



An den Grossen Rat

21.1249.02

**BVD/P211249**

Basel, 31. August 2022

Regierungsratsbeschluss vom 30. August 2022

**Bericht zur kantonalen Volksinitiative «für ein gesundes Stadtklima (Gute-Luft-Initiative)»**

sowie

**Ratschlag zum Gegenvorschlag**

# Inhalt

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. Begehren</b>   | <b>4</b>  |
| <b>2. Würdigung der Volksinitiative</b>                        | <b>4</b>  |
| 2.1 Zwei verwandte Stadtklimainitiativen                       | 4         |
| 2.2 Inhalt und rechtliche Zulässigkeit                         | 4         |
| 2.3 Inhaltliche Beurteilung der Initiativen                    | 5         |
| 2.4 Fazit des Regierungsrats                                   | 8         |
| <b>3. Rechtliche und planerische Grundlagen</b>                | <b>9</b>  |
| 3.1 Revidiertes Umweltschutzgesetz                             | 9         |
| 3.2 Stadtklimakonzept von 2021                                 | 9         |
| 3.3 Vom Verkehrspolitischen Leitbild zur Mobilitätsstrategie   | 10        |
| 3.4 Koordiniertes Bauen im öffentlichen Strassenraum           | 10        |
| <b>4. Klimaangepasste Verkehrsentwicklung und -planung</b>     | <b>11</b> |
| <b>5. Klimaangepasste Siedlungsentwicklung</b>                 | <b>12</b> |
| 5.1 Arealentwicklungen   | 12        |
| 5.2 Entsiegelung im öffentlichen Raum                          | 13        |
| 5.3 Bäume im öffentlichen Raum                                 | 13        |
| <b>6. Gegenvorschlag zu der Initiative</b>                     | <b>14</b> |
| 6.1 Ausformulierter Gesetzestext                               | 14        |
| 6.2 Erläuterungen zum Gesetzestext                             | 15        |
| 6.3 Umsetzung Gegenvorschlag                                   | 16        |
| 6.4 Fazit des Regierungsrats                                   | 17        |
| <b>7. Finanzielle Auswirkungen</b>                             | <b>18</b> |
| <b>8. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung</b> | <b>18</b> |
| <b>9. Haltung von Riehen und Bettingen, Mitberichte</b>        | <b>19</b> |
| <b>10. Antrag</b>  | <b>19</b> |
| <b>1. Begehren</b>   | <b>4</b>  |
| <b>2. Würdigung der Volksinitiative</b>                        | <b>4</b>  |
| 2.1 Zwei verwandte Stadtklimainitiativen                       | 4         |
| 2.2 Inhalt und rechtliche Zulässigkeit                         | 4         |
| 2.3 Inhaltliche Beurteilung der Initiativen                    | 5         |
| 2.4 Fazit des Regierungsrats                                   | 8         |
| <b>3. Rechtliche und planerische Grundlagen</b>                | <b>9</b>  |
| 3.1 Revidiertes Umweltschutzgesetz                             | 9         |
| 3.2 Stadtklimakonzept von 2021                                 | 9         |
| 3.3 Vom Verkehrspolitischen Leitbild zur Mobilitätsstrategie   | 10        |
| 3.4 Koordiniertes Bauen im öffentlichen Strassenraum           | 10        |
| <b>4. Klimaangepasste Verkehrsentwicklung und -planung</b>     | <b>11</b> |
| 4.1 Verkehrsentwicklung  | 11        |
| 4.2 Tram- und Busnetzentwicklung                               | 11        |
| 4.3 Fuss- und Veloverkehrsnetze                                | 12        |
| 4.4 Begegnungszonen  | 12        |

|   |           |
|---|-----------|
| <b>5. Klimaangepasste Siedlungsentwicklung .....</b>                | <b>12</b> |
| 5.1 Arealentwicklungen .....  | 12        |
| 5.2 Entsiegelung und Begrünung im öffentlichen Raum.....            | 13        |
| 5.3 Bäume im öffentlichen Raum.....                                 | 13        |
| <b>6. Gegenvorschlag zur Gute-Luft-Initiative .....</b>             | <b>14</b> |
| 6.1 Ausformulierter Gesetzestext .....                              | 14        |
| 6.2 Erläuterungen zum Gesetzestext.....                             | 15        |
| 6.3 Umsetzung des Gegenvorschlags.....                              | 16        |
| 6.4 Fazit des Regierungsrats.....                                   | 17        |
| <b>7. Finanzielle Auswirkungen .....</b>                            | <b>18</b> |
| <b>8. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung.....</b> | <b>18</b> |
| <b>9. Haltung von Riehen und Bettingen, Mitberichte.....</b>        | <b>19</b> |
| <b>10. Antrag.....</b>  | <b>19</b> |

## 1. Begehren

Mit vorliegendem Bericht und Ratschlag beantragen wir Ihnen, dem nachfolgend unterbreiteten formulierten Gesetzesvorschlag als Gegenvorschlag zu der ausformulierten Volksinitiative «für ein gesundes Stadtklima (Gute-Luft-Initiative)» zuzustimmen. Gleichzeitig beantragen wir Ihnen, die Initiative der Stimmbevölkerung mit Empfehlung auf Ablehnung zur Abstimmung vorzulegen. Für die Umsetzung der Massnahmen des Gegenvorschlags werden 3 Mio. Franken für zwei Vollzeitstellen (100%) für 10 Jahre zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds beantragt – vorbehältlich der Zustimmung durch den Lenkungsausschuss Mehrwertabgabefonds.<sup>1</sup> Grundlage für diesen Antrag für Mittel aus dem Mehrwertabgabefonds ist der Grossratsbeschluss vom 13. Mai 2020, aufgrund dessen die Zweckbindung des Fonds auf entsprechende Massnahmen erweitert wurde.

Sollte der Lenkungsausschuss die Finanzierung aus dem Mehrwertabgabefonds ablehnen, würde die Finanzierung zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements erfolgen.

## 2. Würdigung der Volksinitiative

### 2.1 Zwei verwandte Stadtklimainitiativen

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

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 22/02/10G die Initiative «für ein gesundes Stadtklima (Gute-Luft-Initiative)» und mit Beschluss 22/02/11G die Initiative «für eine zukunftsfähige Mobilität (Zukunftsinitiative)» jeweils als rechtlich zulässig erklärt und dem Regierungsrat zur Berichterstattung innert sechs Monaten überwiesen.

Die Gute-Luft-Initiative fordert:

#### Verfassung Basel-Stadt: § 33a Stadtklima

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

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

<sup>3</sup> 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.

<sup>1</sup> Aufgrund der bestehenden Fristen konnte der Antrag dem Lenkungsausschuss Mehrwertabgabefonds bis zur Fertigstellung vorliegenden Berichtes unterbreitet werden.

Übergangsbestimmung zu § 33a

<sup>1</sup> 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.

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

Die Zukunftsinitiative fordert:

### **Verfassung Basel-Stadt: § 30 Abs. 1 Verkehrspolitik**

<sup>1</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

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

<sup>3</sup> Der Staat 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 Gute-Luft-Initiative steht die Klimawandelanpassung im Vordergrund; mit Grünflächen und Bäumen sollen Hitzeinseln reduziert und kühlende Elemente in die Strassenräume gebracht werden. Die Zukunftsinitiative möchte zum Klimaschutz beitragen, indem durch die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs die CO<sub>2</sub>-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, zielen. Die Gute-Luft-Initiative will dazu verpflichten, während zehn Jahren jährlich mindestens 0.5% des Strassenraums auf Staatsgebiet in Grünflächen und Flächen mit Baumbestand umzuwandeln. Die Zukunftsinitiative fordert den gleichen Flächenanteil für den Fussverkehr, den Veloverkehr und Flächen mit Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs.

## **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. m<sup>2</sup> (vgl. Tab. 1). Die Forderung der Initianten bedeutet die Umwandlung von rund 240'000 m<sup>2</sup> Fläche zugunsten von unversiegelten Flächen und Bäumen sowie rund 240'000 m<sup>2</sup> 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                    |
|--|--------------------------------|--------------------------------|
| <b>Gesamter Strassenraum; gerundet</b>   | <b>4'773'000 m<sup>2</sup></b> | <b>4'053'000 m<sup>2</sup></b> |
| <b>Verkehrsfläche; gerundet</b>  | <b>4'379'000 m<sup>2</sup></b> | <b>3'714'000 m<sup>2</sup></b> |
| <i>davon reine Flächen des motorisierten Individualverkehrs</i>                | <i>496'000 m<sup>2</sup></i>   | <i>458'000 m<sup>2</sup></i>   |
| <i>davon reine ÖV-Flächen</i>  | <i>108'000 m<sup>2</sup></i>   | <i>130'000 m<sup>2</sup></i>   |
| <i>davon reine Veloverkehrsfläche</i>  | <i>118'000 m<sup>2</sup></i>   | <i>111'000 m<sup>2</sup></i>   |
| <i>davon reine Fussverkehrsfläche</i>  | <i>1'377'000 m<sup>2</sup></i> | <i>1'207'000 m<sup>2</sup></i> |
| <i>davon gemischt genutzte Fläche (MIV, Fuss, Velo, öV)</i>                    | <i>2'067'000 m<sup>2</sup></i> | <i>1'673'000 m<sup>2</sup></i> |
| → <i>davon Mischflächen MIV und Velo (ohne ÖV)</i>                             | <i>1'254'000 m<sup>2</sup></i> | <i>1'026'000 m<sup>2</sup></i> |
| → <i>davon Mischflächen MIV und ÖV (inkl. Fuss und Velo)</i>                   | <i>610'000 m<sup>2</sup></i>   | <i>464'000 m<sup>2</sup></i>   |
| → <i>davon restliche Mischfläche</i>   | <i>203'000 m<sup>2</sup></i>   | <i>183'000 m<sup>2</sup></i>   |
| <i>davon ohne Verkehrsmittelnutzung</i>  | <i>214'000 m<sup>2</sup></i>   | <i>175'000 m<sup>2</sup></i>   |
| <b>Grünfläche; gerundet</b>  | <b>394'000 m<sup>2</sup></b>   | <b>339'000 m<sup>2</sup></b>   |
| <i>davon reine Flächen des öffentlichen Verkehrs (begrünte Tramtrassees)</i>   | <i>36'000 m<sup>2</sup></i>    | <i>28'000 m<sup>2</sup></i>    |
| <i>davon reine Fussverkehrsflächen (u.a. Fusswege am Rand von Parkanlagen)</i> | <i>12'000 m<sup>2</sup></i>    | <i>12'000 m<sup>2</sup></i>    |
| <i>davon ohne Verkehrsmittelnutzung</i>  | <i>346'000 m<sup>2</sup></i>   | <i>299'000 m<sup>2</sup></i>   |

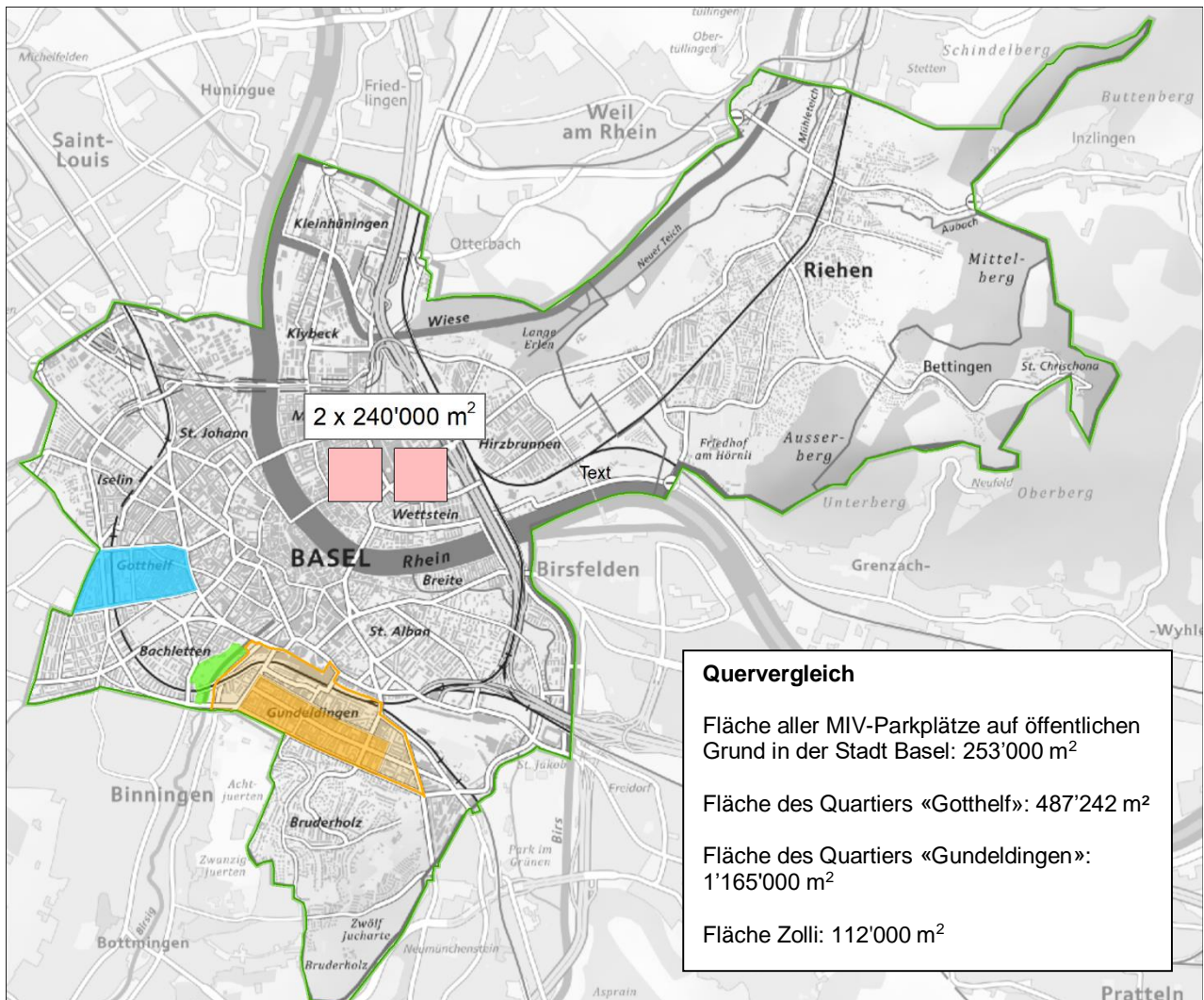
Der Strassenraum gemäss Tabelle 1 enthält alle ebenerdigen Strassen inkl. Parkplätze, Trottoirs und Grünrabbatten im Strassenraum. Die Abgrenzung erfolgt entlang der Strassenparzellen also im Querschnitt von Parzellengrenze zu Parzellengrenze. Brücken und Tunnel bzw. Unterführungen sind nicht enthalten, 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:

- 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 Zufussgehenden benutzt. Nur 10% des Strassenraums sind reine MIV-Fläche.
- Die Grünfläche macht 8% des Strassenraums im Kanton aus.
- Die Initiativen zielen auf den Raum, der heute vom MIV belegt ist. In der Summe fordern die Initianten rund 480'000 m<sup>2</sup> 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 «Gundelingen» oder das Vierfache des Zollis umgewandelt werden.

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 und die gesamte Stadt während zehn Jahren einer Grossbaustelle gleichen würde. Damit einher gehen die Restwertvernichtung der Infrastruktur sowie die frühzeitige Freisetzung von CO<sub>2</sub>-

Emissionen durch die Umsetzung der vorgezogenen Massnahmen. Eine Erhöhung der Baustellen-  
 dichte pro Jahr hätte zudem schwerwiegende Folgen für das Verkehrssystem der Stadt. Die Er-  
 reichbarkeit wäre für alle Verkehrsteilnehmenden während zehn Jahren stark eingeschränkt. Dar-  
 über hinaus minimiert sich durch die Umsetzung der Grünflächen sowie der Fuss-, Velo- und  
 öffentlichen Verkehrsflächen der Querschnitt im Strassenraum. Eine gute Ver- und Entsorgung so-  
 wie Erreichbarkeit insbesondere für den MIV wären nicht mehr gewährleistet.



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

Die beiden Initiativen von umverkehR 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 Entlastungs-  
 räume 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 Grüngestal-  
 tung verfügen. Diese Funktion werden vor allem die neu geschaffenen Freiräume der Arealentwick-  
 lungen 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 m<sup>2</sup> 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 Stadtklimakonzept<sup>2</sup> 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 Schweiz<sup>3</sup>: 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.

---

<sup>2</sup> <https://www.stadtklima.bs.ch/>

<sup>3</sup> <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, guten Erreichbarkeit, mehr Verkehrssicherheit und einem effizienten Einsatz der finanziellen Mittel für den Verkehr.

Der Regierungsrat hat 2015 auf der Basis dieser Grundsätze<sup>4</sup> 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 verunmöglichen. 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

<sup>4</sup> <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 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. Deutlich werden auch die Auswirkungen des Corona-Jahrs 2020 auf das Verkehrsgeschehen. Insgesamt lässt sich aber eine angestrebte Entwicklung ablesen.

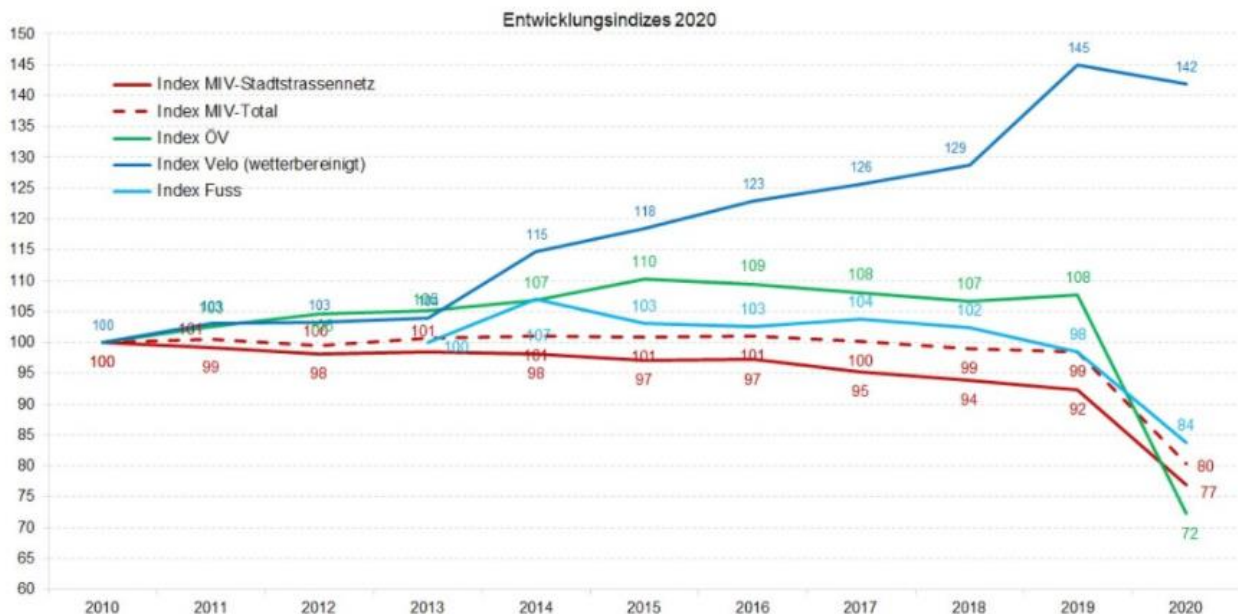


Abb. 2: Die Entwicklung der Verkehrsträger 2010-2020 (Quelle: Kanton Basel-Stadt)

### 4.2 Tram- und Busnetzentwicklung

Basels Verkehrspolitik basiert auf einem starken öffentlichen Verkehr: Das wesentliche Rückgrat ist das u.a. grenzüberschreitende Tramnetz<sup>5</sup>. Bis 2030 sollen die neuen Tramstrecken über den

<sup>5</sup> <https://www.tramnetz2030.ch/>

Petersgraben und den Claragraben, die Margarethenverbindung, das Tram Klybeck und die Verlängerung der Linie 8 nach Allschwil und in Weil realisiert werden. 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.<sup>6</sup>

### 4.3 Fuss- und Veloverkehrsnetze

Der Teilrichtplan Velo<sup>7</sup> 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.

Auf der Basis des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege<sup>8</sup> werden das kantonale sowie das städtische Fuss- und Wanderwegnetz ausgebaut. Der Kanton hat bereits grössere Fussverkehrsmassnahmen wie den Fuss- und Radweg am Elsässerrheinweg, die Fuss- und Veloverbindung Erlenmatt oder den Fuss- und Radweg entlang der Eisenbahnbrücke realisiert. Auch mit der Einrichtung der verkehrsfreien Innenstadt 2015 hat der Fussverkehr erhebliche Flächen erhalten.

### 4.4 Begegnungszonen

Begegnungszonen<sup>9</sup> 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. 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 m<sup>2</sup> zwischen 2010 und 2020 entstanden sind

## 5. Klimaangepasste Siedlungsentwicklung

### 5.1 Arealentwicklungen

Die Arealentwicklungen stellen ein wichtiges Handlungsfeld des Stadtklimakonzepts (vgl. Kapitel 3.2) dar: Die grossflächigen Transformationsareale sind ein starker Hebel, um eine klimaangepasste 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

<sup>6</sup> <https://www.mobilitaet.bs.ch/oev/oev-angebote/oev-programm.html>

<sup>7</sup> <https://www.mobilitaet.bs.ch/velo/veloverbindungen/teilrichtplan-velo.html>

<sup>8</sup> <https://www.mobilitaet.bs.ch/fussgaenger/fuss-und-wanderwege/teilrichtplan-fuss-und-wanderwege.html>

<sup>9</sup> <https://www.planungsamt.bs.ch/oeffentlicher-raum/begegnungszonen.html>

80'000 m<sup>2</sup> 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 CO<sub>2</sub>-Absorption. Im Zuge von Strassen- und Platzerneuerungen konnte seit 2012 ein Zuwachs von rund 16'000 m<sup>2</sup> – 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 Strassenbäume»<sup>10</sup> 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 Strassenräumen 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.

---

<sup>10</sup> <https://www.planungsamt.bs.ch/planungsgrundlagen-konzepte/weitere-plaene/alleenplan.html>

Die Stadtgärtnerei führt seit 2016 Jahren einen Kataster<sup>11</sup> 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 Gute-Luft-Initiative

### 6.1 Ausformulierter Gesetzestext

Der Regierungsrat nimmt in seinem Gegenvorschlag die Forderungen der Gute-Luft-Initiative im Grundsatz auf. Durch den Einbezug der Arealentwicklungen und Baumpflanzungen wird aber ein gesamtheitlicher Ansatz gewählt und das quantifizierte Ziel 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. Thematisch passend wird der Inhalt in das Umweltschutzgesetz vom 13. März 1991 (USG BS; SG 780.100) aufgenommen. Konkret wird bei den Zielen und Massnahmen im Kapitel Umweltbelastungen aus dem Verkehr der bestehende § 13 Abs. 5 USG BS um den Buchstaben f) ergänzt.

Die Einbettung des Gegenvorschlags zur Gute-Luft-Initiative erscheint in § 13 USG BS aufgrund der engen Verknüpfung mit der Zukunftsinitiative – deren Gegenvorschlag ebenfalls eine Anpassung von § 13 Abs. 5 USG BS vorsieht – am Geeignetsten, auch wenn es nicht direkt um Umweltbelastungen aus dem Verkehr geht. Die unversiegelten Flächen und die Bäume tragen direkt zum Umweltschutz und zur Anpassung an den Klimawandel bei. Dadurch reduzieren sich die negativen Auswirkungen, die u.a. durch den motorisierten Verkehr verursacht werden (Treibhausgase, Lärm, Luftschadstoffe) und das Mikroklima verbessert sich an entsprechenden Orten generell. Daher ist die Einordnung im § 13 Abs. 5 lit. f USG BS inhaltlich angemessen.

Konkret schlägt der Regierungsrat vor, das basel-städtische Umweltschutzgesetz wie folgt anzupassen:

*§13 USG BS Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten*

*[...]*

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

*[...]*

*(neu)*

*f) Schaffung von mindestens 100'000 m<sup>2</sup> neuer unversiegelter Flächen und Erhöhung des Baumbestandes um mindestens 1'000 Bäume bis ins Jahr 2033. Der Kanton kontrolliert den Umsetzungsstand mit einer jährlichen Bilanzierung, die 2034 mit einem Bericht veröffentlicht wird.*

<sup>11</sup> <https://www.stadtqaertneri.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.
- Sowohl die Grösse der umzusetzenden Flächen (100'000 m<sup>2</sup>) als auch die Anzahl der neu gepflanzten Bäume (1'000) werden benannt. Für die Bilanzierung der neuen unversiegelten Flächen werden alle Flächen einbezogen, die bis 2033 realisiert sind, sich bis dahin im Bau befinden oder für die bis 2033 ein rechtskräftiger Regierungsrats- oder Grossratsbeschluss zur Finanzierung und Umsetzung vorliegt. Mit einem solchen Beschluss kann von einer garantierten, zeitnahen Realisierung ausgegangen werden.
- Der Bezugsperimeter ergibt sich aus dem bestehenden Absatz 5, in dem der Kanton sowie die Gemeinden Riehen und Bettingen benannt sind. Die ermittelten Flächen werden durch die bereits geplanten sowie durch die zusätzlich notwendigen Massnahmen in der Stadt Basel (inkl. Kantonsstrassen Riehen und Bettingen) erreicht. Projekte, die durch die Gemeinde ohnehin vorgesehen sind und 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 Initiative enthält der Gegenvorschlag eine auf das Stadtklimakonzept abgestimmte inhaltlich und räumlich breitere Umsetzung im Kantonsgebiet Basel-Stadt. Es werden einerseits die Umwandlung bestehender Flächen im öffentlichen Strassenraum und andererseits die Schaffung neuer unversiegelter Flächen einbezogen. Die unversiegelten Flächen entstehen damit sowohl im gesamten bestehenden öffentlichen Raum als auch in 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.
- In den Arealentwicklungsgebieten gibt es durch die langen Transformationsprozesse oft Zwischenstände und -nutzungen. Als Referenz für die umgewandelten resp. neu geschaffene Flächen gilt der Ausgangszustand, also der Zustand vor dem Transformationsbeginn, (d. h. die Arealentwicklung Walkeweg wird hier beispielsweise nicht berücksichtigt, da ein weitgehend unversiegeltes Familiengartenareal überbaut wird). Als neue unversiegelte Flächen werden die Flächen angerechnet, die vor Beginn der Transformation versiegelt waren.
- Zusätzlich werden Baumneupflanzungen als Massnahme für die klimaangepasste Siedlungsentwicklung vorgeschlagen. Alle Bäume werden im bestehenden öffentlichen Raum und auf neuen öffentlich zugänglichen Räumen in Arealentwicklungsgebieten umgesetzt.
- Als unversiegelte Fläche wird der gesamte wasserdurchlässige öffentliche Raum im Siedlungsgebiet des Kantons verstanden. Dazu zählen chaussierte Wege, Kiesflächen, Schotterrasenflächen sowie offene verlegte Pflasterungen, aber auch alle Arten von Grünflächen (Wiesen, Rasen, Staudenbeete etc.).
- Der Kanton verpflichtet sich, ein Monitoring durchzuführen. Dafür dokumentieren die zuständigen Dienststellen des Bau- und Verkehrsdepartements pro Projekt die umgesetzten neuen Flächen und neuen Bäume. 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

neuen Flächen und neuen Bäume 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 innerhalb von zehn Jahren 100'000 m<sup>2</sup> unversiegelte Flächen im öffentlichen Raum im Besitz des Kantons geschaffen werden. Für die Umsetzung des Gegenvorschlags wird ein breiterer Ansatz gewählt, als das Initiativkomitee vorschlägt: In erster Linie sollen zwar ebenfalls Grün- und Freiflächen mit Baumpflanzungen im Strassenraum realisiert werden – dort wo auch die Belastungen des Strassenverkehrs entstehen. Zusätzlich sollen aber auch grössere zusammenhängende unversiegelte Flächen vermehrt in den Entwicklungsarealen gefördert werden. Diese unversiegelten Flächen in den Arealentwicklungen können aufgrund ihrer Grösse vielfältigere Qualitäten aufweisen als reines Strassengrün: Sie sind besser an verschiedene Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen angepasst, sind vielfältiger und können durch ihre Grösse auch besser auf stadtklimatische Bedingungen reagieren, indem sie beispielsweise als Frischluftproduktionsflächen wirken.

Um die Erfüllung der Forderungen des Gegenvorschlags trotzdem als öffentliche Aufgabe zu verankern, werden lediglich unversiegelte Flächen im Besitz des Kantons innerhalb der Entwicklungsareale angerechnet oder Flächen, auf denen ein Servitut den öffentlichen Zugang sichert.

Zusätzlich sollen auch Bäume im bestehenden öffentlichen Raum gepflanzt werden – so wie es die Initiative fordert –, da sie eine grosse und positive stadtklimatische Wirkung entfalten, aber auch wesentlich für die Aufenthaltsqualität und Biodiversität in unserer Stadt verantwortlich zeichnen.

Der Regierungsrat schlägt vor, die Anzahl der zu pflanzenden Bäume im Gegenvorschlag ambitioniert zu quantifizieren. Die Zahl von 1'000 Bäumen bedeutet ungefähr eine Verdopplung der heutigen jährlichen Baumneupflanzungen, scheint aber realistisch. Nicht eingerechnet sind dabei Bäume in Waldgebieten (Wolfsschlucht, Lange Erlen). Die Zahl beschränkt sich zudem auf das dicht bebaute Gebiet der Stadt Basel, ohne die Gemeinden Riehen und Bettingen.

Die Massnahme verlangt mehr Ressourceneinsatz. Die Zahl geeigneter Baumstandorte ist naturgemäss beschränkt und mit fortschreitender Nutzung wird es schwieriger, weitere zu finden. Ein Baum entfaltet erst nach Jahrzehnten sein volles Potenzial hinsichtlich seiner klimawirksamen Eigenschaften wie Beschattung und Kühlung durch Verdunstung. Neben der absoluten Zahl gepflanzter Bäume kommt daher der Qualität des jeweiligen Standortes eine entscheidende Bedeutung zu. Je grösser, älter und leistungsfähiger ein Baum werden soll, desto höher sind seine Ansprüche an den Standort bzw. an den Untergrund. In einem städtischen Raum wie Basel bildet dieser heute zunehmend den limitierenden Faktor für Baumpflanzungen. Zum einen müssen deshalb auch neue Wege gesucht werden wie z.B. Pflanzung von Bäumen näher an Leitungen, Pflanzung auch auf unterbauten Flächen. Zum anderen muss aber auch vermehrt das Augenmerk darauf gelegt werden, bei sich ergebenden Gelegenheiten durch eine geschickte und effiziente (Neu-)Organisation des Untergrundes zusätzliche optimale Baumstandorte als Grundlage für künftige grosskronige Bäume zu schaffen.

Ein weiteres Potenzial für zusätzliche Baumpflanzungen sieht der Regierungsrat auf Privatgrund. So sieht das Stadtklimakonzept die Schaffung von Anreizen vor für private Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, ihre Areale möglichst grün zu gestalten.

Jede neue Nutzung im öffentlichen Raum, kann aufgrund des beschränkten Raumangebotes nur zu Lasten einer anderen bestehenden oder gewünschten Nutzung erfolgen. Die Nutzungsansprüche sind in jedem Vorhaben detailliert zu definieren, gegeneinander abzuwägen und zu priorisieren. Ein Baum mit Rabatte entspricht in etwa der Grösse eines Parkfeldes oder rund 15 Veloabstellplätzen. Eine Baumallee entlang einer Fahrbahn benötigt im Strassenquerschnitt in etwa die gleiche Fläche wie ein Velostreifen. Ein begrüntes ÖV-Trasse beansprucht Raum exklusiv für



Trams. Nicht nur im oberirdischen Strassenquerschnitt benötigen Baumpflanzungen den entsprechenden Raum, auch der Untergrund muss im Wurzelbereich des Baumes tiefgründig und frei von Leitungen sein. Durch den grossen Ausbau des Fernwärmenetzes wird der Untergrund aber zusätzlich zu den bereits bestehenden Werkleitungen beansprucht, was unter Umständen Baumpflanzungen in Strassenräumen einschränkt.

### Massnahmen zur Umsetzung des Gegenvorschlags

| Arealentwicklung                               | m <sup>2</sup> neue unversiegelte Fläche | Kantonsbesitz                                  |
|--|--|--|
| Volta-Nord                                     | 23'700                                   | alles  |
| Westfeld – Grüngürtel Ensisheimerstrasse       | 1'290                                    | alles  |
| Hafenentwicklung – Grünverbindungen Wohnblöcke | 750                                      | alles  |
| Hafenentwicklung – Plätze am Wasser            | 8'800                                    | alles  |
| Hafenentwicklung – Promenade Westquai          | 2'500                                    | alles  |
| Wolf-Areal                                     | 1'000                                    | Kantonsbesitz, weitere Flächen in Privatbesitz |
| Dreispitz-Nord                                 | 12'000                                   | nein, aber Servitut                            |
| <b>Total</b>                                   | <b>50'040</b>                            |  |
| Bestehender Strassenraum                       | ca. 50'000                               |  |
| <b>Total insgesamt</b>                         | <b>ca. 100'000</b>                       |  |

Das Vorhaben erweist sich nach wie vor als ambitioniert. Der Regierungsrat geht aber davon aus, dass weitere Areale der Hafen- und Stadtentwicklung wie z. B. die Promenade Klybeckquai und Dreiländereck, KlybeckPlus bei rechtzeitiger Fertigstellung dazu beitragen, dass das vorgesehene Ziel sogar überschritten wird. Die genauen Zeitpläne dieser Projekte liegen heute jedoch noch nicht vor.

### Monitoring

Das Monitoring der neuen unversiegelten Flächen in Basel erfolgt über die Nachführung der GIS-Datenbank. Der gesamte Kanton mitsamt seinen Nutzungsformen, Oberflächenbedeckungen und zonenrechtlichen Einteilungen ist erhoben, wird laufend nachgeführt und jährlich ausgewertet.

Seit 2012 gibt es einen Baumkataster, in dem ebenfalls in einer GIS-Datenbank alle Bäume enthalten und nachgeführt werden, die in der Verantwortung der Stadtgärtnerei liegen. Die Erhebung erfolgt fortlaufend nach Abschluss der jeweiligen Massnahmen wie Pflanzung, Pflege, Kontrollgänge etc. Am Ende des Jahres wird jeweils eine Auswertung über den Baumbestand erstellt, der im jeweiligen Jahresbericht des Kantons Basel-Stadt sowie auf der Website der Stadtgärtnerei publiziert wird.<sup>12</sup>

## 6.4 Fazit des Regierungsrats

Mit dem ausformulierten Gegenvorschlag legt der Regierungsrat einen realistischen Vorgehensvorschlag vor, der die Ziele der Guten-Luft-Initiative aufnimmt, die dahin führenden Massnahmen jedoch breiter aufstellt und eine realisierbare Dimension vorsieht. Statt der verlangten Ergänzung der Verfassung wird stufengerecht das basel-städtische Umweltschutzgesetz in § 13 Abs. 5 um einen Buchstaben (litera) lit. f ergänzt. Gesetzlich vorgeschrieben wird die Realisierung von neuen

<sup>12</sup> <https://www.stadtqaertneri.bs.ch/stadtgruen/stadtbaeume/kennzahlen-baumbestand.html>

unversiegelten Flächen im Umfang von 100'000 m<sup>2</sup> sowie die Pflanzung von 1'000 neuen Bäumen 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 neuen Flächen und neuen Bäume ist ambitioniert, aber umsetzbar.

Die Planung und Umsetzung der Massnahmen setzen zusätzliche Ressourcen voraus.

## 7. Finanzielle Auswirkungen

Die im Rahmen der Erhaltungsplanung laufenden Strassenumgestaltungsprojekte mit zusätzlichen Bäumen und Grünrabbatten werden in der Planung mit den heute zur Verfügung stehenden Personalressourcen umgesetzt. Für die Planung und Koordination von zusätzlichen Entsiegelungs- und Begrünungsprojekten um die mindestens 100'000 m<sup>2</sup> neue unversiegelte Fläche zu schaffen, stehen derzeit keine finanziellen und personellen Ressourcen zur Verfügung. Zur Umsetzung der zusätzlichen unversiegelten Flächen und der Baumpflanzungen braucht es zwei neue Mitarbeitende befristet auf zehn Jahre. Die Kosten für die zusätzlichen Stellen belaufen sich auf **3 Mio. Franken** und werden mit diesem Ratschlag beantragt.

| Massnahme   | Kosten Massnahme in Franken                | Kosten Personal in Franken   | Betroffene Dienststelle            |
|---|--|--|------------------------------------|
| Entsiegelungs- und Begrünungsprojekte, insb. Baumpflanzungen  | wird im Rahmen der Projektmittel beantragt | 1'500'000 Franken (für eine 100%-Stelle mit 150'000 Franken im Jahr) | Stadtgärtnerei, BVD                |
| Entsiegelungs- und Begrünungsprojekte auf der weissen Allmend | wird im Rahmen der Projektmittel beantragt | 1'500'000 Franken (für eine 100%-Stelle mit 150'000 Franken im Jahr) | Städtebau & Architektur / GSV, BVD |

Es wird davon ausgegangen, dass der Mehraufwand in den regulären Erhaltungsprojekten, der durch den Anspruch von 100'000 m<sup>2</sup> unversiegelten Flächen mit Baumbestand entsteht, im Rahmen der jeweiligen Projektfinanzierung beantragt wird. Das gleiche gilt für den Mehraufwand im Rahmen der Arealentwicklungen. Die Folgekosten für den zusätzlichen Baum- und Grünflächenunterhalt werden hierbei separat ausgewiesen und jeweils im Rahmen der ordentlichen Budgetprozesse beantragt. Eine Bilanzierung der Investitions- und Unterhaltskosten ist zum heutigen Zeitpunkt nicht möglich. Festzuhalten ist aber, dass unversiegelte Flächen unabhängig von ihrer Ausgestaltung mit höheren Unterhaltskosten verbunden sind als asphaltierte.

## 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 weder direkt noch indirekt negativ betroffen sind. Allenfalls könnten Unternehmen davon betroffen sein, dass die Parkplatzzahl in Basel abgebaut wird zugunsten unversiegelter Flächen im Strassenraum

und vermehrter Baumpflanzungen. Diese Betroffenheit lässt sich heute nicht quantifizieren, wird aber eher marginal ausfallen und meist Wohnquartiere betreffen. Gleichzeitig trägt eine stärkere Begrünung positiv zur Standortqualität der Stadt bei.

## 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 insofern sie ohnehin geplante Projekte umsetzen, die dazu beitragen, dass wie in dem Gegenvorschlag verlangt, unversiegelte Flächen und Baumpflanzungen 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 Bettingen 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 in Kapitel 6.2 ausgeführt wird.

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

## 10. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

### Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

# Grossratsbeschluss betreffend Volksinitiative «für ein gesundes Stadtklima (Gute-Luft-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 3'843 im Kanton Basel-Stadt Stimmberechtigten eingereichten, vom Grossen Rat in einer Sitzung vom 12. Januar 2022 an den Regierungsrat überwiesenen formulierten Volksinitiative «für ein gesundes Stadtklima (Gute-Luft-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 wie folgt ergänzt:*

#### *§ 33a Stadtklima*

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

*<sup>2</sup> Zu diesem Zweck erhöht er insbesondere die Anzahl Bäume und schafft oder sichert zusätzliche Grünflächen.*

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

#### *Übergangsbestimmung zu § 33a*

*<sup>1</sup> 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.*

*<sup>2</sup> Der Kanton 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:

## **Titel nach § 5 (neu)**

B<sup>bis</sup> Stadtklima

### **§ 5a (neu)**

#### **Unversiegelte Flächen und Baumbestand**

<sup>1</sup> Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen schaffen mindestens 100'000 m<sup>2</sup> neue unversiegelte Fläche und erhöhen den Baumbestand um mindestens 1'000 Bäume bis ins Jahr 2033.

<sup>2</sup> Der Kanton kontrolliert den Umsetzungsstand mit einer jährlichen Bilanzierung, die 2034 mit einem Bericht veröffentlicht wird.

## **II. Ausgabengenehmigung**

Der Grosse Rat genehmigt 3 Mio. Franken für zwei befristete Vollzeitstellen (100%) für 10 Jahre beim Bau- und Verkehrsdepartement zu Lasten der Erfolgsrechnung.

## **III. Weitere Behandlung**

Die Volksinitiative «für ein gesundes Stadtklima (Gute-Luft-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 Ausgabebeschluss (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.

