



An den Grossen Rat

26.0873.01

BVD/P260873

Basel, 9. September 2026

Regierungsratsbeschluss vom 8. September 2026

Kantonale Volksinitiative «GO Basel GO! Für mehr Lebensqualität in der Basler Innenstadt (Innenstadt-Initiative)»

Bericht zur rechtlichen Zulässigkeit und zum weiteren Vorgehen

Inhalt

1. Begehren.....	3
2. Zustandekommen der Initiative.....	3
2.1 Initiativtext (veröffentlicht im Kantonsblatt vom 22. Oktober 2025).....	3
2.2 Vorprüfung.....	3
2.3 Zustandekommen	4
2.4 Überweisung an den Regierungsrat zur rechtlichen Überprüfung und Antrag an den Grossen Rat	4
3. Rechtliche Zulässigkeit der Volksinitiative	4
3.1 Das Anliegen der Initiative	4
3.2 Formulierte – unformulierte Initiative.....	4
3.3 Materielle Prüfung	4
3.3.1 Allgemeines.....	5
3.3.2 Übereinstimmung mit höherem Recht.....	5
3.3.3 Beachtung kantonalen Rechts	6
3.3.4 Keine Unmöglichkeit und Einheit der Materie	7
3.4 Fazit	7
4. Inhaltliche Beurteilung der Initiative.....	7
4.1 Hochwertige Gestaltung der Innenstadt.....	7
4.2 Reduktion der Tramlinien in der Innenstadt, aber keine komplette Verbannung.....	8
4.3 Fazit	8
5. Antrag.....	9

1. Begehren

Der Regierungsrat beantragt, die formulierte Initiative «GO Basel GO! Für mehr Lebensqualität in der Basler Innenstadt (Innenstadt-Initiative)» für rechtlich zulässig zu erklären und ihm zur Berichterstattung zu überweisen.

2. Zustandekommen der Initiative

2.1 Initiativtext (veröffentlicht im Kantonsblatt vom 22. Oktober 2025)

Kantonale «Volksinitiative ‹GO Basel GO! Für mehr Lebensqualität in der Basler Innenstadt (Innenstadt-Initiative)›

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 Kantonsverfassung Basel-Stadt vom 23. März 2005 wird wie folgt ergänzt:

§ 34a (neu) Gestaltung der zentralen Innenstadtachse

¹ Der Staat gestaltet die zentrale Innenstadtachse zwischen Barfüsserplatz, Marktplatz und Schiff-
lände als Raum des öffentlichen Aufenthalts und der Begegnung.

² Er sorgt für eine städtebaulich hochwertige Gestaltung der Plätze und Strassen der zentralen In-
nenstadtachse, die den sozialen, wirtschaftlichen, ökologischen und kulturellen Interessen der Be-
völkerung sowie der Nutzenden Rechnung trägt. Dazu gehören Begegnungs- und Aufenthalts-
plätze mit grosszügigen Baumanlagen und Grünflächen, Brunnen, entsiegelten Flächen sowie
konzentrierte Veloeinstellanlagen, welche die Aufenthaltsflächen nicht beeinträchtigen.

³ Er trifft die notwendigen Massnahmen, damit kein öffentlicher Verkehr auf der zentralen Innen-
stadtachse verkehrt und diese frei von Tramgleisen ist. Zulässig sind öffentliche Mobilitätsangebote
zur internen Erschliessung. Die Anbindung des Barfüsserplatzes via Steinenberg und Kohlenberg
sowie der Schiff-
lände an das Netz des öffentlichen Verkehrs bleibt gewährleistet.

⁴ Die zentrale Innenstadtachse umfasst den Raum zwischen Barfüsserplatz und Schiff-
lände ein-
schliesslich Falknerstrasse, Gerbergasse, Rüdengasse, Marktplatz, Markt-
gasse, Fischmarkt und
Spiegelgasse.»

Kontaktadresse:
Verein GO Basel GO!
Aeschenplatz 6
4052 Basel

2.2 Vorprüfung

Am 17. Oktober 2025 hat die Staatskanzlei gemäss § 4 IRG vorprüfungsweise durch Verfügung festgestellt, dass die Unterschriftenliste und der Titel der Volksinitiative «GO Basel GO! Für mehr Lebensqualität in der Basler Innenstadt (Innenstadt-Initiative)» den gesetzlichen Formvorschriften entsprechen. Diese Verfügung ist gemäss § 4 Abs. 3 IRG mit Titel und Text der Initiative sowie der Kontaktadresse des Initiativkomitees im Kantonsblatt vom 22. Oktober 2025 veröffentlicht worden.

Gemäss § 47 Abs. 4 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005 (KV, SG 111.100) in Verbindung mit § 6 IRG sind Initiativen innert 18 Monaten seit ihrer Veröffentlichung

im Kantonsblatt bei der Staatskanzlei einzureichen. Im Kantonsblatt vom 22. Oktober 2025 hat die Staatskanzlei demgemäss darauf hingewiesen, dass die Sammelfrist am 22. April 2027 abläuft.

2.3 Zustandekommen

Die Unterschriftenlisten der vorliegenden Initiative sind innert Frist eingereicht worden. Aufgrund der §§ 9 und 10 IRG hat die Staatskanzlei nach Prüfung der Stimmrechtsbescheinigungen am 8. Juni 2026 durch Verfügung festgestellt, dass die kantonale Volksinitiative «GO Basel GO! Für mehr Lebensqualität in der Basler Innenstadt (Innenstadt-Initiative)» mit 3'734 gültigen Unterschriften die vorgeschriebene Zahl der gültigen Unterschriften aufweist und damit zustande gekommen ist. Diese Verfügung ist im Kantonsblatt vom 13. Juni 2026 veröffentlicht worden.

Die Rechtsmittelfrist von zehn Tagen ist am 23. Juni 2026 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 gemäss § 13 IRG an den Regierungsrat. Dieser stellt dem Grossen Rat innerhalb von drei Monaten Antrag, sie für zulässig oder unzulässig zu erklären.

3. Rechtliche Zulässigkeit der Volksinitiative

3.1 Das Anliegen der Initiative

Die vorliegende Initiative sieht vor, dass in der zentralen Innenstadtachse zwischen Barfüsserplatz, Marktplatz und Schiffflände kein öffentlicher Verkehr fährt. Im Besonderen soll diese Achse frei von Tramgeleisen sein; Mobilitätsangebote zur internen Erschliessung sollen möglich sein. Es sollen städtebaulich hochwertige Plätze und Strassen geschaffen werden, damit die definierte Innenstadtachse ein Raum des öffentlichen Aufenthalts und der Begegnung inkl. konzentrierter Veloeinrichtungen, entsiegelter Flächen und Grünflächen wird.

3.2 Formulierte – unformulierte Initiative

Nach § 47 Abs. 3 KV und § 1 Abs. 1 IRG enthalten formulierte Initiativen einen ausgearbeiteten Verfassungs-, Gesetzes- oder Beschlusstext. Sofern sie geltendes Recht aufheben oder ändern wollen, müssen sie gemäss § 1 Abs. 2 IRG den betroffenen Erlass oder Beschluss sowie den oder die betroffenen Paragraphen bezeichnen. Erfüllen Initiativen die Voraussetzungen gemäss § 1 IRG nicht, so gelten sie gemäss § 2 Abs. 1 IRG als unformuliert.

Bei der vorliegenden kantonalen Volksinitiative «GO Basel GO ! Für mehr Lebensqualität in der Basler Innenstadt (Innenstadt-Initiative)» handelt es sich um einen ausformulierten Verfassungstext. Nach dem Vorschlag der Initiantinnen und Initianten soll in der Verfassung der § 34a samt Titel angefügt werden. Zweck ist somit die Schaffung der verfassungsrechtlichen Grundlage für die Innenstadtachse ohne öffentlichen Verkehr. Die neue Bestimmung lässt sich denn auch ohne weiteres Dazutun in das bestehende Regelwerk einfügen und erfüllt damit die Erfordernisse an eine ausformulierte Initiative gemäss § 47 Abs. 3 KV bzw. von § 1 IRG.

3.3 Materielle Prüfung

Gemäss § 48 Abs. 2 KV und § 14 IRG ist eine Initiative zulässig, wenn sie höherstehendes Recht beachtet, sich nur mit einem Gegenstand befasst und nicht etwas Unmögliches verlangt.

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 all-fällige 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, 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 geht auch aus dem Verfassungsgrundsatz der Verhältnismässigkeit hervor. Danach haben sich staatliche Eingriffe in die politischen Rechte der Bürgerinnen und Bürger auf das geringst mögliche Mass zu beschränken (Art. 34 und 36 Abs. 2 und 3 BV). 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 Übereinstimmung mit höherem Recht

Gemäss Art. 75 Abs. 1 Satz 1 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV; SR 101) legt der Bund Grundsätze der Raumplanung fest und gemäss Art. 75 Abs. 1 Satz 2 BV obliegt die Raumplanung den Kantonen und dient der zweckmässigen und haushälterischen Nutzung des Bodens und geordneten Besiedlung des Landes. Die vom Bund festgelegten Grundsätze der Raumplanung finden sich im Bundesgesetz über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (RPG; SR 700).

Initiativen im Bereich der Raumplanung erfordern Umsetzungsakte, damit die im Initiativtext verlangten Änderungen wirksam werden können (ZBI 1995, S. 419, 421). Dabei gelangen je nach Notwendigkeit und Ausgestaltung - auch die im Bau- und Planungsrecht vorgesehenen Verfahren und die darin vorgesehenen Instrumente des Rechtsschutzes - nach Annahme einer Initiative zur Anwendung (vgl. auch EGV-SZ 2021, B 7.2, 85, mit Hinweis auf ZBI 1995, S. 420 f. und BGE 139 I 2 E. 5.6). Das bedeutet, dass bei der Umsetzung des Anliegens möglicherweise ein Planungsverfahren voranzugehen hat, welches den Betroffenen Rechtsmittel ermöglicht.

Art. 81a Abs. 1 BV sieht vor, dass Bund und Kantone für ein ausreichendes Angebot an öffentlichem Verkehr sorgen. Die Initiative verletzt nicht offensichtlich diesen Grundsatz, dieser ist aber bei der Umsetzung zu beachten.

Gemäss Art. 87 BV ist die Gesetzgebung über den Eisenbahnverkehr, die Seilbahnen, die Schifffahrt sowie über die Luft- und Raumfahrt Sache des Bundes. Es kommt dem Bund die umfassende, nachträglich derogatorische Kompetenz zu, den Eisenbahnverkehr, den Seilbahnverkehr, die

Schifffahrt sowie die Luft- und Raumfahrt zu regeln. Diese Norm vermittelt dem Bund ein Monopol, das er selbst nutzen oder mittels Konzession bzw. Bewilligung übertragen kann. Danach erfasst Art. 87 BV verschiedene Verkehrsträger des öffentlichen Verkehrs (MARKUS SCHEFER/CAROLINE HESS-KLEIN, Behindertengleichstellungsrecht, Bern 2014, S. 129 f.; BGE 143 I 109, 115 E. 5.1.1).

Gemäss dem Geltungsbereich des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung vom 20. März 2009 (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1) umfasst das Personenbeförderungsregal die regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung auf Eisenbahnen, auf der Strasse und auf dem Wasser sowie mit Seilbahnen, Aufzügen und anderen spurgeführten Transportmitteln (Art. 1 Abs. 2 PBG); nicht davon erfasst ist der Luftverkehr.

Das Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG; SG 742.101) regelt den Bau und Betrieb von Eisenbahnen (Art. 1 Abs. 1 EBG). Gemäss Art. 1 Abs. 2 EBG umfasst die Eisenbahn die Infrastruktur und den darauf durchgeführten Verkehr. Somit handelt es sich bei den Eisenbahnen aus traditioneller Sicht um Einrichtungen und Leistungsangebote sowie um entsprechende Verkehrsunternehmungen des schienengebundenen Verkehrs. Die Definition erfolgt aus einem technischen Element her. In diesem Sinne fallen Untergrund-, Strassen-, Einschienen-, Magnetschienen-, S-Bahnen usw. unter den Begriff der Eisenbahn. Sie dienen in ihrer Funktion dem öffentlichen Verkehr und innerhalb des öffentlichen Verkehrs sind sie für den Massenverkehr im örtlichen, regionalen und landesweiten wie auch internationalen Personenverkehr und überdies für den Güterverkehr über grössere Distanzen prädestiniert. Sachlich erfasst sind die Verkehrsunternehmungen, Planung, Bau, Betrieb, Leistungsangebote, Finanzierung, Stellung des Benützers, Sicherheitsbelange etc. (FELIX UHLMANN/MARTIN LENDI, in: BERNHARD EHRENZELLER/PATRICIA EGLI/PETER HETTICH/PETER HONGLER/BENJAMIN SCHINDLER/STEFAN G. SCHMID/RAINER J. SCHWEIZER [Hrsg.], St. Galler Kommentar, Die schweizerische Bundesverfassung, 4. Aufl., Zürich 2023, Art. 87 Rz. 36). Daraus folgt, dass der im Kanton Basel-Stadt verkehrende Tramverkehr sowie die dafür erforderliche Infrastruktur unter die Eisenbahngesetzgebung des Bundes fällt und in diesem Bereich dem Bund eine umfassende, nachträgliche derogatorische Kompetenz gemäss Art. 87 BV zukommt. Der Tramverkehr dient ausserdem der regelmässigen und gewerbsmässigen Personenbeförderung. Damit fällt er zusätzlich unter das Personenbeförderungsmonopol des Bundes gemäss Art. 92 Abs. 1 BV und die entsprechenden Vorschriften sind einzuhalten.

Gemäss Art. 18 ff. EBG benötigen Bauten und Anlagen und auch deren Änderungen im Bereich Eisenbahn - und somit gemäss den obigen Ausführungen auch im Bereich Tram - einer Plangenehmigung des Bundesamts für Verkehr (BAV). Dies entspricht einer Baubewilligung. Im Plangenehmigungsverfahren prüft das BAV, ob das Projekt den technischen Vorschriften entspricht, die Rechte der Betroffenen wahrt und die bundesrechtlichen Bestimmungen zu Raumplanung sowie Umwelt-, Natur- und Heimatschutz einhält. Es gibt unter gewissen Voraussetzungen gemäss Art. 18i EBG auch ein vereinfachtes Plangenehmigungsverfahren. Zur Umsetzung der Initiative (Teilaspekt der tramfreien Innenstadtachse) müsste somit auch ein Genehmigungsverfahren gemäss EBG beim BAV eröffnet werden, dessen Ausgang zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorhergesagt werden kann.

3.3.3 Beachtung kantonalen Rechts

Es bestehen verschiedene Staatsverträge zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft, die die Ausgestaltung und den Betrieb des öffentlichen Verkehrs zum Inhalt haben. Die Forderungen der Initiative haben indirekt Auswirkungen darauf, die Verträge stehen aber der Initiative nicht entgegen.

Das Gesetz über die Nutzung des öffentlichen Raumes vom 16. Oktober 2013 (NöRG, SG 724.100) regelt wie es der Titel schon sagt, die Nutzung des öffentlichen Raumes. Die in der Initiative definierte Innenstadtachse beschlägt gemäss den öffentlich zugänglichen Informationen auf dem Geoportal des Kantons Basel-Stadt sog. Allmendparzellen, die unter den Geltungsbereich des NöRG fallen. Gemäss § 4 Abs. 1 NöRG muss die Nutzung des öffentlichen Raumes dem Zweck entsprechen, der sich insbesondere aus Verfassungsrecht, Gesetz, Verordnung, Richtplan,

Nutzungsplänen und aus den speziellen Nutzungsplänen gemäss diesem Gesetz ergibt. Dies bedeutet, dass der Kanton mittels der genannten Instrumente (Erlasse bzw. Planinstrumente) die Nutzung des öffentlichen Raumes gestalten kann. Dabei sind die verfassungsrechtlichen Grundsätze und auch Grundrechte, wie z.B. der barrierefreie Zugang für Menschen mit Behinderungen, einzuhalten.

Sollten zur geforderten Gestaltung noch andere planerische Massnahmen notwendig sein, sind die Bestimmungen und Verfahren gemäss dem Bau- und Planungsgesetz vom 17. November 1999 (BPG; SG 730.100) einzuhalten. Möglicherweise sind Änderungen des Richtplanes notwendig, für dessen Erlass der Regierungsrat zuständig ist (vgl. § 94 Abs. 1 BPG). Ein Richtplan ist ein behördenverbindlicher, strategischer Handlungsplan für die langfristige Raumentwicklung, dessen Mindestinhalte im Bundesrecht geregelt sind. Sollte als geeignetes Gestaltungsinstrument ein Bebauungsplan in Frage kommen, sind auch dessen Verfahrens- und Inhaltsvorschriften einzuhalten. Bebauungspläne dienen dazu, in eingegrenzten Teilräumen der Stadt besondere Bauvorschriften zu erlassen, die von den üblichen Zonenvorschriften abweichen. Damit kann auf besondere Verhältnisse vor Ort oder auf besondere stadträumliche Potenziale reagiert werden. Zur Festsetzung, Änderung oder Aufhebung von Bebauungsplänen ist vorgängig eine öffentliche Planaufgabe durchzuführen. Dabei können Anregungen und von direkt Betroffenen auch Einsprachen geltend gemacht werden.

3.3.4 Keine Unmöglichkeit und Einheit der Materie

Die Initiative verlangt nichts Unmögliches und die diversen Abschnitte im vorgeschlagenen Paragraphen weisen einen inhaltlichen Zusammenhang auf.

3.4 Fazit

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

4. Inhaltliche Beurteilung der Initiative

Die Initiative fordert, die Achse Barfusserplatz – Marktplatz – Schiffflände als öffentlichen Raum zum Aufenthalt und zur Begegnung mit städtebaulich hochwertiger Gestaltung der Plätze und Strassen zu gestalten. Um dies zu ermöglichen, darf - abgesehen von öffentlichen Mobilitätsangeboten zur internen Erschliessung der Innenstadt - kein öffentlicher Verkehr auf der Innenstadt-Achse verkehren und sie muss frei von Tramgleisen sein.

4.1 Hochwertige Gestaltung der Innenstadt

Der Regierungsrat anerkennt die Bestrebungen der Initiative, Plätze und Strassen in der zentralen Innenstadtachse hochwertig zu gestalten. Dies entspricht auch dem Ziel des Regierungsrates und ist bereits in den geltenden rechtlichen und planerischen Grundlagen des Kantons Basel-Stadt verankert. Bei der Gestaltung des öffentlichen Raums wird dies berücksichtigt.

Für die zentrale Innenstadt bildet das Gestaltungskonzept Innenstadt (GKI) den übergeordneten gestalterischen Rahmen. Zudem schreibt § 58 des Bau- und Planungsgesetzes vor, dass die Gestaltung des öffentlichen Grundes und seiner Ausstattung erhöhten Ansprüchen zu genügen hat. Gemäss dem Stadtklimakonzept sind Baumpflanzungen, Begrünungen, Entsiegelungen und weiteren Klimaadaptionsmassnahmen systematisch zu prüfen. Die konkrete Ausgestaltung von Strassen und Plätzen erfolgt standortbezogen und unter Abwägung der sozialen, wirtschaftlichen, ökologischen, kulturellen, verkehrlichen und betrieblichen Anforderungen. Dabei sind insbesondere die vorhandenen Infrastrukturen sowie die Anforderungen an Erschliessung und Anlieferung, Ver- und Entsorgung und an die vielfältige Nutzung des öffentlichen Raums (inkl. Veranstaltungen) zu

berücksichtigen¹. Gestaltungseinschränkungen und -möglichkeiten eines Raumes hängen somit nicht nur davon ab, ob ein Tram verkehrt oder nicht.

Absatz 1 und 2 des § 34a Kantonsverfassung gemäss Initiativtext entsprechen somit der gängigen Planungspraxis des Kantons und sind unabhängig von Absatz 3, der Aufhebung des öffentlichen Verkehrs und insbesondere der Tramgleise in der zentralen Innenstadtachse, umsetzbar.

4.2 Reduktion der Tramlinien in der Innenstadt, aber keine komplette Verbannung

Der Regierungsrat teilt das Anliegen der Initiative, die Innenstadt vom Tramverkehr zu entlasten. Dies ist eines der erklärten Ziele des Tramnetzes 2030, zu dem die Projekte Margarethenverbindung, Petersgraben und Claragraben gehören. Diese Vorhaben ermöglichen es, dass weniger Trams via Marktplatz geführt werden und die Qualität der Erschliessung dennoch hoch bleibt.

Darüber hinaus hat der Regierungsrat im Hinblick auf die Beantwortung des Anzugs Fuhrer betreffend Optimierung des Tramverkehrs durch die Innenstadt (P 255032) ein Liniennetz erarbeiten lassen, welches die Innenstadt bereits kurzfristig und ohne neue Infrastruktur entlastet. Aktuell verkehren bis zu sieben Linien zwischen Barfüsserplatz und Schiffflände. Mit dem angepassten Liniennetz kann erreicht werden, dass auf diesem Abschnitt nur noch fünf Linien verkehren. Werden die geplanten Margarethenverbindung und das Tram Petersgraben realisiert, können weitere Linien aus der Achse Barfüsserplatz – Schiffflände verlagert werden.

Die Initiative wählt mit dem Ansatz, das Tram vollständig aus dem Innenstadtkorridor zwischen Barfüsserplatz und Schiffflände zu verbannen, einen Weg, der negative Auswirkungen für die ÖV-Passagiere, das gesamte ÖV-System und die Innenstadt hätte. Die Erreichbarkeit des Marktplatzes und der umliegenden Bereiche mit dem ÖV würde sich verschlechtern, was sich wiederum negativ auf die Geschäfte in diesem Gebiet auswirken würde. Der Raum Marktplatz wäre ohne Tramhaltestelle für alle Passagiere schlechter erreichbar, was insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen von Nachteil wäre. Das von den Initianten angedeutete Ersatzangebot mit Shuttles würde diesen Mangel nicht ausgleichen, da dessen Nutzung ein zusätzliches Umsteigen bedingt. Zudem muss aufgrund der schlechteren Erschliessung der Innenstadt durch den ÖV mit einer Zunahme des Veloverkehrs gerechnet werden. Dies verschärft die ohnehin schon bestehende Problematik der knappen Veloabstellanlagen in der Innenstadt und erhöht das Konfliktpotenzial mit dem Fussverkehr.

Zudem wird die Achse Barfüsserplatz-Schiffflände von vielen Fahrgästen nur durchquert. Für Passagiere, die vom oder ins Kleinbasel bzw. von oder nach Riehen, via Mittlere Brücke durch die Innenstadt fahren, führt die Initiative zu einem um mindestens 5 Minuten längeren Weg (berechnet über den Petersgraben). Dadurch wird der ÖV auf zahlreichen Verbindungen deutlich langsamer.

Die Initiative steht in einem weiteren Widerspruch zur Tramnetzentwicklung. Würde der Korridor Barfüsserplatz - Schiffflände lediglich durch den Petersgraben ersetzt, käme dies einer Verlagerung der Probleme auf eine andere Achse gleich. Schwierigkeiten mit der Stabilität des Tramnetzes und bei Blockaden einer Achse blieben aufgrund fehlender Redundanz bestehen. Zudem wird über das Projekt Tram Petersgraben politisch unabhängig und zu einem späteren Zeitpunkt entschieden.

4.3 Fazit

Zusammenfassend hat die Initiative weitreichende Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr. Aus diesem Grund möchte der Regierungsrat sie vertieft prüfen und dazu berichten, damit sich die Stimmbevölkerung eine fundierte Meinung bilden kann. Zurzeit ist unklar, wie das Tramnetz ohne die Achse Barfüsserplatz – Schiffflände funktionieren würde. Ein Ersatzangebot mit Shuttles in der

¹ Entwicklungsrichtplan Innenstadt und Gestaltungskonzept Innenstadt (GKI), Bau- und Planungsgesetz des Kantons Basel-Stadt, SG 730.100, insbesondere § 58, Stadtklimakonzept Basel-Stadt, P210924, Regierungsratsbeschluss vom 6. Juli 2021, insbesondere Handlungsfeld 5

heute autofreien Innenstadt müsste hinsichtlich Machbarkeit, Route, Platzbedarf, hindernisfreien Haltestellen, Kosten etc. geprüft werden. Auch zu den zu erwartenden finanziellen Auswirkungen beim ÖV durch Mehrkosten und Mindereinnahmen möchte der Regierungsrat berichten. Zudem muss gemäss einem der Staatsverträge zwischen BS und BL² bei baulichen und dauernden betrieblichen Massnahmen, welche sowohl die BVB als auch die BLT betreffen, die Stellungnahme der paritätischen Kommission eingeholt werden. Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Grossen Rat, ihm die kantonale Volksinitiative «GO Basel GO! Für mehr Lebensqualität in der Basler Innenstadt (Innenstadt-Initiative)» zur Berichterstattung zu überweisen.

5. Antrag

Gestützt auf § 18 IRG und auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat:

1. Die formulierte kantonale Volksinitiative «GO Basel GO! Für mehr Lebensqualität in der Basler Innenstadt (Innenstadt-Initiative)» wird für rechtlich zulässig erklärt.
2. Die formulierte kantonale Volksinitiative «GO Basel GO! Für mehr Lebensqualität in der Basler Innenstadt (Innenstadt-Initiative)» 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



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

² SG 953.800 – Vereinbarung über die Basel Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG, §16b

Grossratsbeschluss

über die rechtliche Zulässigkeit der kantonalen Volksinitiative «GO Basel GO! Für mehr Lebensqualität in der Basler Innenstadt (Innenstadt-Initiative)»

(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 3'734 Unterschriften zustande gekommene, formulierte kantonale Volksinitiative «GO Basel GO! Für mehr Lebensqualität in der Basler Innenstadt (Innenstadt-Initiative)» 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.