



An den Grossen Rat

22.0979.01

BVD/P220979

Basel, 19. Oktober 2022

Regierungsratsbeschluss vom 18. Oktober 2022

## **Kantonale Volksinitiative für «Sichere Velorouten in Basel-Stadt»**

**Bericht zur rechtlichen Zulässigkeit und zum weiteren Verfahren**

# Inhalt

<b>1. Begehren.....</b>	<b>3</b>
<b>2. Zustandekommen der Initiative.....</b>	<b>3</b>
2.1 Initiativtext.....	3
2.2 Vorprüfung.....	4
2.3 Zustandekommen .....	5
2.4 Überweisung an den Regierungsrat zur rechtlichen Überprüfung und Antrag an den Grossen Rat	5
<b>3. Rechtliche Zulässigkeit der kantonalen Volksinitiative .....</b>	<b>5</b>
3.1 Anliegen der Initiative .....	5
3.2 Formulierte/unformulierte Initiative.....	5
3.3 Materielle Prüfung .....	5
3.3.1 Allgemeines.....	6
3.3.2 Beachtung höherrangigen Rechts (Bundesrecht, Staatsverträge).....	6
3.3.3 Beachtung kantonalen Rechts .....	7
3.3.4 Keine Unmöglichkeit und Einheit der Materie .....	8
3.4 Fazit	8
<b>4. Inhaltliche Beurteilung der kantonalen Volksinitiativen ....</b> Fehler! Textmarke nicht definiert.	
<b>5. Schlussfolgerung des Regierungsrates.....</b> Fehler! Textmarke nicht definiert.	
<b>6. Antrag.....</b>	<b>8</b>

## 1. Begehren

Mit diesem Bericht beantragen wir Ihnen, die kantonale Volksinitiative für «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» für rechtlich zulässig zu erklären und die Initiative dem Regierungsrat zur Berichterstattung zu überweisen.

## 2. Zustandekommen der Initiative

### 2.1 Initiativtext

Die Initiative ist am 12. März 2022 mit dem folgenden Wortlaut im Kantonsblatt veröffentlicht worden:

#### **Kantonale Volksinitiative für «Sichere Velorouten in Basel-Stadt»**

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:

Es sind die rechtlichen Grundlagen zu schaffen für sichere Velorouten in Basel-Stadt. Dabei sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

#### **Grundsätze**

1 In Basel-Stadt müssen sichere, durchgehende Velorouten eingerichtet werden. Velorouten sind möglichst einheitlich und erkennbar zu gestalten. Dies gilt für Markierungen, Signalisationen und Routenführung.

2 An verkehrsreichen sowie an gefährlichen Knoten werden Velorouten in der Regel getrennt vom privaten Motorfahrzeugverkehr geführt. Der Umbau bereits bestehender Unter- oder Überführungen zur Entflechtung ist zu prüfen.

3 Zu parkierten Autos wird auf Velorouten das Einhalten eines Sicherheitsabstands ermöglicht.

4 Der öffentliche Verkehr geniesst Vorrang (Kantonsverfassung §30).

5 Die Sicherheit des Fussverkehrs ist zu gewährleisten, Mischverkehr ist möglichst zu vermeiden.

6 Die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs hat Vorrang im Verhältnis zu den Kapazitäten für den rollenden und ruhenden privaten Motorfahrzeugverkehr.

7 Der Regierungsrat sorgt für die Qualitätssicherung und die Einhaltung von Mindestbreiten. Lässt die Strassenbreite oder der Baumbestand dies nicht zu, kann die Mindestbreite (Artikel 16, 18, 19, 20) örtlich leicht reduziert werden.

#### **Velo-Vorzugsrouten**

8 Der Kanton schafft neu als Bestandteil des Teilrichtplans Velo ein Netz von Velo-Vorzugsrouten. Diese können auch durch Aufwertung bestehender Basis- und Pendlerwegen entstehen.

9 Die Gesamtlänge der Velo-Vorzugsrouten im Kanton soll mindestens 50 km betragen.

10 Velo-Vorzugsrouten erschliessen von der Innenstadt ausgehend alle Aussenquartiere bis an die Kantonsgrenzen und verbinden die Quartiere untereinander. Sie werden durchgängig als Radweg oder Radstreifen gestaltet (auch über Knoten) und angemessen signalisiert.

11 Velo-Vorzugsrouten zeichnen sich aus durch Durchgängigkeit, Direktheit, Attraktivität und Sicherheit.

12 Auf Velo-Vorzugsrouten wird auf ungünstige Geometrien und Randsteine, ungünstige Topografie sowie steile Über- und Unterführungen verzichtet. Velo-Vorzugsrouten werden wo immer möglich baulich vom privaten Motorfahrzeugverkehr getrennt.

13 Auf Velo-Vorzugsrouten ist auf geeigneten Strecken das Nebeneinanderfahren möglich.

14 Auf Velo-Vorzugsrouten hat der Veloverkehr in der Regel Vortritt an Knoten.

15 Führen Velo-Vorzugsrouten durch Quartierstrassen, ist der motorisierte Durchgangsverkehr zu unterbrechen, z.B. durch gegenläufige Einbahnstrassen.

16 Die Mindestbreite der Velo-Vorzugsrouten beträgt 2,4 m pro Fahrtrichtung.

### **Basis- und Pendlerrouren**

17 Der Kanton sorgt auf Grundlage des Teilrichtplans Velo für sichere, durchgehende Basis- und Pendlerrouren.

18 Ausserhalb der Tempo-30-Zonen ist auf Basis- und Pendlerrouren, wo kein Radweg möglich ist, ein mind. 1,8 m breiter Radstreifen zu markieren.

19 Führen Basis- oder Pendlerrouren im Gegenverkehr durch Auto-Einbahnstrassen in Tempo-30-Zonen, ist eine allgemeine Mindestdurchfahrtsbreite von 4 m einzuhalten. Zum ruhenden privaten Motorfahrzeugverkehr ist zusätzlich jeweils ein Sicherheitsabstand von 0,75 m zu gewähren.

20 Durch Tempo-30-Zonen sind in jeder Fahrtrichtung mindestens Radstreifen zu markieren, sofern die Tagesfrequenzen des privaten Motorfahrzeugverkehrs an Werktagen 2'500 Fahrzeuge übersteigen.

### **Umsetzung von Massnahmen**

21 Die zuständigen Behörden verfügen über die nötige personelle Ausstattung.

22 Eine verwaltungsinterne Fachstelle begleitet alle Bauprojekte des Kantons und der Gemeinden und achtet auf die Durchsetzung der Mindestnormen.

23 Die zuständigen Behörden bezeichnen zusätzlich ein «Velo-Express-Team», das auch als Ansprechstelle für Meldungen aus der Bevölkerung dient und die folgenden Aufgaben wahrnimmt: Beseitigung von Gefahrenstellen, Ermitteln von Schwachstellen auf Velorouren, Entwickeln, Planen, Projektieren und Umsetzen von Sofortmassnahmen, sichere Veloführung im Bereich von Baustellen, Qualitätsmessung und Zielüberprüfung, Monitoring und Dokumentation der Massnahmen.

### **Finanzierung**

24 Zur Finanzierung der Umsetzung (Massnahmen inkl. Personalkosten) wird ein Velofonds eingerichtet. Dieser wird bis zur endgültigen Fertigstellung des Velorourennetzes jährlich mit mindestens CHF 5 Mio. gespiesen. Für Sofortmassnahmen wird ein Betrag von mindestens CHF 1 Mio. jährlich zusätzlich im Budget eingestellt.

25 Dem Fonds nicht angelastet werden Massnahmen und Personalkosten, die im Rahmen von Planung und Vollzug des ordentlichen Strassenbaus inkl. Erneuerungen stattfinden oder Massnahmen und Personalkosten, die als Projekt mit einem separaten Kredit verabschiedet werden.

### **Fristen**

26 Das Streckennetz der Velo-Vorzugsrouren und der Basis- und Pendlerrouren gemäss Teilrichtplan Velo ist auf Basis der definierten Mindestbreiten bis 2035 zu erstellen. Wo die neuen Mindestbreiten mittels Markierungen und kleinen baulichen Massnahmen erreicht werden können, sind diese innert zwei Jahren umzusetzen. Weitere Netzverbesserungen werden bis mindestens 2045 aus dem Velofonds finanziert.

27 Der Vollzug der Umsetzung des Teilrichtplans Velo ist so zu gestalten, dass zwischen der Verabschiedung eines Projektes durch die zuständige Instanz bis zur finalen Genehmigung nicht mehr als 12 Monate verstreichen.»

Kontaktadresse:

Verein Volksinitiative sichere Velorouren

Römergasse 30

4058 Basel

## **2.2 Vorprüfung**

Die Staatskanzlei hat am 16. Februar 2022 gemäss § 4 IRG vorprüfungsweise mit Verfügung festgestellt, dass die Unterschriftenliste und der Titel der kantonalen Volksinitiative für «Sichere Velorouren in Basel-Stadt» den gesetzlichen Formvorschriften entsprechen. Diese Verfügung ist nach § 4 Abs. 3 IRG mit Titel und Text der Initiative sowie der Kontaktadresse des Initiativkomitees im Kantonsblatt vom 12. März 2022 veröffentlicht worden.

Initiativen sind innert 18 Monaten seit ihrer Veröffentlichung im Kantonsblatt bei der Staatskanzlei einzureichen (§ 47 Abs. 4 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005 [KV; SG 111.100] i.V.m. § 6 IRG). Im Kantonsblatt vom 12. März 2022 hat die Staatskanzlei darauf hingewiesen, dass die Sammelfrist am 12. September 2023 abläuft.

## **2.3 Zustandekommen**

Die Unterschriftenlisten der vorliegenden Initiative sind innert Frist eingereicht worden. Nach Prüfung der Stimmrechtsbescheinigungen hat die Staatskanzlei am 29. Juni 2022 durch Verfügung festgestellt, dass die kantonale Volksinitiative für «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» mit 3'323 gültigen Unterschriften die vorgeschriebene Zahl der gültigen Unterschriften aufweist und damit zustande gekommen ist (§§ 9 und 10 IRG). Diese Verfügung ist gleichentags im Kantonsblatt veröffentlicht worden.

Die Rechtsmittelfrist von zehn Tagen ist am 11. Juli 2022 unbenutzt abgelaufen.

## **2.4 Überweisung an den Regierungsrat zur rechtlichen Überprüfung und Antrag an den Grossen Rat**

Wenn das Zustandekommen der Initiative feststeht, überweist die Staatskanzlei sie an den Regierungsrat. Dieser stellt dem Grossen Rat innerhalb von drei Monaten Antrag, sie für zulässig oder unzulässig zu erklären (§ 13 IRG).

# **3. Rechtliche Zulässigkeit der kantonalen Volksinitiative**

## **3.1 Anliegen der Initiative**

Die Initiantinnen und Initianten fordern ein Netz von sicheren Velorouten im Kanton Basel-Stadt. Dazu sollen die erforderlichen Rechtsgrundlagen geschaffen werden. Den Inhalt der rechtlichen Regelung definiert die Initiative mit einem 27-Punkte-Programm. Zentrale Anliegen sind beispielsweise die Schaffung von breiten Vorzugsrouten, die im Teilrichtplan Velo vorzusehen sind, sowie von Pendler- und Basisrouten mit Mindestbreite die ebenfalls Bestandteil des TRP Velo sind. An Verkehrsknoten sollen der Velo- und der motorisierte Verkehr entflochten werden. Das Routennetz ist bis in das Jahr 2035 zu erstellen. Zur Umsetzung der Massnahmen sollen eine verwaltungsinterne Fachstelle sowie ein Velo-Express-Team geschaffen bzw. bezeichnet werden. Ein Velo-Fonds soll die Massnahmen bis mindestens 2045 finanzieren.

## **3.2 Formulierte/unformulierte Initiative**

Formulierte Initiativen enthalten einen ausgearbeiteten Verfassungs-, Gesetzes- oder Beschlusstext (§ 47 Abs. 3 KV und § 1 Abs. 1 IRG). Sofern sie geltendes Recht aufheben oder ändern wollen, müssen sie den betroffenen Erlass oder Beschluss sowie den oder die betroffenen Paragraphen bezeichnen (§ 1 Abs. 2 IRG). Erfüllen Initiativen die Voraussetzungen gemäss § 1 IRG nicht, gelten sie als unformuliert (§ 2 Abs. 1 IRG). Unformulierte Initiativen müssen den Inhalt und den Zweck des Begehrens umschreiben (§ 2 Abs. 2 IRG).

Die kantonale Volksinitiative für «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» enthält keinen ausgearbeiteten Verfassungs-, Gesetzes- oder Beschlusstext und ist deshalb eine unformulierte Initiative. Inhalt und Zweck sind im Initiativtext prägnant umschrieben. Ob die Anliegen der Initiantinnen und Initianten auf Stufe der Verfassung, des Gesetzes oder eines referendumsfähigen Grossratsbeschlusses ausgearbeitet werden sollen, entscheidet der Grosse Rat (§ 49 Abs. 4 KV i.V.m. § 47 Abs. § KV und § 23 IRG).

## **3.3 Materielle Prüfung**

Eine Initiative ist zulässig, wenn sie höherrangiges Recht beachtet, sich nur mit einem Gegenstand befasst und nicht etwas Unmögliches verlangt (§ 48 Abs. 2 KV und § 14 IRG).

### 3.3.1 Allgemeines

Bei der Überprüfung einer Initiative auf deren Rechtmässigkeit ist deren Text auf der Grundlage der üblichen Auslegungsregeln zu interpretieren. Grundsätzlich ist vom Wortlaut der Initiative auszugehen und nicht auf den subjektiven Willen der Initiantinnen und Initianten abzustellen. Eine allfällige Begründung des Volksbegehrens und Meinungsäusserungen der Initiantinnen und Initianten dürfen allerdings mitberücksichtigt werden (BGE 139 I 292 E. 7.2.1, 141 I 186 E. 5.3 und 143 I 129 E. 2.1). Von verschiedenen Auslegungsmöglichkeiten ist jene zu wählen, die einerseits dem Sinn und Zweck der Initiative am besten entspricht und zu einem vernünftigen Ergebnis führt und die andererseits im Sinne einer verfassungskonformen Auslegung mit dem übergeordneten Recht vereinbar erscheint. Kann der Initiative ein Sinn beigemessen werden, der sie nicht klarerweise als unzulässig erscheinen lässt, ist sie in diesem für ihre Gültigkeit günstigsten Sinne auszulegen und als gültig zu erklären (BGE 139 I 292 E. 5.7 und 129 I 392 E. 2.2; Wullschleger, Bürgerrecht und Volksrechte, in: Buser [Hrsg.], Neues Handbuch des Staats- und Verwaltungsrechts des Kantons Basel-Stadt, Basel 2008, S. 127 ff., 158). Wenn immer möglich sollen Ungültigerklärungen vermieden werden und die Initiative soll, wenn sie in einem Sinne ausgelegt werden kann, der mit dem übergeordneten Recht vereinbar erscheint, dem Volk zur Abstimmung unterbreitet werden («in dubio pro populo» [BGE 111 Ia 292 E. 3c S. 300 mit Hinweisen]). Dies ergibt sich auch aus dem Verfassungsgrundsatz der Verhältnismässigkeit. Danach haben sich staatliche Eingriffe in die politischen Rechte der Bürgerinnen und Bürger auf das geringstmögliche Mass zu beschränken (Art. 34 und 36 Abs. 2 und 3 Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 [BV; SR 101]). Ungültigerklärungen sind demzufolge nach Möglichkeit zugunsten der für die Initiantinnen und Initianten günstigsten Lösung einzuschränken (BGE 142 I 216 E. 3.2 und 3.3 [= Praxis 2017 Nr. 35] und 143 I 129 E. 2.2). Sodann muss der Text einer Initiative genügend bestimmt sein. Es muss hinreichend klar sein, worauf die Initiative gerichtet ist, so dass eine Volksabstimmung durchgeführt werden kann, ohne dass sich die Stimmberechtigten der Gefahr eines Irrtums über wesentliche Punkte ausgesetzt sehen. Bei unformulierten Initiativen sind keine hohen Ansprüche an die Formulierung zu stellen, da gewisse Unklarheiten, ja vielleicht sogar Widersprüche, bei der Ausarbeitung des Verfassungs-, Gesetzes- oder Beschlusstextes im Parlament noch behoben werden können (vgl. BGE 129 I 392 E. 2.2; BGE 111 Ia 115 E. 3a, BGE 111 Ia 303 E. 7b mit Hinweisen).

### 3.3.2 Beachtung höherrangigen Rechts (Bundesrecht, Staatsverträge)

Die Initiative ist vereinbar mit dem **Völkerrecht** im Allgemeinen, dem Landverkehrsabkommen (Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse, SR 0.740.72) und anderen internationalen Vereinbarungen im Bereich Verkehr oder Verkehrsinfrastrukturen.

Die Initiative verstösst auch nicht gegen **Bundesrecht**:

Mit Ausnahme der Nationalstrassen (Art. 83 Abs. 2 BV) steht die **Hoheit über öffentliche Strassen** auf Kantonsgebiet den Kantonen zu. Entsprechend liegt die Gesetzgebungskompetenz über das Strassenwesen und über die Strassen als öffentliche Sachen bei den Kantonen. Sie bezeichnen die innerkantonalen Zuständigkeiten für Planung, Bau und Unterhalt und regeln die Zweckwidmung (Martin Lendi/Stefan Vogel, in: Ehrenzeller et al. [Hrsg.], Die schweizerische Bundesverfassung, St. Galler Kommentar, 3. Aufl., Zürich 2014, Art. 83 N 9–12; Art. 3 BV; Art. 3 Abs. 1 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 [SVG; SR 741.01]).

Im Bereich des **Strassenverkehrs** kommt die Gesetzgebungskompetenz dem Bund zu (Art. 82 Abs. 1 BV). Gestützt auf diese Bestimmung hat der Bund das Strassenverkehrsgesetz (SVG) erlassen, gestützt darauf wiederum die Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR. 741.11) sowie die Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21). Die Initiative wird in vielen Punkten von diesem bundesrechtlichen Regelungskomplex erfasst, was entsprechend bei der Umsetzung der Initiative zu berücksichtigen sein wird. Einer bundesrechtskonformen Umsetzung steht aber nichts im Weg.

Der Bund legt Grundsätze über Fuss-, Wander- und **Velowegnetze** fest (Art. 88 Abs. 1 BV). Gestützt auf diese Verfassungsbestimmung hat die Bundesversammlung am 18. März 2022 das Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) beschlossen (BBl 2022 706 ff.). Die Referendumsfrist ist am 7. Juli 2022 unbenutzt abgelaufen. Nach Auskunft des Bundesamts für Strassenverkehr dürfte der Erlass am 1. Januar 2023 in Kraft treten. Dieses Gesetz legt die Grundsätze fest, welche die Kantone und Gemeinden bei der Planung, Anlage und Erhaltung von Velowegnetzen beachten müssen (Art. 1 Veloweggesetz). Für die Zulässigkeit der vorliegenden Initiative ist künftiges Recht zwar nicht massgeblich. Es kann aber vorausschauend gesagt werden, dass die Initiative in Übereinstimmung mit diesem neuen Bundesgesetz wird umgesetzt werden können.

Bezüglich **Raumplanung** legt der Bund Grundsätze fest (Art. 75 Abs. 1 BV). Diese finden sich im Bundesgesetz über die Raumplanung, das namentlich Vorgaben für die kantonalen Richtpläne macht (Art. 6 ff. Bundesgesetz über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 [RPG; SR 700]). Die Initiative fordert, dass das Velo-Vorzugsroutennetz in den Teilrichtplan Velo aufgenommen wird. Auch diese Forderung ist mit dem geltenden Bundesrecht konform. Daran wird sich mit dem Inkrafttreten des Veloweggesetzes nichts ändern. Dieses verpflichtet die Kantone dazu, bestehende und vorgesehene Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit in Plänen festzuhalten und diese Pläne periodisch zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen (Art. 5 Abs. 1 Veloweggesetz). Diese Pläne sind behördenverbindlich (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz). Art. 6 des Veloweggesetzes hält zudem die Planungsgrundsätze fest.

Die von der Initiative geforderte **Finanzierung** ist mit Bundesrecht vereinbar, denn die Kosten einer staatlichen Leistung trägt das Gemeinwesen, in dem deren Nutzen anfällt (Art. 43a Abs. 2 BV).

Bundesrechtskonform ist schliesslich auch die Forderung einer verwaltungsinternen Fachstelle sowie eines «Velo-Express-Teams», denn die kantonale **Behördenorganisation** ist Sache der Kantone (Art. 47 Abs. 2 BV). Anzumerken bleibt, dass das Veloweggesetz die Kantone verpflichtet wird, eine Fachstelle für Velowege vorzusehen (Art. 17 Abs.1 Veloweggesetz).

### 3.3.3 Beachtung kantonalen Rechts

Die Forderungen der Initiative beziehen sich nicht nur auf die Stadt, sondern auch auf die Gemeinden Riehen und Bettingen. Dies geht aus Formulierungen in den Punkten 9, 10 und 22 der Initiative hervor: Die Länge der Velo-Vorzugsrouten «im Kanton» soll mindestens 50 km betragen (Punkt 9); die Vorzugsrouten erschliessen alle Aussenquartiere «bis an die Kantonsgrenzen» (Punkt 10); die Fachstelle soll alle Bauprojekte des Kantons und «der Gemeinden» begleiten und auf die Durchsetzung der Mindestnormen achten (Punkt 22).

Während der Kanton für die wichtigsten Strassenverbindungen von Kantonsteilen untereinander und mit ausserkantonalen Gebieten (Kantonsstrassen) sorgt (§ 154 Abs. 1 lit. a Bau- und Planungsgesetz vom 17. November 1999 [BPG; SG 730.100]), sorgen die Gemeinden für die Erschliessung ihrer Bauzonen durch Strassen (§ 153 Abs. 1 BPG). Grundsätzlich sind also die Gemeinden für die Gemeindestrassen und der Kanton für die Kantonsstrassen zuständig. Das Gemeindegesetz sieht zudem vor, dass der Verkehr (darunter auch das Verkehrsnetz) zu den Kernaufgaben der Gemeinden zählt (§ 18b Abs. 1 lit. d Gemeindegesetz vom 17. Oktober 1984 [SG 170.100]). Wenn die Initiative verlangt, dass auf Gemeindestrassen Velorouten von einem bestimmten Typ nach bestimmten Vorgaben zu bauen sind, greift sie in die Autonomie der Gemeinden ein. Die Gemeindeautonomie besagt, dass die Gemeinden im Rahmen von Verfassung und Gesetz befugt sind, ihre Angelegenheiten selbst zu regeln (§ 59 Abs. 1 KV). Mit der Formulierung «im Rahmen von Verfassung und Gesetz» ist aber auch bereits gesagt, dass die Gemeindeautonomie nicht absolut gilt, sondern eingeschränkt werden kann. Den Gemeinden darf mit der Vorlage zur Umsetzung der Initiative also vorgegeben werden, wie sie gewisse Aspekte ihrer Aufgaben zu erfüllen haben (z.B. Mindestbreiten von Radwegen und -streifen, Entflechtung an Knoten). Dies gilt gleichermassen für die finanziellen oder raumplanerischen Implikationen.

### **3.3.4 Keine Unmöglichkeit und Einheit der Materie**

Die Initiative verlangt nichts Unmögliches, ist also durchführbar. Das Anliegen der Initiative ist zudem monothematisch. Die Initiative genügt deshalb dem Erfordernis der Einheit der Materie.

### **3.4 Fazit**

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen und gestützt auf § 20 Abs. 2 IRG und § 13 Satz 2 IRG kommen wir zum Schluss, dass die vorliegende unformulierte Initiative rechtlich zulässig ist.

## **4. Stellungnahme des Regierungsrates**

Das Ansinnen der Initiative besteht darin, dass Velofahrende in Basel sicherer als bisher auf dem Velo unterwegs sind. Mit der Initiative soll es möglich werden, dass mehr Menschen Velo fahren mit dem Ziel, dass dies zu mehr Lebensqualität führt.

Die Initiative fordert im Grundsatz die Einrichtung sicherer Velorouten in Basel. Konkret sollen ergänzend zum bestehenden kantonalen Veloroutennetz neue Velovorzugsrouten umgesetzt werden. Zudem soll das gesamte Netz künftig durchgängig und sicher ausgestaltet werden. Dazu seien die rechtlichen Grundlagen zu schaffen, Grundsätze für die Veloverkehrsplanung wie Mindestbreiten zu definieren, und die personellen sowie finanziellen Ressourcen des Kantons so aufzustocken, dass die geforderten Umsetzungsfristen eingehalten werden können.

Diese Anliegen der Initiative entsprechen durchaus der verkehrspolitischen Zielsetzung des Regierungsrates, den Fuss- und Veloverkehr als klimaneutrale und umweltfreundliche Fortbewegungsart zu fördern. Zur weiteren Förderung des Veloverkehrs braucht es eine lückenlos durchgehende, sichere und nutzergerechte Veloinfrastruktur. Allerdings erachtet der Regierungsrat die Forderungen der Initiative teilweise als zu absolut (z.B. bezüglich Mindestbreiten und Fristen) und trotz ihrer unformulierten Form teilweise als zu detailliert bzw. für Regelungen auf Gesetzesebene nicht stufengerecht.

Der Regierungsrat möchte daher die Anliegen der Initiative bezüglich Zweckmässigkeit und Realisierbarkeit im Detail daraufhin prüfen, ob er einen Gegenvorschlag ausarbeiten will, der die geforderten Grundsätze angemessen und stufengerecht verankert. Er beantragt deshalb dem Grossen Rat, ihm die Volksinitiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» zur Berichterstattung zu überweisen.

## **5. Antrag**

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat:

1. Dem beiliegenden Entwurf zu einem Grossratsbeschluss wird zugestimmt und die unformulierte kantonale Volksinitiative für «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» wird für rechtlich zulässig erklärt.
2. Die unformulierte kantonale Volksinitiative für «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» wird dem Regierungsrat gemäss § 18 Abs. 3 lit. b IRG zur Berichterstattung überwiesen. Dieser Beschluss fällt dahin, falls ein Gericht die Initiative infolge einer Beschwerde gemäss § 16 IRG rechtskräftig für unzulässig erklärt.



Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

**Beilage**

Entwurf Grossratsbeschluss

## Grossratsbeschluss

### über die rechtliche Zulässigkeit der kantonalen Volksinitiative für «Sichere Velorouten in Basel-Stadt»

(vom [Datum eingeben])

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

Die mit 3'323 gültigen Unterschriften zustande gekommene unformulierte kantonale Volksinitiative für «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» wird für rechtlich zulässig erklärt.

Dieser Beschluss kann beim Verfassungsgericht durch Beschwerde angefochten werden. Die Beschwerde ist innert zehn Tagen seit der Veröffentlichung im Kantonsblatt schriftlich beim Verfassungsgericht anzumelden. Innert 30 Tagen vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet, ist die schriftliche Begründung einzureichen, welche die Anträge, die Angabe der Tatsachen und Beweismittel und eine kurze Rechtserörterung zu enthalten hat.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.