestehenden Parkplätzen im öffentlichen Strassenraum in der Stadt Basel aufgehoben werden, um die Ziele von umverkehR zu erreichen. Stadträumlich betrachtet, müsste annähernd eine Fläche des Basler Quartiers «Gotthelf», knapp die Hälfte der Fläche des Quartiers «Gundeldingen» oder das Vierfache des Zollis umgewandelt werden.

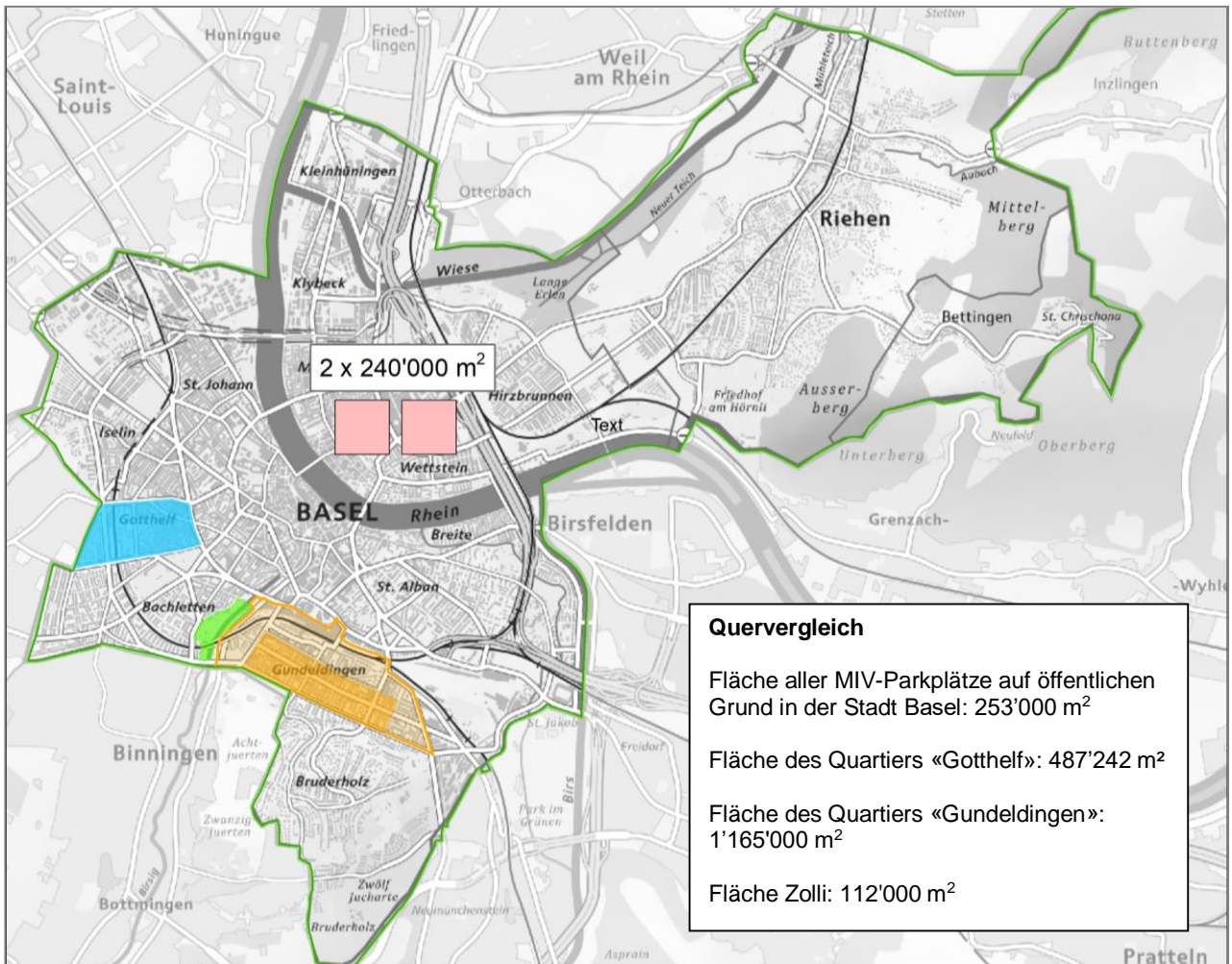


Abb. 1: Die Grössenverhältnisse der geforderten Flächen der Stadtklimainitiativen im Verhältnis zur Gesamtstadt und im stadträumlichen Quervergleich (Quelle: eigene Darstellung)

Diese Quervergleiche legen nahe, dass die Forderungen der Initianten nicht realistisch umsetzbar sind. Auch deshalb nicht, weil mit der Umwandlung dieser Flächen meist bauliche Eingriffe einhergehen. Mit der Umsetzung der Initiativen ist mit einer Verfünffachung der Baustellen pro Jahr zu rechnen, womit die gesamte Stadt während zehn Jahren einer Grossbaustelle gleichen würde. Damit einher gehen die Restwertvernichtung der Infrastruktur sowie die frühzeitige Freisetzung von CO₂-Emissionen durch die Umsetzung der vorgezogenen Massnahmen. Eine Erhöhung der Baustellendichte pro Jahr hätte zudem schwerwiegende Folgen für das Verkehrssystem der Stadt. Die Erreichbarkeit wäre für alle Verkehrsteilnehmenden während zehn Jahren stark eingeschränkt. Darüber hinaus minimiert sich durch die Umsetzung der Grünflächen sowie der Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrsflächen der Querschnitt im Strassenraum. Eine gute Ver- und Entsorgung sowie Erreichbarkeit insbesondere für den MIV wären nicht mehr gewährleistet.

Die beiden Initiativen von umverkehrR verfolgen den Ansatz, stadtklimatisch dort zu entlasten, wo die höchsten Emissionen entstehen: im Strassenraum. Dieses Ziel ist richtig und erstrebenswert, erfüllt aber nicht alle Ansprüche des kantonalen Stadtklimakonzepts. Hier werden Entlastungsräume verlangt, die nicht nur geringe Emissionen aufweisen und Kühlung an heissen Sommertagen bieten, sondern auch als Kaltluftentstehungsorte wirken können. Dies kann erst geschehen, wenn die erforderlichen Freiräume über eine gewisse Grösse und über eine entsprechende Grüngestaltung verfügen. Diese Funktion werden vor allem die neu geschaffenen Freiräume der Arealentwicklungen übernehmen, da dort ausreichend Spielraum besteht, die Ausgestaltung ganz im Sinne der Klimaanpassung vorzunehmen.

2.4 Fazit des Regierungsrats

Die beiden Initiativen zielen in die gleiche Richtung wie die Klimapolitik sowie die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung des Kantons. Der Kanton macht bereits übergeordnet im Umweltschutzgesetz sowie konkretisiert im Stadtklimakonzept und im verkehrspolitischen Leitbild deutlich, wie er den Auswirkungen des Klimawandels entgegenwirken will. Mit den fortlaufenden Verbesserungen der Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrsinfrastruktur, der Schaffung neuer Begegnungszonen, der Entsiegelung und Begrünung sowie den Baumneupflanzungen setzt er entsprechende Ziele direkt und abgestimmt aufeinander um. Bereits heute ist Basel eine derjenigen Schweizer Städte, die sich durch einen sehr dichten und gut funktionierenden öffentlichen Verkehr auszeichnen; über 90% der Kundinnen und Kunden zeigen sich in entsprechenden Umfragen denn auch zufrieden. Basel ist eine Velostadt. 16% aller Wege werden mit dem Velo zurückgelegt, was im schweizerischen Städtevergleich ein hervorragender Wert bedeutet. Der Fahrzeugbestand und der Motorisierungsgrad in Basel sind laut Statistiken in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen. Auch der Grünflächenanteil mit heute 8% am öffentlichen Strassenraum und die bestehenden 26'800 Bäume tragen zur Verbesserung des Klimas und der Aufenthaltsqualität bei.

Der Regierungsrat unterstützt deshalb Ziele sowie Stossrichtung der beiden Initiativen. Die konkreten Forderungen nach einer Umwandlung von je rund 240'000 m² Strassenfläche schätzt der Regierungsrat aber aus folgenden Gründen als nicht realistisch ein:

- Die Umsetzung der Initiativen vervielfacht die Anzahl der Baustellen pro Jahr für zehn Jahre. Damit einher gehen massive negative Auswirkungen für die Einwohnerinnen und Einwohner sowie ein Verkehrskollaps in Basel.
- Mit den verbleibenden Strassenflächen ist keine ausreichende Erreichbarkeit insbesondere für den motorisierten Personen- und Wirtschaftsverkehr innerhalb Basels gewährleistet. Von den Auswirkungen der Initiativen sind daher Privathaushalte und Unternehmen, die auf ein motorisiertes Fahrzeug angewiesen sind, gleichermassen betroffen.
- Die geforderten Grünflächen im öffentlichen Strassenraum führen zudem zu ungenügenden Strassenbreiten für die Ver- und Entsorgung sowie für die Blaulichtorganisationen.
- Die in den Initiativen geforderte Begrenzung auf den öffentlichen Strassenraum ist zu einschränkend. Neue Fuss- und Veloverbindungen sowie neue Verbindungen im öffentlichen Verkehr müssen im Sinne eines durchgängigen Netzes auch dann berücksichtigt werden, wenn diese ausserhalb des öffentlichen Strassenraums geplant und umgesetzt werden. Besonders die neuen Arealentwicklungen bieten grosse Chancen, das Fuss- und Velonetz sowie das ÖV-Netz weiter zu verbessern.
- Um die Auswirkungen des Klimawandels effektiv zu minimieren, braucht es grossflächige und zusammenhängende Grünflächen und viele neue Bäume. Im bestehenden, öffentlichen Strassenraum fehlt dafür oftmals der Platz. Die Arealentwicklungen bieten hingegen grosse Chancen und müssen entgegen des eng gefassten Perimeters der Initiativen einbezogen werden.
- Die Konflikte, die sich durch die sich überlagernden Ansprüche an den öffentlichen Strassenraum ergeben, nehmen mit der Umsetzung der Initiativen deutlich zu. Aufgrund der grossen Umwandlungsfläche konkurrieren die Massnahmen des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs viel stärker mit dem MIV, aber auch untereinander sowie mit denen der Grünflächen und Baumneupflanzungen.
- Die konkreten Forderungen der Initiativen sind in der Verfassung nicht stufengerecht.

Der Regierungsrat lehnt deshalb beide Initiativen ab.

Es ist dem Regierungsrat aber ein Anliegen, einen Gegenvorschlag zu formulieren, der die Ziele der Initiativen aufnimmt, der sich aber nicht auf den heutigen Strassenraum beschränkt, sondern die Situation gesamtheitlich verbessert und der realistisch umgesetzt werden kann.

3. Rechtliche und planerische Grundlagen

Bereits heute gibt es rechtliche und gestalterische Grundlagen, die der grundsätzlichen Zielsetzung der Initiativen entsprechen, nämlich der Priorisierung der aktiven Mobilität, des ÖV sowie der Begrünung, so unter anderem das revidierte Umweltschutzgesetz, das 2021 vom Regierungsrat verabschiedete Stadtklimakonzept, die kantonale Mobilitätsstrategie sowie die anstehenden Umgestaltungen im Rahmen des Fernwärmeumbaus.

3.1 Revidiertes Umweltschutzgesetz

Das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS; SG 780.100) wurde auf Grundlage des Gegenvorschlags zur Initiative «Zämme fahre mir besser» per Volksabstimmung vom Februar 2020 angepasst. Im USG legt der Kanton im § 13 Rahmenbedingungen fest, wie sich die Mobilität im Kantonsgebiet entwickeln soll. So soll der motorisierte Verkehr auch mit dem erwarteten Wachstum von Einwohnenden und Arbeitsplätzen nicht zunehmen. Zu bevorzugen sind zudem umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten. Bis 2050 muss der gesamte Verkehr in Basel emissionsarm, klima- und ressourcenschonend abgewickelt werden.

3.2 Stadtklimakonzept von 2021

Mit dem Stadtklimakonzept¹ wird eine klimaangepasste Siedlungsentwicklung in Basel angestrebt, die der zunehmenden Hitzebelastung entgegenwirkt und auch an sehr heissen Tagen eine gute Lebens- und Aufenthaltsqualität schafft. Die Strategien des im Juli 2021 beschlossenen, behördenverbindlichen Stadtklimakonzepts entsprechen der Politik der Guten-Luft-Initiative: neue Grünflächen schaffen, den Grünanteil in Frei- und Verkehrsräumen erhöhen, befestigte Flächen entsiegeln. Das Stadtklimakonzept geht aber noch weiter. Die behördenverbindlich beschlossenen Handlungsanweisungen umfassen nicht nur den Strassenraum, sondern den gesamten öffentlichen Raum des Kantons und setzen nicht nur auf «grüne Massnahmen», sondern auch auf die Förderung von Wasser in der Stadt, bauliche Lösungen und organisatorische Massnahmen, die alle dazu beitragen, die Hitzeentwicklung zu mildern. Da die Hitze in Basel nicht gleichmässig entsteht, wurden die stark betroffenen Fokusgebiete ermittelt, in denen zwingend Massnahmen nötig sind, die der Entstehung von grossen städtischen Hitzeinseln entgegenwirken.

Aufgrund der teilweise geringen Anteile an Grün- und Freiflächen, deren ungleichen Verteilung in den Quartieren Basels, der oft nur schmalen Strassen und dem durch Werkleitungen stark beanspruchten Untergrund besteht die Schwierigkeit, nun zusätzlich gezielt den Auswirkungen des Klimawandels zu begegnen. Daher müssen nach Möglichkeit auch Privatareale in die angestrebten Massnahmen zur Klimaanpassung miteinbezogen werden. Dies ist nicht nur mit dem Stadtklimakonzept vorgesehen, sondern auch mit dem Label Grünstadt Schweiz²: Anreize sollen interessierte Grundeigentümerinnen und -eigentümer zur Entsiegelung und Begrünung sowie klimagerechten Gestaltung ihrer Liegenschaften und ihrer Umgebung bewegen.

Im Rahmen der Umsetzung des Stadtklimakonzepts werden die rechtlichen Vorgaben im Kanton auf ihren Spielraum zugunsten einer klimaangepassten Siedlungsentwicklung untersucht und ggf. angepasst. Dies mit dem Ziel, den bestehenden Grün- und Freiraum besser zu schützen und Klimaanpassungsmassnahmen sowohl im öffentlichen als auch privaten Raum besser einfordern, realisieren und durchsetzen zu können.

Die Massnahmen des Stadtklimakonzepts sind initiiert; vorrangig sollen Massnahmen für Fokusgebiete, die mit mobilen Begrünungs- oder Bewässerungselementen Kühlung bringen, vorangetrieben werden.

¹ <https://www.stadtklima.bs.ch/>

² <https://www.stadtgaertnerei.bs.ch/ueber-uns/gruenstadt-schweiz.html>

3.3 Vom Verkehrspolitischen Leitbild zur Mobilitätsstrategie

Der Kanton Basel-Stadt verfolgt seit vielen Jahren eine nachhaltige städtische Verkehrspolitik, welche die Attraktivität des Lebens- und Wirtschaftsraums in den Mittelpunkt stellt. Die Verkehrspolitik basiert auf einer dichten Siedlungsstruktur mit lebendigen Quartieren, die kurze Wege zwischen Wohnen, Arbeiten, Einkauf und Freizeit ermöglichen, auf Verkehrsmitteln, die den begrenzten städtischen Raum möglichst schonend beanspruchen und auf einer effizienten Nutzung der bestehenden Infrastruktur. Damit trägt der Regierungsrat den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen raumsparend, energieeffizient und umweltverträglich Rechnung. Basel und seine Einwohnerinnen und Einwohner profitieren so von einer höheren Lebensqualität, guter Erreichbarkeit, mehr Verkehrssicherheit und einem effizienten Einsatz der finanziellen Mittel für den Verkehr.

Der Regierungsrat hat 2015 auf der Basis dieser Grundsätze³ ein Verkehrspolitisches Leitbild erlassen. Seither wurden in den verschiedensten Massnahmenbereichen grosse Fortschritte erzielt: Das Amt für Mobilität hat wichtige Grundlagen erarbeitet und mit diversen kleinen und mittleren Massnahmen die Attraktivität der Stadt für den Fuss- und Veloverkehr erhöht. Zudem wurden die Tramnetzentwicklung vorangetrieben und konkrete Verbesserungen im Busnetz realisiert. Öffentliche Räume in der Innenstadt und den Quartieren wurden durch Fussgängerzonen und Begegnungszonen aufgewertet. Im Mobilitätsmanagement hat sich das Programm «Basel unterwegs» etabliert und in Verwaltung und Unternehmen kommen immer mehr betriebliche Massnahmen für umweltfreundliche Mobilität zum Einsatz.

Der Regierungsrat entwickelt das Verkehrspolitische Leitbild aktuell zu einer neuen Mobilitätsstrategie «Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel» weiter; die bereinigte Strategie soll noch diesen Herbst verabschiedet werden. Mit den in der Mobilitätsstrategie behandelten sieben Handlungsfeldern konzentriert sich der Kanton u.a. auf die aktive Mobilität, die kollektiven Mobilitätsangebote, einem reduzierten Flächenverbrauch sowie einem «Netto-Null-Verbrauch» an Treibhausgasemissionen.

Damit forciert der Kanton ein umweltfreundliches Gesamtverkehrssystem. Besonders der Klimaschutz und die Flächeneffizienz des Verkehrs nehmen einen grossen Stellenwert ein. Die Grundforderungen der Initiativen sind damit auf strategischer Ebene bereits verankert.

3.4 Koordiniertes Bauen im öffentlichen Strassenraum

Durchschnittlich werden in Basel jährlich 5 km Strassen saniert und / oder umgebaut. In den kommenden rund 15 Jahren erhöht sich die Zahl pro Jahr um rund 4 km Baustellenlänge aufgrund des Ausbaus der Fernwärme, was annähernd eine Verdoppelung der Baustellenlänge in der Stadt bedeutet. Wegen des politisch vorgegebenen Umsetzungszeitraums für das Fernwärmenetz von 15 Jahren und fehlendem Erhaltungsbedarf in vielen der betroffenen Strassenräume, werden bei weitem nicht alle Fernwärmeprojekte zu einer Gesamtumgestaltung von bestehenden Strassenräumen führen, sondern lediglich zu Grabarbeiten. Längst nicht jede Baustelle für eine Fernwärmeleitungen kann so zur Erreichung der genannten Ziele beitragen, ansonsten müsste der Zeithorizont für die Fertigstellung des Netzes massiv verlängert werden. Auf diesen Umstand wurde die UVEK des Grossen Rats im Rahmen der Behandlung des Ratschlags zum Ausbau der Fernwärme hingewiesen. Bei der Projektierung der Fernwärmeleitungen wird aber sichergestellt, dass deren Lage künftige Baumpflanzungen im Rahmen eines allfälligen späteren Gesamtprojektes nicht verunmöglicht. Die frühzeitige Koordination der Fernwärmeleitungen sorgt dafür, dass keine negativen Auswirkungen auf zukünftige Planungen von Tram-, Velo- und Fussverkehrsmassnahmen entstehen.

Die Bautätigkeit des Kantons ist auf den Erhaltungszyklus ausgerichtet, d.h. Strassen werden dann saniert oder umgestaltet, wenn die Infrastrukturen (Leitungen, Strassenbelag etc.) ihr Lebensende erreichen. Dies ist aus ökonomischer und ökologischer Sicht sinnvoll. Einerseits kann damit die

³ <https://www.mobilitaet.bs.ch/gesamtverkehr/mobilitaetsstrategie/verkehrspolitische-grunds-tze.html>

Anzahl Baustellen reduziert werden, andererseits müssen keine noch intakten Infrastrukturen abgebrochen werden, denn damit gingen Restwerte und gespeicherte graue Energie verloren. Graue Energie müsste dann erneut und verfrüht für den Umbau eingesetzt werden, was nicht dem Prinzip einer langen Lebensdauer der Infrastruktur und einem schonenden Umgang mit Ressourcen entspricht.

Verschiedene Nutzergruppen stellen unterschiedliche Ansprüche an den öffentlichen Raum und besonders an den öffentlichen Strassenraum. Aufgabe der Verwaltung ist es, diese Ansprüche mit- und gegeneinander abzuwägen und Nutzungskonflikte gering zu halten. Derartige Abwägungen sind integraler Bestandteil heutiger Planungen. Massnahmen zur Klimaanpassung sowie Fuss- und Velomassnahmen werden in diesem Sinne bei jeder Neugestaltung des öffentlichen Strassenraums berücksichtigt und an geeigneten Standorten auch umgesetzt.

4. Klimaangepasste Verkehrsentwicklung und -planung

4.1 Verkehrsentwicklung

Im Verkehrsindex zeigt der Regierungsrat die Entwicklung der Verkehrsleistung der einzelnen Verkehrsmittel seit 2010. Die Abbildung 2 zeigt, dass die Verkehrspolitik in den letzten Jahren in Bezug auf die gesetzten Ziele erfolgreich war. So hat der Veloverkehr zwischen 2010 und 2019 um 45% zugenommen. Der motorisierte Individualverkehr auf dem städtischen Strassennetz hat im gleichen Zeitraum hingegen um 8% abgenommen.

Die Zahlen zeigen auch, dass das Corona-Jahr 2020 im Basler Verkehr deutlich Spuren hinterlassen hat. Besonders stark war der Rückgang im öffentlichen Verkehr. Weil der Alltags- und Pendlerverkehr insgesamt abnahm, gab es auch geringere Fussgängerzahlen; die meisten Zählstellen des Fussverkehrs messen den Zugangsverkehr zu ÖV-Haltestellen. An den übrigen Zählstellen war keine Abnahme festzustellen. Im Ausnahmejahr 2020 blieb der Veloverkehr stabil.



Abb. 2: Die Entwicklung der Verkehrsträger 2010-2020 (Quelle: Kanton Basel-Stadt)

4.2 Tram- und Busnetzentwicklung

Basierend auf der 2012 durchgeführten strategischen Planung hat der Grosse Rat den Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes (Streckenplan TNE) im Kanton Basel-Stadt zuletzt 2020 aktualisiert und genehmigt. Bis 2030 sollen die neuen Tramstrecken über den Petersgraben und den Claragraben, die Margarethenverbindung, das Tram Klybeck und die Verlängerung der Linie 8 nach

Allschwil und in Weil realisiert werden.⁴ Diese entlasten die Innenstadt und erschliessen wichtige Entwicklungsgebiete.

Die jüngsten Erweiterungen des Busnetzes haben dazu beitragen, dass die Entwicklungsareale besser erschlossen sind und Kapazitätsengpässe minimiert wurden. So wurde die neue Buslinie 46 zur besseren Erschliessung des Schoren- und Erlenmattquartiers eingeführt und die Linie 42 zum Bahnhof Basel SBB verlängert, wodurch schnelle Direktverbindungen vom Roche-Areal und Bettingen zum Bahnhof SBB entstanden. Weitere Angebotsausbauten wie eine bessere Erschliessung des Dreispitzareals oder die besseren Anbindungen zum Badischen Bahnhof und zum Bahnhof St. Johann sind im ÖV-Programm⁵ festgehalten.

4.3 Fuss- und Veloverkehrsnetze

Der Teilrichtplan Velo⁶ legt das kantonale Veloroutennetz sowie mögliche Standorte für Veloabstellanlagen von kantonaler Bedeutung fest. Auf dieser Basis wurden in den letzten Jahren umfangreiche Sofortmassnahmen umgesetzt, wie Einbahnstrassen für den Veloverkehr geöffnet, Velostrassen eingeführt, Parkplätze entlang von Tramgleisen aufgehoben oder neue Veloaufstellflächen markiert. Neben den zahlreichen Sofortmassnahmen wurden auch grössere Velomassnahmen realisiert, beispielsweise die Velostreifen in der Jacob Burckhardt-Strasse, die Umgestaltung in der Lörracherstrasse oder die Velostreifen an der Gundeldingerstrasse und der Strassburgerallee.

Der Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege⁷ legt das kantonale und das städtische Fuss- und Wanderwegnetz fest. Vor und mit diesem Teilrichtplan wurden schwerpunktmässig sicherheitsrelevante Mängel durch zusätzliche Querungen, Trottoirüberfahrten und vorgezogene Trottoirs behoben. Daneben konnte der Kanton auch grössere Fussverkehrsmassnahmen wie den Fuss- und Radweg am Elsässerrheinweg, die Fuss- und Veloverbindung Erlenmatt oder den Fuss- und Radweg entlang der Eisenbahnbrücke realisieren. Auch mit der Einrichtung der verkehrsfreien Innenstadt 2015 hat der Fussverkehr erhebliche Flächen erhalten. Denn seither gilt in der Innenstadt ein Fahrverbot für den motorisierten Verkehr und die Strassenflächen sind den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten. Diese dreissig Strassen gemäss Verkehrskonzept Innenstadt (VKI) umfassen auf rund 5,5 km Länge eine Strassenfläche von rund 30'000 m².

4.4 Begegnungszonen

Begegnungszonen⁸ in Quartieren erfreuen sich einer grossen Beliebtheit in Basel-Stadt. Diese schaffen durch das Herabsetzen der Geschwindigkeit mehr Wohnqualität, bessere Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten sowie generell mehr Sicherheit. Die Fussgängerinnen und Fussgänger haben gegenüber dem motorisierten Verkehr Vorrang. Das Bedürfnis, eine Begegnungszone einzurichten, kommt – gemäss dem für Basel definiertem und erfolgreichem Vorgehen – immer direkt von der Anwohnerschaft. Der Kanton prüft die eingereichten Anträge und setzt die Begegnungszonen in der Regel innert 1.5 Jahren, wobei die ansässige Bevölkerung mehrfach in den Prozess involviert wird. Dank der Tatsache, dass Begegnungszonen ohne grosse bauliche Veränderungen und somit unabhängig von der Erhaltungsplanung umgesetzt werden können, kann schnell und unkompliziert auf den Wunsch der Anwohnerschaft nach einer Begegnungszone reagiert werden. In der Stadt Basel sind aktuell 90 Begegnungszonen (Stand Januar 2022) eingerichtet, wovon allein 66 Begegnungszonen mit einer Strassenfläche von gut 90'000 m² zwischen 2010 und 2020 entstanden sind.

⁴ <https://www.tramnetz2030.ch/>

⁵ <https://www.mobilitaet.bs.ch/oev/oev-angebote/oev-programm.html>

⁶ <https://www.mobilitaet.bs.ch/velo/veloverbindungen/teilrichtplan-velo.html>

⁷ <https://www.mobilitaet.bs.ch/fussgaenger/fuss-und-wanderwege/teilrichtplan-fuss-und-wanderwege.html>

⁸ <https://www.planungsamt.bs.ch/oeffentlicher-raum/begegnungszonen.html>

5. Klimaangepasste Siedlungsentwicklung

5.1 Arealentwicklungen

Die Arealentwicklungen stellen ein wichtiges Handlungsfeld des Stadtklimakonzepts dar: Die grossflächigen Transformationsareale sind ein starker Hebel, um eine klimaangepassten Siedlungsentwicklung zu ermöglichen und einen öffentlichen Mehrwert zu sichern. Das Stadtklimakonzept formuliert für die Arealentwicklungen behördenverbindliche Handlungsanweisungen, um folgende Kriterien zu erfüllen: frühzeitige Verankerung der klimaangepassten Siedlungsentwicklung gegenüber Privaten, Erhöhung Grünanteil, Reduktion Versiegelung, dezentrales Regenwassermanagement, Durchlüftung, beschattete Fuss- und Velowege, Klima- und Wirkanalysen.

Bereits in der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass es die grossen Arealentwicklungen sind, die massgeblich zu einer Verbesserung hinsichtlich Grün- und Freiraumversorgung sowie des Baumbestandes in Basel beigetragen haben. Beispielsweise hat das Erlenmatt-Areal mit seinen rund 80'000 m² Grün- und Freiflächen und seinen 547 neuen Bäumen insgesamt auch für das Matthäus-Quartier wesentlich dazu beigetragen, Freiraumversorgung und Stadtklima zu verbessern.

5.2 Entsiegelung und Begrünung im öffentlichen Raum

Mit seiner Ausgestaltung trägt der öffentliche Raum wesentlich dazu bei, in welchem Masse sich Wärmeinseln bilden. Entsprechend gross ist seine Bedeutung hinsichtlich Massnahmen zur Klimaanpassung. In der Abwägung der verschiedenen Nutzungs- und Gestaltungsansprüche wird der Aspekt des Stadtklimas heute höher gewichtet als noch vor Jahren.

Seit der Verabschiedung des Stadtklimakonzepts im Juli 2021 werden die Entsiegelung von öffentlichen Flächen sowie die Begrünung für eine klimaangepasste Siedlungsentwicklung gemäss dessen Vorgaben vorangetrieben. Die vermehrte Versickerung des Regenwassers über die Bodenoberfläche respektive die erhöhte Wasserhaltung im Boden und die damit verbundene Verdunstung tragen zu einer Kühlung des Stadtklimas bei und dienen den Pflanzen als natürliche Bewässerung. Begrünte Oberflächen begünstigen ebenfalls die Kühlung und CO₂-Absorption. Im Zuge von Strassen- und Platzerneuerungen konnte seit 2012 ein Zuwachs von rund 16'000 m² – also mehr als zwei Fussballfelder – an entsiegelter Fläche erreicht werden. Aufgrund der Dringlichkeit bezüglich Klimawandel müssen in allen Projekten im öffentlichen Raum Entsiegelung und Begrünung noch stärker priorisiert werden; dies umso mehr, da für die Entsiegelung und Begrünung im öffentlichen Raum mehrheitlich technisch aufwändige Lösungen und langjährige Planungsprozesse erforderlich sind.

In Kauf genommen werden muss, dass unversiegelte Flächen gewisse Nutzungen im öffentlichen Raum einschränken. Mobilitätseingeschränkte Personen mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen werden hier benachteiligt und benötigen ggf. Alternativrouten.

Grundsätzlich schränkt der grosse Flächenbedarf des fahrenden und ruhenden Verkehrs die Möglichkeiten zur Entsiegelung ein.

5.3 Bäume im öffentlichen Raum

Bäume in der Stadt haben seit jeher eine grosse Wirkung auf das Erscheinungsbild und das Stadtklima; Lebensqualität und Biodiversität sind fest verankert im Bewusstsein der Bevölkerung. Seit geraumer Zeit stehen grössere Bäume in Basel und Riehen ab einem Stammumfang von 50 cm (engere Baumschutzgebiete in Basel, Riehen) respektive 90 cm (flächiger Baumschutz in Basel) gesetzlich unter Schutz. Zudem werden bereits seit den 80er-Jahren des letzten Jahrhunderts, im Zuge von Erneuerungsvorhaben an der städtischen Infrastruktur, Baumpflanzungen in Strassenräumen geprüft und wenn immer möglich realisiert. Eine der Grundlagen bildet das «Leitbild Stras-

senbäume»⁹ aus dem Jahr 1979. Dieses Leitbild stellt nach wie vor eine zentrale und behördenverbindliche Grundlage für eine Vermehrung des Baumbestandes im öffentlichen Raum der Stadt Basel dar. Bei der Erarbeitung des Leitbildes standen zum einen die Ergänzung bestehender Baumalleen in den Strassen mit Blick auf die Aufenthaltsqualität im Vordergrund, zum anderen richtete sich der Fokus aber bereits damals auch auf ökologische Überlegungen.

Die Umsetzung dieses «Leitbildes Strassenbäume» ist langfristig angelegt. Bis heute konnten in rund 50% der damals ausgewiesenen Strassenräume Bäume gepflanzt werden. Bei rund 40% ist die Umsetzung noch offen, weil die Strasseninfrastruktur dort seit 1982 noch nicht erneuert wurde. In rund 10% der Strassen mussten Baumpflanzungen aufgrund der Gegebenheiten oder veränderter Rahmenbedingungen als «nicht realisierbar» bewertet werden.

Die Stadtgärtnerei führt seit 2016 einen Kataster¹⁰ über den öffentlichen Baumbestand, der auch über MapBS abrufbar ist. Jeder Baum verfügt hierbei über eine Baumnummer, zu der verschiedene Informationen wie Baumart, Alter, Standjahr etc. hinterlegt sind. Der in der Verantwortung der Stadtgärtnerei liegende öffentliche Baumbestand umfasste Ende 2021 rund 26'900 Bäume auf öffentlichen Grund. Bäume zu pflanzen – und somit an der langjährigen Praxis in Basel festzuhalten – ist auch eine der Massnahmen, mit der grundsätzlich auf die Erwärmung der Stadt durch die voranschreitenden klimatischen Veränderungen reagiert werden kann.

6. Gegenvorschlag zur Zukunfts-Initiative

6.1 Ausformulierter Gesetzestext

Der Regierungsrat nimmt in seinem Gegenvorschlag die Forderungen der Zukunfts-Initiative im Grundsatz auf. Durch den Einbezug neuer Verkehrsnetze in den Arealentwicklungen wird aber ein gesamtheitlicher Ansatz gewählt und das quantifizierte Ziel wird auf ein ambitioniertes, aber realistisches Mass redimensioniert.

Der Gegenvorschlag wird stufengerecht auf Ebene Gesetz formuliert und nicht, wie von umverkehR vorgeschlagen, als Anpassung der Kantonsverfassung. Der § 13 des Umweltschutzgesetzes vom 13. März 1991 (USG BS; SG 780.100) enthält inhaltlich zur Thematik passende Ziele und Massnahmen zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Die Forderung der Zukunfts-Initiative kann damit in abgewandelter Form konsistent in die Gesetzessammlung als zusätzlicher Buchstabe e) aufgenommen werden.

Konkret schlägt der Regierungsrat vor, das baselstädtische Umweltschutzgesetz wie folgt anzupassen:

§13 USG BS: Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten

[...]

⁵ *Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen ergreifen insbesondere folgende Massnahmen, um die Zielsetzungen gemäss Abs. 2 bis 4 zu erfüllen:*

[...]

(neu)

e) Schaffung von mindestens 140'000 m² Verkehrsfläche für den Fuss- und Veloverkehr und zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs bis ins Jahr 2033. Der Kanton kontrolliert den Umsetzungsstand mit einer jährlichen Bilanzierung, die 2034 mit einem Bericht veröffentlicht wird.

⁹ <https://www.planungsamt.bs.ch/planungsgrundlagen-konzepte/weitere-plaene/alleenplan.html>

¹⁰ <https://www.stadtgaertnerei.bs.ch/ueber-uns/geoportal/baumkataster.html>

6.2 Erläuterungen zum Gesetzestext

Die vorgeschlagenen Bestimmungen können folgendermassen erläutert werden:

- Für die Umsetzung des Gegenvorschlags ist, wie in den Initiativen gefordert, ein Zeitraum von zehn Jahren vorgesehen. Damit eine realistische Flächenbilanz mit dem Gegenvorschlag aufgestellt werden kann, geht man von einem Umsetzungszeitraum von 2023 bis 2033 aus. Der spätere Beginn orientiert sich am mutmasslichen Datum einer Volksabstimmung zu den Initiativen (ca. Winter 2022/2023). Der Gegenvorschlag verzichtet auch auf die Festlegung von Zwischenschritten. Die Planungs- und Realisierungszeiträume im Strassenbau sind lang und auf die Erhaltungsplanung ausgerichtet. Zwischenziele sind deshalb wenig zweckmässig. Mit der Festlegung eines Endziels nach zehn Jahren wird der schwankenden Planungs- und Umsetzungsgeschwindigkeit besser Rechnung getragen.
- Der Bezugsperimeter ergibt sich aus dem bestehenden Absatz 5, in dem der Kanton sowie die Gemeinden Riehen und Bettingen benannt sind. Die zu schaffenden Flächen werden durch die bereits geplanten Schwachstellenbehebungen und Massnahmen sowie durch die zusätzlich notwendigen Massnahmen in der Stadt Basel (inkl. Kantonsstrassen Riehen und Bettingen) erreicht. Projekte, die durch die Gemeinden ohnehin vorgesehen sind und die im entsprechenden Zeitraum realisiert werden können, werden aber in die jährliche Bilanzierung und die Veröffentlichung 2034 mit aufgenommen. Für die Gemeinden Riehen und Bettingen besteht aber keine Verpflichtung zu einem Flächenbeitrag an die Umsetzung des Gegenvorschlags zur Initiative.
- Im Gegensatz zur Forderung der Zukunfts-Initiative enthält der Gegenvorschlag eine inhaltlich und räumlich breitere Umsetzung. Es werden einerseits die Umwandlung bestehender Flächen und andererseits die Schaffung neuer Flächen für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr einbezogen. Die Flächen entstehen damit sowohl im bestehenden öffentlichen Strassenraum als auch auf den öffentlich zugänglichen Räumen innerhalb von Arealentwicklungen, soweit diese im Eigentum des Gemeinwesens stehen oder der öffentliche Zugang mittels Servitut dauerhaft gesichert ist. Als öffentlicher Strassenraum gilt die Fläche zwischen zwei Parzellengrenzen in einem Strassenquerschnitt, die nicht im Privatbesitz sind. Auch Plätze sind darin eingeschlossen.
- Die Flächen für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr können durch bauliche Massnahmen und/oder durch eine veränderte Markierung und Signalisation geschaffen werden.
- Als anrechenbare Fläche für den Fussverkehr gelten neue Trottoirs und Verbreiterungen von bestehenden Trottoirs. Auch neue Fussgängerbrücken (Fuss- und Velobrücken anteilmässig) werden angerechnet. Die Flächen von neuen Fussgängerzonen und autoarmen Begegnungszonen (siehe Kapitel 6.3.2) werden vollständig dem Fussverkehr zugeschrieben. In neuen Begegnungszonen werden 50% der Fahrbahnfläche dem Fussverkehr angerechnet. Nicht eingerechnet sind Mischflächen, wie Fussgängerquerungen.
- Als anrechenbare Fläche für den Veloverkehr gelten neue Velostreifen und neue Velowege sowie neue Velobrücken. Auch neue Veloabstellanlagen werden vollständig dem Veloverkehr angerechnet. Ebenfalls angerechnet werden 50% der Fahrbahnfläche auf neuen Velostrassen. Nicht angerechnet werden u.a. die Öffnung der Einbahnstrassen für den Veloverkehr, Veloaufstellflächen, Belagsverbesserungen oder längere Grünzeiten an Ampeln. Solche Massnahmen dienen zwar einer höheren Attraktivität oder einer Verbesserung der Sicherheit. Sie sind aber nicht flächenrelevant und werden entsprechend nicht berücksichtigt.
- Als anrechenbare Fläche für den öffentlichen Verkehr gelten Bus- und Tramverbindungen im Eigentrassee. Dazu zählen sowohl neue Eigentrassees im bestehenden Strassenraum als auch in Arealentwicklungen. Neue und erweiterte Haltestellen werden ebenfalls vollständig als Flächen des öffentlichen Verkehrs angerechnet. Dazu zählen auch die Wartebereiche für die Fussgängerinnen und Fussgänger sowie die Aufstellbereiche des öffentlichen Verkehrs. Bus- und Tramverbindungen im Mischtrassee werden hingegen nicht angerechnet. Auch nicht anrechenbar sind neue Tram- und Buslinien, die im Eigentrassee von bestehendes Linien geführt werden, sowie Taktverdichtungen von bestehenden Linien.

- Der Kanton verpflichtet sich, ein Monitoring durchzuführen. Dafür dokumentieren die zuständigen Dienststellen des Bau- und Verkehrsdepartements pro Projekt die geschaffenen Flächen. Eine Bilanzierung gegenüber dem Referenzjahr 2023 erfolgt jährlich. Nach zehn Jahren erstellt das Bau- und Verkehrsdepartement einen Bericht, der die Veränderung über die Zeit aufzeigt und den Nachweis erbringt, dass die gesetzlich festgeschriebenen Flächen umgesetzt werden konnten. Der Bericht wird nach Ablauf der zehn Jahre, also 2034, erstellt und veröffentlicht.

6.3 Umsetzung des Gegenvorschlags

Mit Annahme des Gegenvorschlags sollen zwischen 2023 und 2033 zusätzliche Verkehrsflächen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie zugunsten des öffentlichen Verkehrs im Umfang von mindestens 140'000 m² geschaffen werden. Dies entweder mittels Umwandlung von bestehenden Strassenflächen oder auf neuen Flächen in Entwicklungsarealen. Mittels der bisher geplanten Schwachstellenbehebungen und Massnahmen werden innerhalb des Zeithorizontes voraussichtlich 100'000 m² Fläche zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel geschaffen. Mit Annahme des Gegenvorschlages müssten diese Bemühungen weiter verstärkt werden, um weitere 40'000 m² durch zusätzliche Massnahmen zu schaffen.

6.3.1 Umsetzung im Rahmen geplanter Massnahmen

Ein Teil der zu schaffenden Flächen kann durch die nachfolgend beschriebenen Schwachstellenbehebungen und Massnahmen realisiert werden. Die Behebung der Schwachstellen im Fuss- und Veloverkehr setzt voraus, dass die in der «Rahmenausgabebewilligung Langsamverkehr II (RAB LV II)» beantragten finanziellen und personellen Ressourcen vom Grossen Rat genehmigt werden (siehe Kapitel 7):

- **Schwachstellenbehebung im Fussverkehr:** **ca. 10'000 m²**
Die Schätzung geht davon aus, dass die erkannten Schwachstellen aus dem Umsetzungsprogramm Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege bis 2033 weitgehend behoben sind. Damit sind die dringendsten Schwachstellen beseitigt. Dazu gehören beispielsweise neue und verbreiterte Trottoirs und Fusswege, die in der Regel durch zeitlich aufwändige Bauprojekte umgesetzt werden.
- **Schwachstellenbehebung im Veloverkehr:** **ca. 20'000 m²**
Die Schätzung geht davon aus, dass die erkannten Schwachstellen des priorisierten Veloroutennetzes aus dem Umsetzungsprogramm Teilrichtplan Velo bis 2033 weitgehend behoben sind. Die dringendsten Schwachstellen sind dadurch beseitigt. Analog zum Fussverkehr sind neue Velomassnahmen eingerechnet, die im Rahmen aufwändiger Bauprojekte umgesetzt werden. Zusätzlich können Velostreifen oder Velostrassen teilweise auch mit einfachen Anpassungen von Markierung und Signalisation umgesetzt werden. Deshalb ist das Flächenpotenzial beim Veloverkehr deutlich grösser als beim Fussverkehr.
- **Massnahmen des öffentlichen Verkehrs:** **ca. 10'000 m²**
Im Bereich des öffentlichen Verkehrs geht die Schätzung davon aus, dass die vier neuen Tramverbindungen «Claragraben», «Petersgraben», «Margarethenverbindung»¹¹ und «Klybeck» gemäss Tramnetzentwicklung bis 2033 realisiert sind. Damit erweitert sich das Basler Tramnetz um rund 2.4 km. Die als Fläche anrechenbaren Eigentrassees machen rund 1.5 km der Gesamtlänge aus, was einem Anteil von rund 65% entspricht.
- **Einrichtung Begegnungszonen:** **ca. 40'000 m²**
In den letzten zehn Jahren hat der Kanton 66 Begegnungszonen realisiert. Die entsprechenden Anträge aus der Bevölkerung nehmen weiter zu. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass in den kommenden zehn Jahre eine vergleichbare Anzahl an Begegnungszonen realisiert wird. Die Umwandlung findet ausschliesslich im bestehenden öffent-

¹¹ Die Margarethenverbindung wird vollständig im Mischtrassees umgesetzt. Sie wird daher nicht in die Flächenberechnung einbezogen.

lichen Strassenraum, auf Antrag der ansässigen Wohnbevölkerung sowie durch angepasste Signalisierung und Markierung statt. Die Fahrbahn für den motorisierten Individualverkehr sowie die Parkplätze bleiben weitgehend bestehen; der Strassenraum wird für die Anwohnerinnen und Anwohner aber durch Temporeduktionen und allfällige Möblierung bedeutend attraktiver. Damit sind Begegnungszonen rasch umsetzbar, kostengünstig und generieren keine Baustellen bei einem gleichzeitigen grossen Nutzen für die Anwohnerinnen und Anwohner.

- **Fuss- und Veloinfrastruktur in Arealentwicklungsgebieten:** **ca. 15'000 m²**
Auf den bis 2033 umgesetzten Arealentwicklungen entstehen öffentlich zugängliche Fuss- und Veloverbindungen, deren Flächen im Kantonsbesitz liegen oder für die der Kanton Dienstbarkeiten zur öffentlichen Zugänglichkeit hat. Für die Flächenabschätzung wurde angenommen, dass die Arealentwicklungsgebiete «Dreispitz-Nord», «Wolf-Areal», «Volta-Nord» und «Westfeld» umgesetzt sind. Zusätzlich wurden erste Elemente zur besseren Erschliessung der Hafengebiete berücksichtigt.
- **Neue Netzelemente für den Fuss- und Veloverkehr:** **ca. 5'000 m²**
Der Kanton wird das Fuss- und Veloroutennetz in den nächsten Jahren durch einzelne komplett neue Netzelemente ergänzen. Dazu gehören besonders neue Brückenverbindungen wie die «Zollbrücke» oder die «Gleisquerung am Bahnhof SBB».

6.3.2 Zur Zielerreichung zusätzlich notwendige Massnahmen

Im Bestreben, zusätzliche Flächen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu schaffen, müssten die nachfolgend beschriebenen Massnahmen umgesetzt werden. Für diese braucht es finanzielle und personelle Ressourcen, die aktuell nicht zur Verfügung stehen. Die notwendigen Ressourcen werden im Kapitel 7 beschrieben und müssen ggf. vom Grossen Rat zusammen mit dem Gegenvorschlag beschlossen werden.

- **Zusätzliche Massnahmen im Fussverkehr:** **ca. 2'000 m²**
Ein Teil der zusätzlichen Flächen entsteht durch die Behebung von Schwachstellen ausserhalb des Umsetzungsprogramms Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege. Die konkreten Massnahmen sind derzeit noch nicht bekannt. In der Regel sind bei der Umsetzung von Massnahmen im Fussverkehr aufwändige Bauarbeiten notwendig, wodurch innert zehn Jahren nur ein geringes Flächenpotenzial zu erwarten ist.
- **Zusätzliche Massnahmen im Veloverkehr:** **ca. 5'000 m²**
Weitere Flächen entstehen durch die Behebung von Schwachstellen ausserhalb des priorisierten Veloroutennetzes aus dem Umsetzungsprogramm Teilrichtplan Velo. Die konkreten Massnahmen sind derzeit noch nicht bekannt. Generell wird angenommen, dass einige Velomassnahmen auch ohne bauliche Eingriffe umgesetzt werden können.
- **Zusätzliche Begegnungszonen:** **ca. 13'000 m²**
Die zunehmende Zahl eingereichter Anträge für die Einrichtung von Begegnungszonen in Quartierstrassen zeigt das steigende Bedürfnis der Einwohnerinnen und Einwohner in Basel. Auch wenn für deren Umsetzung keine aufwändigen, baulichen Eingriffe im öffentlichen Strassenraum notwendig sind, so verursacht die Einrichtung der Begegnungszonen jeweils einen administrativen und planerischen Zusatzaufwand, der mit den heutigen personellen und finanziellen Ressourcen nicht bewältigbar ist. Für die Flächenabschätzung wird von zwanzig weiteren Begegnungszonen ausgegangen, was im Zeithorizont des Gegenvorschlags durchschnittlich zwei zusätzliche Zonen pro Jahr bedeuten würde.
- **Autoarme Begegnungszonen:** **ca. 15'000 m²**
Autoarme Begegnungszonen sind Sonderformen von Begegnungszonen. Ohne notwendige bauliche Eingriffe (nur Markierung und Signalisation) werden diese Zonen komplett für

den motorisierten Individualverkehr gesperrt (nur Zubringerdienst). Alle Parkplätze werden aufgehoben und die frei gewordenen Flächen werden durch Pflanzkübel oder Stadtmobiliar für die Anwohnerinnen und Anwohner aufgewertet. Fasst man mehrere, zusammenhängende Strassenabschnitte zusammen, entstehen attraktive Mikro-Quartiere. Das reduziert die Verkehrsbelastung, steigert die Lebensqualität und verbessert das Mikro-Klima in diesen Quartieren und letztlich der gesamten Stadt. In Barcelona wird dieser Ansatz unter den Bezeichnungen «Super- und Miniblocks»¹² bereits gelebt und erhält allgemein viel Zuspruch. Für die Flächenabschätzung wurde angenommen, dass in dreizehn Strassenabschnitten (drei bis vier Gebiete von je zwei bis fünf Strassenabschnitten) autoarme Begegnungszonen entstehen. Gute Voraussetzungen dafür weisen beispielsweise die Quartiere Wettstein, St. Johann, Gundeldingen oder Eglisee auf.

- **Fussgängerzonen:** **ca. 5'000 m²**
Reine Fussgängerzonen gibt es heute nur in der Innenstadt. Nebenstrassen in Quartierzentren, in denen bereits Geschäfte florieren, bieten Möglichkeiten für neue Fussgängerzonen. Wie bei den autoarmen Begegnungszonen werden diese Strassen ohne bauliche Eingriffe verkehrsberuhigt und die Parkplätze aufgehoben. Erfahrungen aus Basel und anderen Städten zeigen, dass sich neue Geschäfte ansiedeln, sobald eine Fussgängerzone eingerichtet ist.

Sowohl die autoarmen Begegnungszonen als auch die Fussgängerzonen setzen konzeptionelle Überlegungen zu deren Eignung und Umsetzbarkeit sowie zu den einzuhaltenden Rahmenbedingungen und Prozessen im Kanton voraus. Dies benötigt Zeit für die Entwicklung und Beschlussfassung. Auch die Umsetzung stellt eine Herausforderung dar, da vor allem die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner von den Massnahmen überzeugt sein müssen. Die Aufhebung von Parkplätzen im öffentlichen Strassenraum stösst vielerorts auf Widerstand. Dies gilt besonders dann, wenn die Parkplätze nicht ersetzt werden können. Zusätzliche Quartierparkings sind deshalb erwünscht. Trotz verstärkter Bestrebungen seitens Kanton zur Schaffung von Quartierparkings wird bis 2033 nur ein Teil der wegfallenden öffentlichen Parkplätze in unterirdischen Parkings zur Verfügung stehen. Den Herausforderungen zum Trotz sind Massnahmen wie die autoarmen Begegnungszonen sowie die Fussgängerzonen notwendig, um die zusätzlich erforderlichen 40'000 m² ohne aufwändige bauliche Eingriffe zu schaffen. Und nicht zuletzt tragen diese Massnahmen zur Attraktivität Basels als Lebensraum bei und leisten einen Beitrag, das Mikro-Klima in den Quartieren zu verbessern.

Die Behebung der Schwachstellen bzw. die Umsetzung der Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs gehen in der Regel zulasten des Autoverkehrs: Fahrspuren werden verengt oder abgebaut und Parkplätze werden zumindest teilweise ersatzlos aufgehoben. Die reduzierte Fläche für den Autoverkehr entspricht zumindest teilweise den neu geschaffenen Flächen für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (ausgenommen Arealentwicklungsgebiete). In den Flächen inbegriffen ist die Aufhebung von Parkplätzen. Durch die bisher geplanten Massnahmen fallen voraussichtlich 2'000 bis 4'000 Parkplätze sowie durch die zusätzlich notwendigen Massnahmen 500 bis 1'000 Parkplätze weg. Der grösste Teil der reduzierten MIV-Flächen wird voraussichtlich in den Quartieren resp. Nebenstrassen liegen ((autoarme) Begegnungs- und Fussgängerzonen). Nur ein kleinerer, heute nicht quantifizierbarer Flächenanteil vom MIV wird die Hauptverkehrsstrassen betreffen.

Die Umsetzung der Schwachstellen und Massnahmen sorgen für Baustellen, die besonders im bestehenden Strassenraum zu Einschränkungen für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer führen. Diese Baustellen entstehen weitgehend unabhängig vom Gegenvorschlag durch die Um-

¹² <https://www.nature.com/articles/s41893-022-00855-2>

setzung der geplanten Massnahmen. Die zusätzlich notwendigen Massnahmen umfassen überwiegend Sofortmassnahmen, die ohne bauliche Eingriffe durch Signalisierung und Markierung umsetzbar sind.

6.3.3 Monitoring

Aktuell baut der Kanton einen GIS-Datensatz des öffentlichen Strassenraums so auf, dass die ganzen Verkehrsflächen im Kantonsgebiet einzelnen Verkehrsmitteln zugeordnet werden können. Der GIS-Datensatz wird fortlaufend durch die Einbettung umgesetzter Massnahmen aktualisiert. Eine Bilanzierung der Flächen wird ab 2023 jährlich erfolgen. Welche Flächen ausschliesslich dem Fuss- und Veloverkehr bzw. dem öffentlichen Verkehr zugeordnet werden, ist im Kapitel 6.2 definiert.

6.4 Fazit des Regierungsrats

Mit dem ausformulierten Gegenvorschlag legt der Regierungsrat einen realistischen Vorgehensvorschlag vor, der die Ziele der Zukunfts-Initiative aufnimmt, die dahin führenden Massnahmen jedoch breiter aufstellt und eine realisierbare Dimension vorsieht. Statt der verlangten Ergänzung der Verfassung wird stufengerecht das baselstädtische Umweltschutzgesetz in § 13 Absatz 5 um einen Buchstaben (litera) lit. e) ergänzt. Gesetzlich vorgeschrieben wird die Schaffung von Flächen für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr im Umfang von 140'000 m² bis 2033. Mit dieser Ergänzung im Umweltschutzgesetz stärkt der Regierungsrat die rechtliche Grundlage zu seiner bereits bestehenden Verkehrspolitik und der Anpassung an den Klimawandel. Die bestehenden und sich verschärfenden Zielkonflikte im knapp bemessenen öffentlichen Strassenraum sind dem Regierungsrat bewusst, denn die neu geschaffenen unversiegelten Flächen und Flächen für Bäume werden zulasten von Parkplätzen und MIV-Fahrspuren gehen. Der Umfang der festgesetzten Flächen ist ambitioniert, aber umsetzbar.

Die Planung und Umsetzung der Massnahmen setzen zusätzliche Ressourcen voraus.

7. Finanzielle Auswirkungen

Die Behebung der Schwachstellen und die Umsetzung der bereits geplanten Massnahmen zur Schaffung von Fuss-, Velo- und öffentliche Verkehrsflächen erfolgen mit den heute zur Verfügung stehenden finanziellen und personellen Ressourcen. Voraussetzung ist, dass die in der Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr II (RAB LV II) beantragten finanziellen und personellen Ressourcen zur Umsetzung des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwegenetz sowie zur Umsetzung des Teilrichtplans Velo vom Grossen Rat genehmigt werden. Voraussichtlich werden Anfang 2023 auch Projektmittel im Zusammenhang mit den Bahnknoten-Gleisquerungen beantragt werden müssen.

Für die Umsetzung der zur Erfüllung des Gegenvorschlags zusätzlich notwendigen Massnahmen gemäss Kapitel 6.3.2 stehen aktuell keine finanziellen oder personellen Ressourcen zur Verfügung. Die Umsetzung der zusätzlichen Fuss- und Velomassnahmen sowie der zusätzlichen Begegnungszonen, der autoarmen Begegnungszonen und der Fussgängerzonen bedingen:

- Personalkosten von **4,5 Mio. Franken**¹³ für drei neue Vollzeitstellen beim Bau- und Verkehrsdepartement. Die Stellen sind auf 10 Jahre befristet. Die neuen Mitarbeitenden sorgen für die Planung, Projektierung und Umsetzung der zusätzlich notwendigen Massnahmen. Zwei der Vollzeitstellen für die Projektierung und Umsetzung (SIA-Phasen 3 bis 5) werden über die Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements finanziert. Die Vollzeitstelle für die Planung (SIA-Phasen 1 und 2) läuft über den Headcount des Bau- und Verkehrsdepartement und wird im Budgetprozess 2024 beantragt.

¹³ Der Betrag setzt sich zusammen aus drei Vollzeitstellen à 150'000 Franken für 10 Jahre

- zusätzliche Investitionskosten von **3,0 Mio. Franken** für kleine Massnahmen bis 300'000 Franken. Das Budget des dafür vorgesehenen ZBE Langsamverkehr (LV) reicht für die Umsetzung dieser kleinen Massnahmen nicht aus. Er wird daher zehn Jahre lang um jährlich 300'000 Franken erhöht.

Die zusätzlich notwendigen Massnahmen gemäss Kapitel 6.3.2 können auch mittlere Fuss- und Velomassnahmen umfassen, die über 300'000 und bis 1,5 Mio. Franken kosten. Diese sollen über den RAB LV II finanziert werden. Damit würde der RAB LV II rascher ausgeschöpft sein, als bisher angenommen. Es ist davon auszugehen, dass in fünf bis zehn Jahren ein weiterer RAB LV beantragt wird.

8. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 14. März 2012 auf die finanzielle und wirtschaftliche Tragweite geprüft.

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

Die Durchführung der Regulierungsfolgenabschätzung hat gezeigt, dass Unternehmen nicht direkt, aber indirekt positiv und negativ betroffen sind. Die Umsetzung der im Gegenvorschlag aufgezeigten Massnahmen fördern den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr. Für die Arbeitnehmerinnen und -nehmer, die zu Fuss gehen oder mit dem Velo und dem öffentlichen Verkehr fahren, verbessert sich die Erreichbarkeit. Auch die Unternehmen, die auf umweltfreundliche Verkehrsmittel setzen (u.a. Velokurierdienste), sowie generell die Bauwirtschaft haben durch zusätzliche Aufträge Vorteile. Das geht aber meist zulasten des motorisierten Verkehrs. Reduzierte und aufgehobene Fahrbahnen sowie Parkplatzreduktionen im Umfang von 2'000–5'000 Plätzen sind die Folge. Die Aufhebung der Parkplätze betrifft mehrheitlich Wohnquartiere (u.a. durch Begegnungszonen) und im geringeren Masse auch Hauptverkehrsstrassen.

Der grosse Teil der Massnahmen wird unabhängig vom Gegenvorschlag geplant und bis 2033 umgesetzt. Der Gegenvorschlag nimmt einzig die Flächenbilanzen dieser bereits geplanten Massnahmen auf. Das bedeutet, dass diese indirekt negativen Auswirkungen für die Unternehmen künftig auch ohne die Umsetzung des Gegenvorschlags entstehen werden.

9. Haltung von Riehen und Bettingen, Mitberichte

Die formulierten Zielsetzungen und insbesondere die daraus folgenden Massnahmen der Gesetzgebung betreffen neben dem Kanton auch die Gemeinden Bettingen und Riehen, allerdings nur sofern sie ohnehin geplante Projekte umsetzen, die dazu beitragen, dass wie im Gegenvorschlag verlangt, Flächen des motorisierten Individualverkehrs zugunsten von Flächen des Fuss-, Velo- oder öffentlichen Verkehrs geschaffen werden. Die Gemeinden wurden deshalb um eine Stellungnahme gebeten.

Der Gemeinderat von Riehen stützt die Einschätzung des Regierungsrats, dass beide Initiativen in ihrer Umsetzung nicht möglich und zielführend sind; der Gegenvorschlag wird begrüsst. Ausserdem wird begrüsst, dass die Gemeinde Riehen nicht verpflichtet wird einen Flächenbeitrag zu leisten. Hingegen verfolgt die Gemeinde zum Teil gleiche Ziele wie der Kanton mit seiner Politik der klimaangepassten Siedlungsentwicklung und seiner Verkehrspolitik und wird daher – auch wenn nicht verpflichtend – einen Beitrag zum formulierten Gegenvorschlag leisten können.

Der Gemeinderat Bettingens teilt weder die Haltung der Initianten noch die des Regierungsrats in Bezug auf den Gegenvorschlag. Die Hauptkritik fokussiert sich auf die Zielkonflikte, die weder mit dem Gegenvorschlag noch mit den Initiativen ausgeräumt werden können: «Das Grunddilemma

sieht der Gemeinderat sowohl in den Initiativen als auch im Gegenvorschlag darin, dass der Strassenraum immer mehr den sich in Flächenkonkurrenz befindlichen Ansprüchen genügen muss (Fussverkehr, Veloverkehr, öffentlicher Verkehr, Verkehrssicherheit), der Strassenraum selbst aber nicht wächst, im Gegenteil durch die in der Mobilitätsstrategie geplanten Massnahmen zusätzlich schrumpfen wird.» Ausserdem befürchten die Gemeindevertreter, dass sie von der Umsetzung des Gegenvorschlags betroffen sein werden.

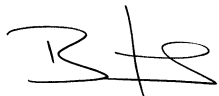
Diese Grundsatzkritik des Gemeinderats von Bettingen ist nachvollziehbar, aber nicht auf den Gegenstand der Vernehmlassung fokussiert und kann deshalb nicht aufgenommen werden. Gegenstand der Vernehmlassung war der Gegenvorschlag als Alternative zur Initiative bzw. waren die Differenzen zwischen beiden Auslegungen – nicht aber die Verkehrspolitik an sich oder die Konsequenzen, die sich aus der Umsetzung des Gegenvorschlags ergeben. Ebenfalls ist keine Betroffenheit der Gemeinde Bettingen gegeben, wie es in Kapitel 6.2 ausgeführt wird.

Ausserdem hat der Gemeinderat Bettingen in seiner Stellungnahme einige Präzisierungen angeregt, die in die Überarbeitung eingeflossen sind.

10. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss betreffend Volksinitiative «für eine zukunftsfähige Mobilität (Zukunfts-Initiative)»

und

Gegenvorschlag für eine Änderung des Umweltschutzgesetzes

(vom [Datum eingeben])

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

I. Gegenvorschlag

Im Sinne eines Gegenvorschlags zu der von 3'859 im Kanton Basel-Stadt Stimmberechtigten eingereichten, vom Grossen Rat in einer Sitzung vom 12. Januar 2022 an den Regierungsrat überwiesenen formulierten Volksinitiative «für eine zukunftsfähige Mobilität (Zukunfts-Initiative)» mit folgendem Wortlaut:

«Gestützt auf § 47 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005 und auf das Gesetz betreffend Initiative und Referendum vom 16. Januar 1991 (IRG) reichen die unterzeichnenden, im Kanton Basel-Stadt Stimmberechtigten folgende Initiative ein:

Die Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005 wird in § 30 Abs. 1 wie folgt geändert:

¹ Der Staat ermöglicht und koordiniert eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Mobilität. Er trifft Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs. Der öffentliche Verkehr, der Fussverkehr und der Veloverkehr geniessen Vorrang.

Übergangsbestimmung zu § 30 Abs. 1

¹ Zur Umsetzung von § 30 Abs. 1 wandelt der Staat bezogen auf das Referenzjahr 2020 während zehn Jahren jährlich mindestens 0,5 Prozent des Strassenraums auf Staatsgebiet in Flächen für den Fussverkehr, den Veloverkehr und Flächen mit Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs um.

² Flächen für den Fussverkehr, den Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr sind je mindestens in ihrem Bestand zu erhalten.

³ Der Staat veröffentlicht jährlich einen Bericht über den Stand der Umsetzung der Massnahmen und deren Wirkung.»

wird beschlossen:

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

§ 13 Abs. 5

⁵ Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen ergreifen insbesondere folgende Massnahmen, um die Zielsetzungen gemäss Abs. 2 bis 4 zu erfüllen:

- e) **(neu)** Schaffung von mindestens 140'000 m² Verkehrsfläche für den Fuss- und Veloverkehr und zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs bis ins Jahr 2033. Der Kanton kontrolliert den Umsetzungsstand mit einer jährlichen Bilanzierung, die 2034 mit einem Bericht veröffentlicht wird.

II. Ausgabengenehmigung

Der Grosse Rat genehmigt für den Zeitraum von 10 Jahren eine befristete Ausgabe von insgesamt 7'500'000 Franken für die Planung, Projektierung und Umsetzung der zusätzlich notwendigen Massnahmen. Diese Ausgaben teilen sich wie folgt auf:

- Fr. 3'000'000 Franken Personalkosten für zwei befristete Vollzeitstellen beim Bau- und Verkehrsdepartement für die Projektierung und Umsetzung der zusätzlich notwendigen Massnahmen zu Lasten Investitionsrechnung, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur»
- Fr. 1'500'000 Franken Personalkosten für eine befristete Vollzeitstelle für die Planung der zusätzlich notwendigen Massnahmen zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Amt für Mobilität.
- Fr. 3'000'000 für kleine Massnahmen im Fuss- und Veloverkehr zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements.

III. Weitere Behandlung

Die Volksinitiative «für eine zukunftsfähige Mobilität (Zukunfts-Initiative)» ist, sofern sie nicht zurückgezogen wird, der Gesamtheit der Stimmberechtigten gleichzeitig mit dem unter I. aufgeführten Gegenvorschlag zum Entscheid vorzulegen.

Der Grosse Rat empfiehlt den Stimmberechtigten, die Volksinitiative zu verwerfen und den Gegenvorschlag anzunehmen.

Für den Fall, dass sowohl das Initiativbegehren als auch der Gegenvorschlag angenommen werden, haben die Stimmberechtigten zu entscheiden, welche der beiden Vorlagen sie vorziehen.

Wenn das Initiativbegehren zurückgezogen wird, sind die Änderung des Umweltschutzgesetzes und der Ausgabenbeschluss (Gegenvorschlag) nochmals zu publizieren. Beides unterliegt dann dem fakultativen Referendum. Nach Eintritt der Rechtskraft der Änderung des Umweltschutzgesetzes bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

IV. Publikation

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

