



An den Grossen Rat

13.1547.01

BVD/P131547

Basel, 18. Dezember 2013

Regierungsratsbeschluss vom 17. Dezember 2013

Kantonale Initiative „Strasse teilen – Ja zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative Basel-Stadt)“

Bericht über die rechtliche Zulässigkeit und das weitere Vorgehen

1. Ausgangslage

Die Kantonale Volksinitiative „Strasse teilen – Ja zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative Basel-Stadt)“ ist zustande gekommen (vgl. Kap. 2). Die Initiative ist formuliert und verlangt, dass das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt vom 13. März 1991 mit folgendem neuen § 13c ergänzt wird.

§ 13c. *Zur Umsetzung des in § 13b, insbesondere Abs. 3 zu gewährleistenden Schutzes vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen, ergreift der Kanton für alle gemäss Strassen-netzhierarchie verkehrsorientierten Strassen mit begleitendem und/oder querendem Fuss- und Veloverkehr sowie für die Tramachsen folgende Massnahmen:*

- a) Die Flächen für den Fussverkehr entlang oder quer zu verkehrsorientierten Strassen sind nach den aktuellen VSS-Normen auszubilden oder anzupassen.*
- b) Es werden durchgehende Verkehrsanlagen für den leichten Zweiradverkehr gemäss VSS-Normen in beide Fahrtrichtungen angeboten. Zu bevorzugen sind Radwege aller Art. Radstreifen sind innerorts generell, ausserorts nur in Ausnahmefällen ausreichend.*
- c) Der Strassenquerschnitt darf auf Grund der Massnahmen lit. a und b nur in Ausnahmefällen verbreitert werden. Heutige, den FussgängerInnen vorbehaltene Trottoirs dürfen nicht verschmälert werden. Die Mitnutzung durch den Radverkehr ist nur in Ausnahmefällen und unter Berücksichtigung der VSS-Normen und von Abs. 2 zulässig.*
- d) Auf den Tramachsen werden Tram und Bus an den Lichtsignal- und Pförtneranlagen verstärkt und konsequent bevorzugt. Gegebenenfalls sind für die Bevorzugung weitere bauliche, betriebliche, verkehrslenkende und -beschränkende Massnahmen zu ergreifen.*

2 Durch die Massnahmen gemäss Abs. 1 und nötigenfalls durch weitere bauliche, betriebliche, verkehrslenkende und -beschränkende Massnahmen

- a) gewährleistet der Kanton auf seinen Kantonsstrassen einen sicheren und hindernisfreien, gegenüber dem Motorfahrzeugverkehr bevorzugten sowie unter sich möglichst konfliktfreien Tram-, Bus-, Fuss- und Veloverkehr
- b) verhindert der Kanton Ausweichverkehr von Motorfahrzeugen auf siedlungsorientierte Strassen.

3 Die Pflicht gemäss Abs. 1 lit. b entfällt,

- a) sofern innerorts die betroffenen Strassen als Strecken oder in Zonen mit maximal Tempo 30, entsprechend den bundesrechtlichen Vorgaben, signalisiert werden
- b) sofern innerorts auf baulich besonders engen Strassenabschnitten, falls die Vorgaben des Bundesrechts eine Signalisation mit maximal Tempo 30 nicht erlauben, mit geeigneten Massnahmen eine deutliche Verminderung des motorisierten Individualverkehrs gewährleistet wird
- c) sofern ausserorts der Veloverkehr unabhängig der verkehrsorientierten Strassen direkt, sicher und umwegfrei auf bestehenden Verkehrsanlagen geführt wird.

4 Zur Umsetzung von § 13b, insbesondere Abs. 3 ist mit geeigneten Massnahmen, insbesondere jenen gemäss § 13c Abs. 1 lit. d, dafür zu sorgen, dass dem öffentlichen Verkehr weder aus § 13c Abs. 1 lit. a bis c noch Abs. 3 Nachteile in Bezug auf vermeidbare Behinderungen und Gefährdungen erwachsen.

5 Bis spätestens 5 Jahre nach Annahme der Initiative müssen die betroffenen Strassen innerorts die Massnahmen gemäss Abs. 1 bis 4 aufweisen. Auf betroffenen Strassen ausserorts müssen bauliche Massnahmen gemäss Abs. 1 bis 4 bis spätestens 10 Jahre nach Annahme der Initiative umgesetzt sein.

Dieser neu vorgeschlagene §13c ist im Wesentlichen eine Ausformulierung des seit langem bestehenden §13b, Abs. 3, der eine Bevorzugung des Fussverkehrs, des nicht motorisierten Verkehrs und des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr fest schreibt. Der Paragraph fordert zudem, dass diese bevorzugten Verkehrsarten vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden. Die Initianten bemängeln, dass diese Ziele noch immer ungenügend umgesetzt seien. Die Initiative verlangt deshalb konkretere Massnahmen.

2. Zustandekommen der Initiative

2.1 Vorprüfung

Am 25. April 2012 hat die Staatskanzlei gemäss § 4 IRG vorprüfungsweise durch Verfügung festgestellt, dass die Unterschriftenliste und der Titel der vorliegenden Volksinitiative 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 28. April 2012 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 28. April 2012 hat die Staatskanzlei demgemäss darauf hingewiesen, dass die Sammelfrist am 28. Oktober 2013 abläuft.

2.2 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 25. September 2013 durch Verfügung festgestellt, dass die kantonale Initiative «Strassen teilen – JA zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative Basel-Stadt)» mit 3'388 gültigen Unterschriften die vorgeschriebene Zahl der gültigen Unterschriften aufweist und damit zustande gekommen ist. Diese Verfügung wurde im Kantonsblatt vom 28. September 2013 veröffentlicht.

2.3 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.

2.4 Das Anliegen der Initiative

Wie dem Initiativtext zu entnehmen ist, handelt es sich bei der vorliegenden Initiative um eine Präzisierung von § 13b Abs. 3 des baselstädtischen Umweltschutzgesetzes (USG BS, SG 780.100). Die Bestimmung verlangt, dass „der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen (...) durch bauliche, betriebliche, verkehrslenkende oder -beschränkende Massnahmen dafür (sorgen), dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nicht motorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.“ In der Initiative werden diverse verkehrstechnische Massnahmen aufgelistet, mit denen im Wesentlichen im Sinne von § 13b Abs. 3 USG mehr Platz und Sicherheit für Fussgängerinnen, Fussgänger und Velos auf den Hauptverkehrsachsen sowie eine weitergehende prioritäre Behandlung für den öffentlichen Verkehr erreicht werden sollen. Konkret fordert die Initiative etwa, dass den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten Trottoirs nicht schmaler werden dürfen und dass für den leichten Zweiradverkehr innerorts durchgehende Radstreifen bzw. ausserorts Radwege zu erstellen sind. Dabei dürfen die Strassen nur in Ausnahmefällen verbreitert werden. Postuliert wird sodann eine verstärkte und konsequente Bevorzugung von Tram und Bus an den Lichtsignalanlagen. Gleichzeitig muss der Kanton durch entsprechende Massnahme verhindern, dass der Motorfahrzeugverkehr auf siedlungsorientierte Strassen ausweicht. Die Massnahme auf Strassen innerorts sind nach dem Willen der Initiantinnen und Initianten mit einer Frist von fünf Jahren, die Massnahmen ausserorts mit einer Frist von zehn Jahren umzusetzen.

2.5 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 Initiative handelt es sich um einen ausformulierten Gesetzestext. Nach dem Vorschlag der Initiantinnen und Initianten soll im USG BS ein neuer § 13c eingefügt werden. Die neue Bestimmung lässt sich ohne Weiteres in das bestehende Regelwerk bzw. im bestehenden Kapitel „Umweltbelastungen aus dem Verkehr“ einfügen. Sie erfüllt damit die Erfordernisse an eine ausformulierte Initiative gemäss § 47 Abs. 3 KV bzw. von § 1 IRG.

3. Prüfung der Zulässigkeit der Initiative

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.

3.1 Übereinstimmung mit höherem Recht

Nach Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) vom 19. Dezember 1958 können die Kantone Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen erlassen, „soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern.“ Bei den in der Initiative aufgestellten einzelnen Forderungen handelt es sich im Wesentlichen um Massnahmen im Anwendungsbereich des SVG. Dies zeigt sich nicht zuletzt daran, dass die geforderten Massnahmen (Massnahmen zugunsten der Fussgänger und des leichten Zweiradverkehrs) bzw. allfällige Ausnahmeregelungen nach den aktuellen VSS-Normen (Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleuten) zu realisieren sind. Diese VSS-Normen stützen sich, soweit es um verkehrstechnische Massnahmen geht, auf das SVG.

Die Kompetenz im Bereich des öffentlichen Orts- und Regionalverkehr liegt grundsätzlich bei den Kantonen.

Der Massnahme- bzw. Ausnahmekatalog steht nach dem Gesagten nicht in Widerspruch zu Bundesrecht. Ebenso sind keine Kollisionen mit Normen des Staatsvertragsrechts ersichtlich.

3.2 Die Beachtung kantonalen Rechts

Unter der Marginalie „Verkehrspolitik“ besagt § 30 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005 (KV; SG 111.100), dass der Staat eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Mobilität ermöglicht und koordiniert, wobei der öffentliche Verkehr Vorrang genießt. Die Initiative steht im Einklang mit den Zielen dieser Verfassungsbestimmung.

Wie oben bereits ausgeführt und aus dem Initiativtext (vgl. § 13c Abs. 1 Satz 1) ersichtlich ist, streben die Initiantinnen und Initianten eine Konkretisierung von § 13b Abs. 3 USG BS an. Darin sind die in der Initiative geforderten konkreten Massnahmen in einer allgemein gehaltenen Formulierung bereits angelegt.

3.3 Keine Unmöglichkeit und Einheit der Materie

Auch wenn die vorgegebene Umsetzungsfrist mit fünf bzw. zehn Jahren sehr ambitiös erscheint, ist die Initiative nicht undurchführbar. In Bezug auf den Grundsatz der Einheit der Materie gibt die Initiative zu keinen Bemerkungen Anlass.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ist der Regierungsrat zum Schluss gekommen, dass die vorliegende Initiative ohne weiteres rechtlich zulässig ist.

4. Inhaltliche Beurteilung der Initiative

4.1 Grundsätzliche Beurteilung

Die Initiative versucht einen bestehenden Gesetzesartikel weiter zu konkretisieren. Die Initiative nimmt damit Bezug auf die gesetzlich vorgegebene Verkehrspolitik des Kantons. Die einzelnen Forderungen sind aber sehr absolut formuliert und sollen flächendeckend auf allen verkehrsorientierten Strassen des Kantons gelten. In der konkreten Verkehrsprojektierung wäre es damit nicht

mehr möglich, die spezifischen Besonderheiten der lokalen Situation einfließen zu lassen. Unabhängig von den tatsächlichen Bedürfnissen der verschiedenen Verkehrsmittel müssten alle Strassen nach den gleichen Prioritäten geplant werden. Dies ist nicht sinnvoll und würde zu ineffizienten Lösungen führen.

Im Bemühen die Bedürfnisse des Fussverkehrs, des Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs gleichwertig einzubeziehen, ist der mit in der Initiative formulierte Gesetzesparagraph sehr lang geraten. Dennoch bleiben einige Begriffe vage. Der Interpretationsspielraum bleibt gross. Der Initiativtext zeigt damit deutlich, dass die Komplexität der Materie zu gross ist, um mit allgemeingültigen Forderungen allen Situationen gerecht zu werden. Insbesondere die sich konkurrenzierenden Ansprüche zwischen Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr werden damit nicht gelöst.

Die zulässige Übergangsfrist von fünf beziehungsweise zehn Jahren ist zudem extrem kurz. Es ist aufgrund der nötigen Prozesse und Ressourcen sowie der hohen Belastung der Stadt mit Baustellen auf fast allen verkehrsorientierten Strassen ausgeschlossen, alle betroffenen Strassen entsprechend den Forderungen der Initiative umzubauen. Zudem wäre die fristgerechte Umsetzung ineffizient und teuer, da die Umbaumassnahmen nicht mit dem Erhaltungsbedarf koordiniert werden könnten.

4.2 Forderungen der Initiative im Einzelnen

4.2.1 Flächen für den Fussverkehr (§ 13c, Abs. 1, lit a)

Die Initiative fordert Flächen für den Fussverkehr entsprechend den aktuellen VSS-Normen auszubilden. Diese Forderung dürfte in Basel weitestgehend erfüllt sein, lässt doch die Norm einen grossen Spielraum in der Festlegung von Trottoirbreiten (1.5 bis 3.5 m) in Abhängigkeit von eher vage formulierten Kriterien. Neu angelegte Fussgängerflächen werden auf jeden Fall normgemäss ausgeführt.

4.2.2 Durchgehende Verkehrsanlagen für leichten Zweiradverkehr (§ 13c, Abs. 1, lit b)

Die Initiative fordert Velomassnahmen (bevorzugt Radwege) für sämtliche verkehrsorientierten Strassen des Kantons. Die bisherige Praxis konzentrierte sich auf die Anordnung von Massnahmen entlang der im entsprechenden Teilrichtplan definierten Velorouten. Ergänzende Massnahmen auf allen verkehrsorientierten Strassen wurden nur umgesetzt, wenn sie mit verhältnismässigem Aufwand möglich sind. Aufgrund der teilweise engen Platzverhältnisse hätte eine flächendeckende Ausstattung aller verkehrsorientierten Strassen mit Radverkehrsanlagen erhebliche Konsequenzen: Einerseits müssten an vielen Orten Parkplätze und Vorsortierspuren oder, wo vorhanden, die zweite Fahrspur je Richtung ersatzlos aufgehoben werden. Andererseits gäbe es diverse Strassen, wo eine bauliche Verbreiterung der Fahrbahn (z.B. auf Kosten von Baumreihen) notwendig wäre. Damit würde aber das bestehende Freiraumkonzept Basel, das u.a. auch die Strassenbäume festlegt, tangiert.

Die generelle Bevorzugung von Radwegen gegenüber anderen Velomassnahmen widerspricht den Planungsgrundsätzen eines stadtgerechten, verträglichen Verkehrs und der Zuordnung des rollenden Verkehrs auf die Fahrbahn. Radwege brauchen im Vergleich zu Radstreifen mehr Platz, beschleunigen aufgrund der breiteren Strassenquerschnitte den MIV und führen an sämtlichen Einmündungen und Knoten zu inkonsistenten Veloführungen, zu mehr Konflikten und erhöhten Gefährdungen für den Radverkehr sowie zu längeren Wartezeiten für abbiegende Velos.

4.2.3 Keine Verbreiterung Strassenquerschnitt (§ 13c, Abs. 1, lit c)

Gemäss Initiativtext darf der Strassenquerschnitt aufgrund von Massnahmen zugunsten des Fuss- oder Veloverkehrs nicht verbreitert werden. Gemäss VSS-Norm beinhaltet der Strassenquerschnitt nicht nur die Fahrbahn, sondern auch die Trottoirs. Die Forderung bewirkt damit, dass bei einer ungenügenden Querschnittsbreite in erster Linie die Anliegen der Grünplanung zurück-

gestuft werden müssen; die Bestimmung ginge also zu Lasten von Baumreihen und Alleen und könnte zu Widersprüchen zum bestehenden Freiraumkonzept Basel führen.

4.2.4 Konsequente Bevorzugung von Tram und Bus (§ 13c, Abs. 1, lit d)

Die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs ist bereits heute in der Verfassung und im Umweltschutzgesetz (§ 13b) verankert. Sie wird an den Lichtsignalanlagen mittels Anmeldemittel soweit möglich umgesetzt (Problematik sich konkurrenzierender ÖV-Achsen). Die zusätzliche Betonung dieser Forderung ohne konkrete Vorgabe für die Umsetzung dürfte in der Praxis kaum zu einer Veränderung führen. Im Gegenteil, die Forderung könnte unter Umständen sogar leichte Einschränkungen für den ÖV (z.B. Tempo 30 auf gewissen Abschnitten), die im Einzelfall aus einer Gesamtbetrachtung heraus durchaus sinnvoll sein können, verhindern.

4.2.5 Weitere Massnahmen (§ 13c, Abs. 2)

Die Forderung nach einer Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs ist bereits im USG enthalten (§13b). Die zusätzliche Betonung bringt keine konkreten Vorgaben, wie diese Bevorzugung zu erreichen ist. Zudem lässt die Initiative das Spannungsfeld zwischen ÖV, Fussverkehr und Veloverkehr bewusst offen. Die Initiative bringt hier also keinen neuen Input für die tägliche Prioritätensetzung im Rahmen der Verkehrsprojektierung, in welcher alle Ansprüche nur sehr selten vollumfänglich abgedeckt werden können.

4.2.6 Wegfall der Pflicht zu Radverkehrsmassnahmen (§ 13c, Abs. 3)

Die Pflicht zu Radverkehrsmassnahmen entfällt gemäss Initiativtext, wenn die verkehrsorientierte Strasse mit Tempo 30 signalisiert wird oder wenn ausserorts ein paralleler unabhängiger Radweg besteht. Beides ist gemäss einer ersten Einschätzung sinnvoll. Sehr unbestimmt bleibt aber der dritte Wegfallgrund einer „deutlichen Verminderung des motorisierten Individualverkehrs“. Es ist nicht definiert, was „deutlich“ bedeutet und welche Belastung als Ausgangsgrösse für die anvisierte Verminderung angenommen wird (diejenige im Jahr der Einreichung der Initiative, im Jahr der Annahme der Initiative, im Zustand vor Beginn einer sich bereits in Ausführung befindlichen Massnahme?). Zudem ist fraglich, ob Strassen, die bereits heute über eine sehr geringe Verkehrsbelastung verfügen, von dieser Ausnahmeregelung profitieren könnten, was aber logischerweise sinnvoll wäre.

4.2.7 Keine Nachteile für den öffentlichen Verkehr (§ 13c, Abs. 4)

Die ganze Initiative geht grundsätzlich von einer gleichberechtigten Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs aus. Im Absatz 4 bekommt der öffentliche Verkehr aber eine Sonderstellung, in dem alle in den übrigen Absätzen geforderten Massnahmen zu keiner Behinderung des ÖV führen dürfen. Dies trägt nicht zur Klarheit der Forderungen bei. Zudem bleibt der Begriff der „vermeidbaren“ Behinderungen wiederum sehr vage und lässt die für eine gesetzliche Grundlage erforderliche Klar- und Bestimmtheit vermissen.

4.2.8 Umsetzungsfrist von 5 bzw. 10 Jahren (§ 13c, Abs. 5)

Die Initiative fordert eine Umsetzung sämtlicher notwendiger Massnahmen innert fünf Jahren innerorts bzw. innert zehn Jahren ausserorts. Diese kurzen Fristen sind realistischerweise – wenn überhaupt – nur sehr schwer einzuhalten. Die heute vorhandenen Planungs- und Projektierungsressourcen sowie die Kapazitäten für die Umsetzung genügen nicht. Die vorgeschriebenen Verfahren und nötigen Prozesse bedingen eine längere Umsetzungsdauer. Die im Einzelfall zu erwartenden Rechtsmittelverfahren dürften einen erheblichen Teil dieser Fristen beanspruchen. Zudem ist eine nicht mit Erhaltungsbedarf koordinierte Umsetzung äusserst ineffizient und sehr teuer. Des Weiteren ist ein Verkehrszusammenbruch und damit verbunden eine Verkehrsverlagerung in die Quartiere zu erwarten, wenn fast alle verkehrsorientierten Strassen gleichzeitig mit Baustellen belegt sind.

Mit dem zu erwartenden grossen finanziellen Aufwand werden auch andere gesetzlich vorgeschriebene Massnahmen oder mit Grossratsbeschluss genehmigte Grossprojekte, wie die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bei ÖV-Haltestellen oder der Tramnetzausbau, konkurrenziert. Denn die kantonalen Finanzen erlauben keine parallele Umsetzung einer solchen Vielzahl kostenintensiver Projekte.

5. Weiteres Vorgehen

Da die Forderungen der Initiative im Grundsatz der städtischen Verkehrspolitik nicht widersprechen, möchte der Regierungsrat die Initiative trotz der oben aufgeführten Mängel im Detail prüfen. Diese Prüfung soll zeigen, ob mit einem Gegenvorschlag die verlangte Konkretisierung des bestehenden § 13b, Abs. 3 USG praxistauglich und finanziell tragbar erreicht werden kann oder ob die Initiative zur Ablehnung empfohlen werden soll.

Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Grossen Rat, ihm die „Strasseninitiative“ zur Berichterstattung zu überweisen.

6. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen und gestützt auf § 18 IRG beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des folgenden Beschlussentwurfes:

- ://: 1. Dem beiliegenden Entwurf zu einem Grossratsbeschluss wird zugestimmt und die formulierte Volksinitiative „Strasse teilen – Ja zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative Basel-Stadt)“ für rechtlich zulässig erklärt.
2. Die formulierte Volksinitiative „Strasse teilen – Ja zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative Basel-Stadt)“ wird dem Regierungsrat 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. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Über die rechtliche Zulässigkeit der kantonalen Initiative „Strasse teilen – Ja zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative Basel-Stadt)“

(vom [Datum eingeben])

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

:/// Die mit 3'388 Unterschriften zustande gekommene formulierte Volksinitiative „Strasse teilen – Ja zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative 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.