



Bitte diese Titelseite austauschen gegen
Titelseite Schreiben 16.1258.01

An den Grossen Rat

16.0286.02

12.1956.01

BVD/P160286/P12956

Basel, 7. September 2016

Regierungsratsbeschluss vom 30. August 2016

Ratschlag

betreffend die kantonale Volksinitiative „für eine ringförmige Velo-Komfortroute (Veloring-Initiative)“

Inhalt

1. Begehren	3
2. Begründung	3
2.1 Ausgangslage	3
2.2 Forderungen der „Veloring-Initiative“	3
2.3 Beurteilung des Regierungsrates	4
3. Ausgangslage im Kanton Basel-Stadt	4
3.1 Verkehrspolitik	4
3.1.1 Verkehrspolitisches Leitbild	4
3.1.2 Politische Vorstösse	4
3.2 Rechtliche und planerische Grundlagen	5
3.2.1 Rechtliche Grundlagen	5
3.2.2 Planerische Grundlagen	5
3.3 Veloförderung	5
3.3.1 Massnahmen zur Veloförderung	5
3.3.2 Entwicklung Veloverkehr	6
3.3.3 Umsetzungsprogramm Teilrichtplan Velo	6
3.3.4 Masterplan Velo	7
3.3.5 Finanzierung	8
3.4 Einschätzung	8
4. Kantonale Volksinitiative „für eine ringförmige Velo-Komfortroute (Veloring-Initiative)“: Vorschlag des Regierungsrates für eine ausformulierte Vorlage	8
4.1 Initiativtext	8
4.2 Übersicht zum Vorschlag für eine ausformulierten Vorlage	9
4.3 Lage und Massnahmen des Velorings	9
4.4 Kosten und Finanzierung des Velorings	11
4.4.1 Finanzierungsmodell	11
4.4.2 Kostenübersicht	12
4.4.3 Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm des Bundes	12
4.5 Umsetzungsprogramm des Velorings	13
5. Vorgehen und Termine	13
5.1 Zulässigkeit und weiteres Verfahren zur Veloring-Initiative	13
5.2 Umgang mit Initiative	14
5.2.1 Abstimmung über die Volksinitiative	14
5.2.2 Rückzug der Initiative und fakultatives Referendum	14
6. Wirtschaftlichkeit	14
7. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung	15
8. Antrag	15

1. Begehren

Mit dem vorliegenden Bericht beantragen wir Ihnen, dem nachfolgenden Vorschlag für eine ausformulierte Vorlage zur rechtlich zulässigen unformulierten Volksinitiative «für eine ringförmige Velo-Komfortroute (Veloring-Initiative)» zuzustimmen und der Gesamtheit der Stimmberechtigten mit der Empfehlung auf Zustimmung zur Abstimmung vorzulegen.

Zudem beantragen wir dem Grossen Rat gemäss Veloring-Initiative für die Gesamtkoordination, Planung, Projektierung und Umsetzung eines Velorings exklusive der Sevogelbrücke als sichere, vortrittsberechtigte und lückenlosen ringförmige Verbindung unter Berücksichtigung der bundesrechtlichen Vorgaben den Gesamtbetrag von 25,0 Mio. Franken zu bewilligen. Diese Ausgaben teilen sich wie folgt auf:

- Fr. 1'500'000 als Ausgabenbewilligung für die Gesamtkoordination und Planung von Massnahmen sowie für die Durchführung eines Wettbewerbs zur Zollbrücke zur Umsetzung des Velorings zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Planungspauschale
(Generalsekretariat, Pos. 6018.700.00023)
- Fr. 1'000'000 als Ausgabenbewilligung für die Umsetzung von Massnahmen auf dem Veloring mit Kosten unter 300'000 Franken zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, „Förderung Langsamverkehr“
(Generalsekretariat, Pos. 6018.720.01000)
- Fr. 22'500'000 als Rahmenausgabenbewilligung für die Projektierung und Umsetzung von Massnahmen auf dem Veloring mit Kosten über 300'000 Franken zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“
(Tiefbauamt, Pos. 6170.250.20032)

2. Begründung

2.1 Ausgangslage

Die Kantonale Volksinitiative „für eine ringförmige Velo-Komfortroute (Veloring-Initiative)“ ist am 20. Februar 2016 zustande gekommen. Die rechtliche Zulässigkeit wurde vom Grossen Rat an der Sitzung vom 8. Juni 2016 beschlossen. Mit GRB 16/23/11G hat der Grosse Rat die Initiative dem Regierungsrat zur Berichterstattung überwiesen.

2.2 Forderungen der „Veloring-Initiative“

Die „Veloring-Initiative“ (siehe Kap.4.1) will, dass in Ergänzung zu dem im «Teilrichtplan Velo 2013» vom Regierungsrat am 28. Oktober 2014 beschlossenen Veloroutennetz ein auffällig markierter Veloring um das Basler Stadtzentrum eingerichtet wird. Der Veloring soll den Velofahrerinnen und Velofahrern eine sichere, vortrittsberechtigte und lückenlosen Verbindung bieten, auf welcher zudem genügend Platz zum gefahrlosen Überholen und Nebeneinanderfahren zur Verfügung steht. Die Initiantinnen und Initianten begehren für die Planung und Realisierung ihres Anliegens einen Kredit in Höhe von 25,0 Mio. Franken. Der Veloring ist nach ihrem Willen mit Ausnahme des Sevogelstegs innert einer Frist von fünf Jahren nach Annahme der Initiative umzusetzen.

2.3 Beurteilung des Regierungsrates

Der Regierungsrat fördert das Velofahren als raumsparende, umweltfreundliche und gesunde Fortbewegungsart. Viele Baslerinnen und Basler schätzen das Velo als praktisches und schnelles Verkehrsmittel in der Stadt. Gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr (Bundesamt für Statistik, 2010) legen die Einwohnenden der Stadt Basel 16% ihrer Wege mit dem Velo zurück. Die kompakte Stadt mit dichter Besiedlung und guter Nutzungsdurchmischung bietet dafür beste Voraussetzungen. Innerorts ist das Velo für viele Wege das schnellste und zuverlässigste Verkehrsmittel. Für längere Fahrten gilt dies auch für die Kombination mit dem öffentlichen Verkehr.

Das Velofahren ist als umweltschonende Fortbewegungsart im Hinblick auf eine stadtverträgliche Verkehrsentwicklung im Kanton Basel-Stadt wichtig. Jede Fahrt mit dem Velo verringert die Beeinträchtigungen, die der motorisierte Individualverkehr durch Parkraumbedarf, Fahrzeuglärm, Abgase und Unfallpotenzial mit sich bringt. Zugleich entlastet der Veloverkehr den übrigen Verkehr auf Strasse und Schiene, vor allem innerstädtisch zu den Stosszeiten. Die Infrastruktur für den Veloverkehr verbraucht weniger Fläche als diejenige für den Autoverkehr, was in unserem dicht bebauten Kanton von besonderer Relevanz ist. Der Bau, Betrieb und Unterhalt der Veloinfrastruktur ist kosteneffizienter als für alle anderen Verkehrsmittel.

Die Umsetzung des Velorings trägt zur Förderung des Veloverkehrs bei und ist somit ein wichtiger Schritt für eine stadtgerechte Mobilität und eine nachhaltige Entwicklung in Basel. Sie unterstützt die Vorgaben der Verfassung und des Umweltschutzgesetzes wie auch diverse Ziele im Legislaturplan, im Richtplan und im verkehrspolitischen Leitbild (siehe auch Kap. 3). Der Regierungsrat unterstützt deshalb das grundsätzliche Anliegen der Initiative für eine sichere, attraktive und lückenlose Veloinfrastruktur.

3. Ausgangslage im Kanton Basel-Stadt

3.1 Verkehrspolitik

3.1.1 Verkehrspolitische Leitbild

Der Regierungsrat hat im Juni 2015 ein neues verkehrspolitisches Leitbild beschlossen. Das behördenverbindliche Instrument beschreibt die Verkehrspolitik und die geplanten Massnahmen der nächsten 15 bis 20 Jahre. Zu den vier übergeordneten Zielen gehören die Sicherstellung der Erreichbarkeit, die Erhöhung von Lebensqualität und Verkehrssicherheit sowie die Sicherstellung der Kosteneffizienz im Verkehr. Als strategische Schwerpunkte weist das Verkehrspolitische Leitbild unter anderem Lückenschlüsse und die sichere und nutzergerechte Gestaltung der Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur aus. Auch die Aufwertung und Umgestaltung öffentlicher Strassenräume sowie Massnahmen zur Verkehrsberuhigung stärken den Fuss- und Veloverkehr und tragen so zu einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bei.

3.1.2 Politische Vorstösse

In Bezug auf den Veloverkehr wurden in den letzten Jahren zahlreiche politische Vorstösse eingereicht. Diese betreffen vor allem die Optimierung der Velorouten (z.B. die Öffnung von Verbindungen für den Veloverkehr, die Verbreiterung von Velospuren) und die Verbesserung der Abstellplatzsituation für Velos. Die Verbesserung der Infrastruktur für den Veloverkehr wird politisch breit unterstützt.

3.2 Rechtliche und planerische Grundlagen

3.2.1 Rechtliche Grundlagen

In der Kantonsverfassung ist festgelegt, dass der Staat eine sichere, wirtschaftliche und umweltgerechte Mobilität sicherstellt und die Bevölkerung vor schädlichen Einflüssen wie zum Beispiel Lärm schützt. Das kantonale Umweltschutzgesetz (USG) konkretisiert in § 13 diese Aussagen mit einem quantitativen Reduktionsziel des privaten Motorfahrzeugverkehrs und mit einer Verpflichtung zur Erhöhung der Anteile umweltfreundlicher Verkehrsmittel am Gesamtverkehr sowie deren Bevorzugung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr.

3.2.2 Planerische Grundlagen

Richtplan BS 2012

Im Kantonalen Richtplan, Aktualisierung 2012, wird behördenverbindlich festgehalten, dass der Veloverkehr als siedlungsgerechte, umweltschonende und raumsparende Verkehrsart konsequent zu fördern sei und damit zur Reduktion des motorisierten Pendler- und Freizeitverkehrs beiträgt. Dies soll mittels rascher Vervollständigung des Veloroutennetzes, verkehrsberuhigter Wohnquartiere sowie der Bereitstellung geeigneter Veloabstellplätze erreicht werden. Zudem tragen Massnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit sowie velobezogene Serviceangebote dazu bei, die Akzeptanz und die Benutzung des Velos zu steigern.

Teilrichtplan Velo 2013

Die im Teilrichtplan Velo (TRP Velo) festgelegten Erweiterungen des Veloroutennetzes sowie grosser Veloparkieranlagen (Velostationen, Bike&Ride-Anlagen) leisten einen grundlegenden Beitrag zur Erhöhung des Veloanteils am Verkehrsaufkommen. Im Veloroutennetz wird erstmalig zwischen zwei gleichwertigen Netzen unterschieden: Das dichte Basisroutennetz dient Velofahrenden mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis, während das Pendlerrouthenetz routinierten Velofahrenden erlaubt, möglichst direkt und schnell ans Ziel zu gelangen. Der Regierungsrat hat den TRP Velo am 28. Oktober 2014 als behördenverbindliches Planungsinstrument beschlossen. Mit dem Umsetzungsprogramm (siehe Kap. 3.3.3) werden die Massnahmen zur Erweiterung und Optimierung der Netze priorisiert.

3.3 Veloförderung

Der Veloverkehr wird im Kanton Basel-Stadt seit Langem gefördert. Bereits 1981 wurde mit der Erarbeitung des Teilplans Velo/Mofa ein wichtiger Meilenstein gelegt. Mit der Annahme des Gegenvorschlags zur Städteinitiative im 2010, der auch die Alimentierung einer Rahmenausgabe zur Finanzierung von Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs enthielt, hat die Basler Bevölkerung auch den Willen zur Veloförderung erneut klar bekundet.

3.3.1 Massnahmen zur Veloförderung

Von grundlegender Bedeutung für die Förderung des Veloverkehrs ist die Bereitstellung einer optimalen Infrastruktur. Massnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur erhöhen die Sicherheit und die Attraktivität für den Veloverkehr. Das Veloroutennetz wurde in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich ausgebaut und verbessert. Aber auch die kontinuierlich vorangetriebene Verkehrsberuhigung leistet einen entscheidenden Beitrag zur Erhöhung von Verkehrssicherheit des Veloverkehrs. Auf Kantonsgebiet befinden sich alle Wohnquartiere und die Innenstadt fast flächendeckend in Tempo 30-Zonen. Anfang 2013 hat der Grosse Rat der Erweiterung der Tempo 30-Zonen zugestimmt, sodass zusätzliche Strassenabschnitte siedlungsorientierter Strassen in bestehende Tempo 30-Zonen integriert werden können. Auch prüft das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) die Einführung von Tempo 30 auf ausgewählten verkehrsorientierten Strassenabschnitten.

Neben den genannten klassischen Massnahmen zeichnet sich Basel auch mit innovativen Lösungen für den Veloverkehr aus. Der Kanton führt seit 2013 einen Pilotversuch für velofreundliche Lichtsignalanlagen durch, der in Absprache mit dem Bundesamt für Strassen 2015 weiter ausgedehnt wurde. Um die Sicherheit für den Veloverkehr weiter zu verbessern, bewilligte das Bundesamt für Strassen (ASTRA) in verschiedenen Schweizer Städten neue Pilotversuche für sogenannte Fahrradstrassen. Das Regime der Fahrradstrasse hat sich im Ausland (D, A, B, NL) seit Jahren bewährt. Hauptnutzen für den Veloverkehr ist die Vortrittsberechtigung gegenüber den einmündenden Strassen, wodurch eine zügige und sichere Fahrt ohne Unterbrechungen ermöglicht wird. Auch hier nimmt Basel eine aktive Rolle ein. Im Sommer 2016 wird das BVD zwei Strassenzüge als Pilot-Fahradstrassen einrichten.

Damit die vorhandene Veloinfrastruktur auch optimal genutzt wird, helfen entsprechende Kommunikationsmassnahmen und Serviceangebote, die Vorteile der Mobilität mit dem Velo besser bekannt zu machen. Sie fördern die Akzeptanz, wecken Freude am Velofahren und sind damit ein wichtiger Baustein in der Förderung des Veloverkehrs. Dieser soll in Basel als alltägliche und sympathische Mobilitätsform wahrgenommen und gelebt werden. Beispiele für solche Massnahmen sind die Aktionen im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche, die Beteiligung am European Cycling Challenge, der Gratisverleih von Kistenvelos für Familien und viele mehr.

3.3.2 Entwicklung Veloverkehr

Im Kanton Basel-Stadt wird an wichtigen Querschnitten der Verkehr durch Dauerzählstellen erhoben. Das Zählstellenetz wurde in den letzten Jahren verdichtet, sodass heute zwanzig Zählstellen zur Erfassung des Veloverkehrs im Einsatz sind. Die Daten sind wichtige Grundlagen zur Beurteilung des Verkehrsaufkommens und dessen langfristiger Entwicklung. Sie zeigen die Bedeutung des Veloverkehrs im städtischen Verkehrssystem und dienen der Erfolgskontrolle der Fördermassnahmen. Der Index für den Veloverkehr bezogen auf die zurückgelegten Personenkilometer zeigt eine positive Entwicklung: Er stieg wetterbereinigt zwischen 2010 und 2015 von 100 auf 118.

3.3.3 Umsetzungsprogramm Teilrichtplan Velo

Der Regierungsrat unterstützt die rasche Umsetzung wichtiger Massnahmen aus dem Teilrichtplan (TRP) Velo, die einen grossen Nutzen bringen bzw. ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen. Das BVD hat ein entsprechendes Umsetzungsprogramm erarbeitet, das die Massnahmen für die Weiterentwicklung des Veloroutennetzes gemäss TRP Velo der nächsten zehn Jahre priorisiert. Der Regierungsrat hat das Umsetzungsprogramm am 30. August 2016 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Die Priorisierung der Velorouten des TRP Velo erfolgt auf dem Grundsatz, dass dort hoher Nutzen zu erzielen ist, wo viele Velofahrende davon profitieren können. Dies wurde mit Hilfe des neuen Gesamtverkehrsmodells ermittelt. Auf Grundlage des prognostizierten Veloverkehrsaufkommens hat das BVD priorisierte Routen zu einem zusammenhängenden priorisierten Netz verbunden (Abb. 1). Das Netz umfasst radiale Routen (orange), tangentialen Routen (blau) sowie einen äusseren und einen inneren Ring (grün bzw. rot). Der äussere Ring kann unter Einbezug der Fuss- und Velobrücke Dreispitz–Güterbahnhof Wolf erweitert werden. Der innere Ring kann mit der Sevogelbrücke ergänzt werden. Diese beiden Brückenbaumassnahmen erfolgen frühestens nach 2023.

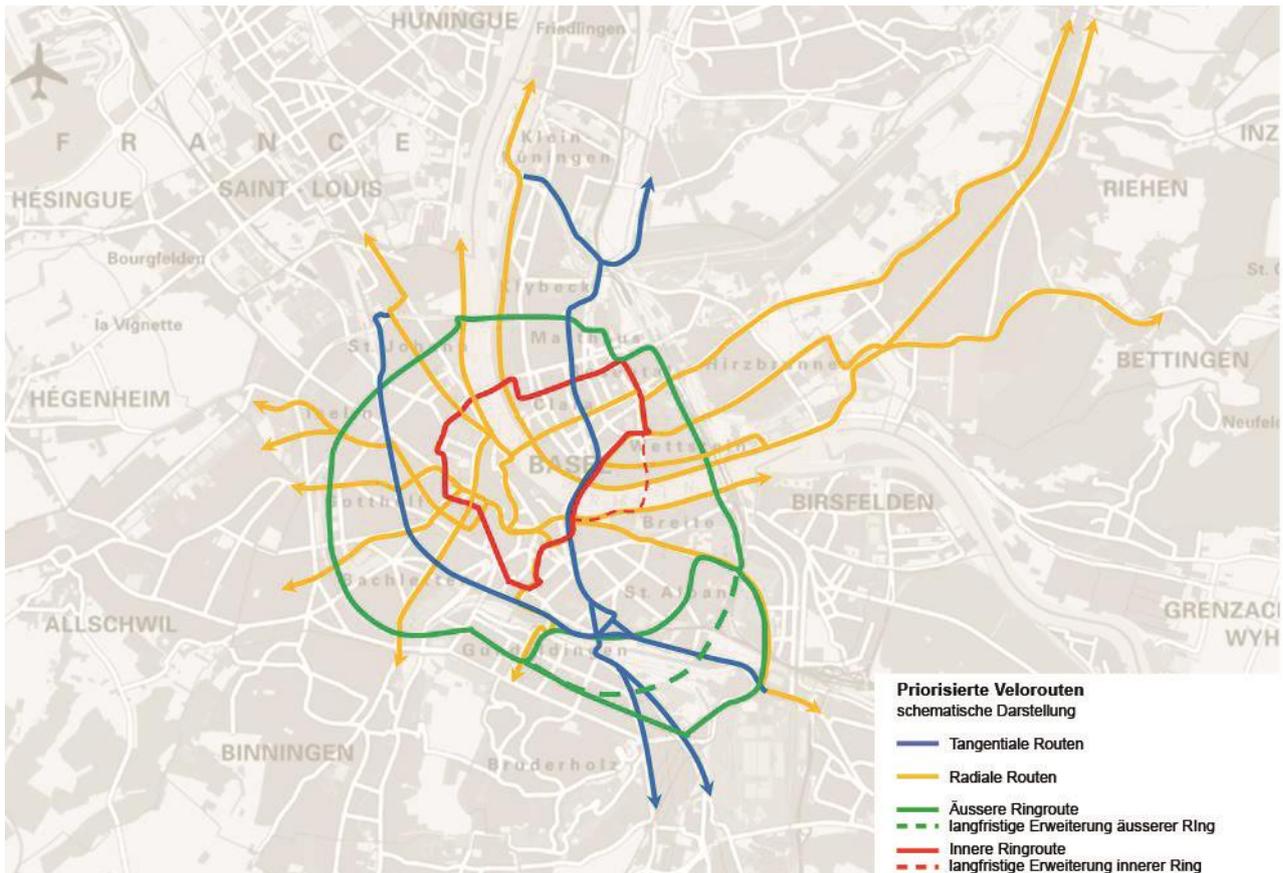


Abb. 1: Priorisiertes Veloroutennetz aus dem Umsetzungsprogramm des Teilrichtplans Velo (TRP Velo)

Das priorisierte Netz ist die Basis für die Eingabe von Velo-Massnahmen des Kantons Basel-Stadt im Agglomerationsprogramm (AggloProgramm) 3. Generation. Die zu ergreifenden Massnahmen werden in drei Massnahmenpakete mit unterschiedlichem Zeithorizont gefasst:

- Eigenleistungen bzw. A-Projekte aus der 1. und 2. Generation des AggloProgramms z.B. Zollibrücke (Umsetzung ab sofort möglich)
- 1. Umsetzungspaket im A-Horizont 3. Generation (Baubeginn 2019–2022)
- 2. Umsetzungspaket im B-Horizont 3. Generation (Baubeginn 2023–2026)

Bei der Festlegung des genauen Umsetzungszeitpunkts einer Massnahme werden anstehende Erhaltungsmassnahmen soweit möglich berücksichtigt.

In der Erarbeitung des Umsetzungsprogramms wurden auch die Bike&Ride-Anlagen nach ihrer Wichtigkeit priorisiert: zudem wurde unter Berücksichtigung geplanter Baumassnahmen der Umsetzungszeitpunkt festgelegt. Da der Bund die Umsetzung der im TRP Velo festgesetzten Bike&Ride-Anlagen bereits im Agglomerationsprogramm 2. Generation genehmigt hat, kann eine Umsetzung ab sofort erfolgen.

3.3.4 Masterplan Velo

Mit einem kantonalen Masterplan Velo möchte der Regierungsrat eine wichtige Grundlage für die weitere Förderung des Veloverkehrs schaffen. Ein solcher Masterplan wird im Anzug Vitelli und Konsorten betreffend Basel braucht einen Masterplan Velo (P105104) auch gefordert.

Der Masterplan Velo baut auf der Vision auf, Basel als velofreundlichste Stadt der Schweiz zu etablieren. Er soll die strategischen handlungsbestimmenden Zielfelder festlegen und die notwendigen Prozesse und Projekte benennen. Darin bildet das Umsetzungsprogramm des TRP Velo einen zentralen Pfeiler. Der Masterplan wird voraussichtlich gegen Ende 2016 dem Regierungsrat unterbreitet.

3.3.5 Finanzierung

1988 hiess der Grosse Rat den ersten Velorahmenkredit gut und sprach damit die entsprechenden Mittel für die Veloförderung. Diese wurde im 2004 mit einem zweiten Velorahmenkredit fortgesetzt. Als Bestandteil des Gegenvorschlags zur Städteinitiative wurde im 2010 eine „Rahmenausgabenbewilligung zur Förderung des Langsamverkehrs“ über 10 Mio. Franken gesprochen. Diese Rahmenausgabenbewilligung (RAB) hat den zweiten Velorahmenkredit abgelöst. Ihre Mittel wurden für Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs eingesetzt und werden Ende 2016 voraussichtlich vollständig ausgeschöpft sein. Velomassnahmen im Rahmen grösserer Umgestaltungsprojekte wurden über die entsprechenden Ausgabenbewilligungen (Projektkredite) finanziert. Wenn möglich werden Massnahmen im Agglomerationsprogramm des Bundes zur Mitfinanzierung eingereicht (siehe auch Kap. 3.3.3)

Gegenwärtig und künftig werden kleinere Projekte und Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs über die Erfolgsrechnung des BVD finanziert. Es steht eine eigens dafür eingerichtete „Position Langsamverkehr“ zur Verfügung, welche die auslaufenden oben erwähnten RAB ablöst. Grund für den neuen Finanzierungsmodus ist, dass nach neuem Finanzhaushaltsgesetz Mittel aus einer RAB in der Investitionsrechnung weder für Infrastrukturmassnahmen kleiner 300'000 Franken noch für Konzepte und Planungen, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sowie Monitoring eingesetzt werden dürfen.

3.4 Einschätzung

Die Veloförderung baut auf den verkehrspolitischen Zielen im Kanton Basel-Stadt auf, die u.a. in der Kantonsverfassung und dem Umweltschutzgesetz festgelegt sind. Die Umsetzung des Veloring trägt zu dieser Förderung des Veloverkehrs bei und unterstützt damit die gesetzlichen Vorgaben und verkehrspolitischen Zielsetzungen.

Die Politik zur Stärkung des Veloverkehrs des Kantons gilt im schweizweiten Vergleich als erfolgreich und Basel ist auch international zunehmend als Vorbild für eine pragmatische Politik zur Veloförderung bekannt. Neben den vielen bereits umgesetzten Massnahmen besteht jedoch weiterhin Potenzial für Verbesserungen der Veloverhältnisse und damit für eine Steigerung des Veloaufkommens. Hierzu zählen zum Beispiel Infrastrukturmassnahmen zur Beschleunigung und Verbesserung der Sicherheit des Veloverkehrs wie auch Optimierungen der Veloabstellplatzsituation besonders an den Bahnhöfen.

4. Kantonale Volksinitiative „für eine ringförmige Velo-Komfortroute (Veloring-Initiative)“: Vorschlag des Regierungsrates für eine ausformulierte Vorlage

4.1 Initiativtext

Kantonale Volksinitiative «für eine ringförmige Velo-Komfortroute (Veloring-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 reichen die unterzeichneten, im Kanton Basel-Stadt wohnhaften Stimmberechtigten folgende, unformulierte Initiative ein:

Der Kanton Basel-Stadt richtet ergänzend zum im Teilrichtplan Velo beschlossenen Routennetz einen auffällig markierten Veloring ein. Auf diesem fahren Velofahrerinnen und Velofahrer sicher und haben genügend Platz zum gefahrlosen Überholen. Soweit mit den bundesrechtlichen Vorschriften zu vereinbaren, sind sie an Kreuzungen vortrittsberechtigt und dürfen in Anlehnung an den internationalen Standard «Fahrradstrasse» zu zweit nebeneinander fahren. An Kreuzungen mit öffentlichem Verkehr oder mit starkem Motorfahrzeugverkehr (mehr als 20'000 Fahrzeuge pro

Werktag) kann von der Vortrittsberechtigung abgewichen werden. Der Veloring verbindet folgende Orte lückenlos: Dreirosenbrücke (Novartis), Kannenfeldplatz, Sportanlagen Schützenmatte, Zollisteg (neu), Bahnhof SBB Süd, St. Alban-Tor, Sevogelsteg (neu), Wettstein (Roche), Erlenmatt, Dreirosenbrücke (Novartis). Die Anbindung des Velorings an bestehende Velorouten wird optimal gestaltet. Für die Planung und Erstellung des Velorings wird ein Kredit von 25 Millionen Franken bewilligt (exklusiv Sevogelsteg). Mit Ausnahme des Sevogelstegs ist der Veloring innert 5 Jahren nach Annahme der Initiative einzurichten. Bis zur Erstellung des Sevogelstegs ist der Ring möglichst direkt über bestehende Brücken zu schliessen.»

4.2 Übersicht zum Vorschlag für eine ausformulierten Vorlage

Der Regierungsrat nimmt in seinem Vorschlag zur Ausformulierung der unformulierten Kantonalen Volksinitiative „für eine ringförmige Velo-Komfortroute (Veloring-Initiative)“ die Hauptanliegen der Veloring-Initiative auf. Die konkreten Inhalte sind mit dem Agglomerationsprogramm und dem Umsetzungsprogramm des Teilrichtplans Velo abgeglichen:

- Der Veloring wird als erste Etappe des priorisierten Netzes zur Umsetzung des TRP Velo bestimmt. Er wird unter Berücksichtigung der bundesrechtlichen Vorschriften als sichere, vortrittsberechtigte, lückenlose und klar erkennbare Verbindung realisiert. Die exakte Linienführung wird im Rahmen der Projekterarbeitung unter Berücksichtigung der Zielsetzung der Initiative festgelegt.
- Für die Planung, Projektierung und Umsetzung des Velorings (ohne Sevogelbrücke) beantragt der Regierungsrat 25,0 Mio. Franken. Beim Bund beantragt er für noch nicht eingereichte Massnahmen eine Mitfinanzierung im Rahmen des Agglomerationsprogramms, 3. Generation. Die trinationalen Gremien des Agglomerationsprogramms Basel haben diesem Antrag zugestimmt.
- Die Umsetzung erfolgt ab 2018, der Veloring (exklusive Sevogelbrücke) ist bis Ende 2022 einzurichten; Vorbereitungsarbeiten beginnen ab 2017.

Der Veloring lässt sich als Teil des priorisierten Veloroutennetzes gut in die bestehenden Instrumente und Planungen zum Veloverkehr integrieren, wie nachstehende Abbildung zeigt:

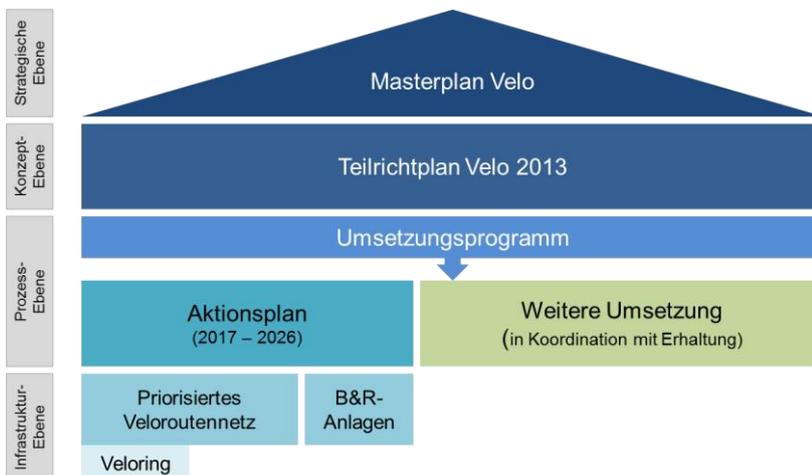


Abb. 2: Einbindung des Velorings in die Planungen und Instrumente zur Förderung des Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt

4.3 Lage und Massnahmen des Velorings

Der von den Initianten gewünschte Veloring – eine Beidrichtungsverbindung von der Dreirosenbrücke über den Kannenfeldplatz zu den Sportanlagen Schützenmatte, via (neue) Zollibrücke zum Bahnhof SBB Süd und via St. Alban-Tor über die (neue) Sevogelbrücke ins Wettsteinquartier, zur Erlenmatt und zur Dreirosenbrücke – ist kompatibel mit dem Netz des TRP Velo 2013. Alle gewünschten Abschnitte des Velorings liegen auf dem kantonalen Veloroutennetz, das der Regierungsrat am 28. Oktober 2014 behördenverbindlich festgelegt hat. Die Anforderungen an

Sicherheit, Lückenlosigkeit und Komfort lassen sich in die Ziele und Grundsätze des TRP Velo einordnen.

Das Anliegen der Initiative, auf dem Veloring vortrittsberechtigt und nebeneinander fahren zu können, ist mit der heutigen rechtlichen Lage und ohne entsprechende Anpassungen auf Bundesebene nur sehr beschränkt realisierbar. Der formulierte Vorbehalt der Einhaltung bundesrechtlicher Vorschriften trägt diesem Umstand gebührend Rechnung. Der Kanton wird sich jedoch dafür einsetzen, dass der Bund die nötigen verkehrsrechtlichen Anpassungen angeht. Beispiel dafür ist, dass zeitgleich mit anderen Schweizer Städten das BVD in den kommenden Monaten einen Pilotversuch für Fahrradstrassen durchführt. Das Ergebnis der Pilotversuche wird massgebend dafür sein, ob der Bund die nötigen rechtlichen Grundlagen für ein Nebeneinanderfahren mit Vortrittsberechtigung auf Fahrradstrassen schaffen wird.

Nachstehende Abbildung zeigt, dass der Veloring der «Veloring-Initiative» zudem beinahe vollständig auf einem der beiden priorisierten Veloringe des Umsetzungsprogramms TRP Velo liegt. Der Veloring verläuft somit fast durchgehend auf priorisierten Routen des TRP Velo, auf denen Velomassnahmen einen hohen Nutzen aufweisen. Der Regierungsrat unterstützt deshalb eine rasche Umsetzung des Velorings. Ausgenommen davon ist die gemäss Initiative nicht prioritär zu realisierende Sevogelbrücke. Die exakte Linienführung im Bereich der Abweichung des Velorings vom priorisierten Veloroutennetz wird in der weiteren Bearbeitung festgelegt¹.

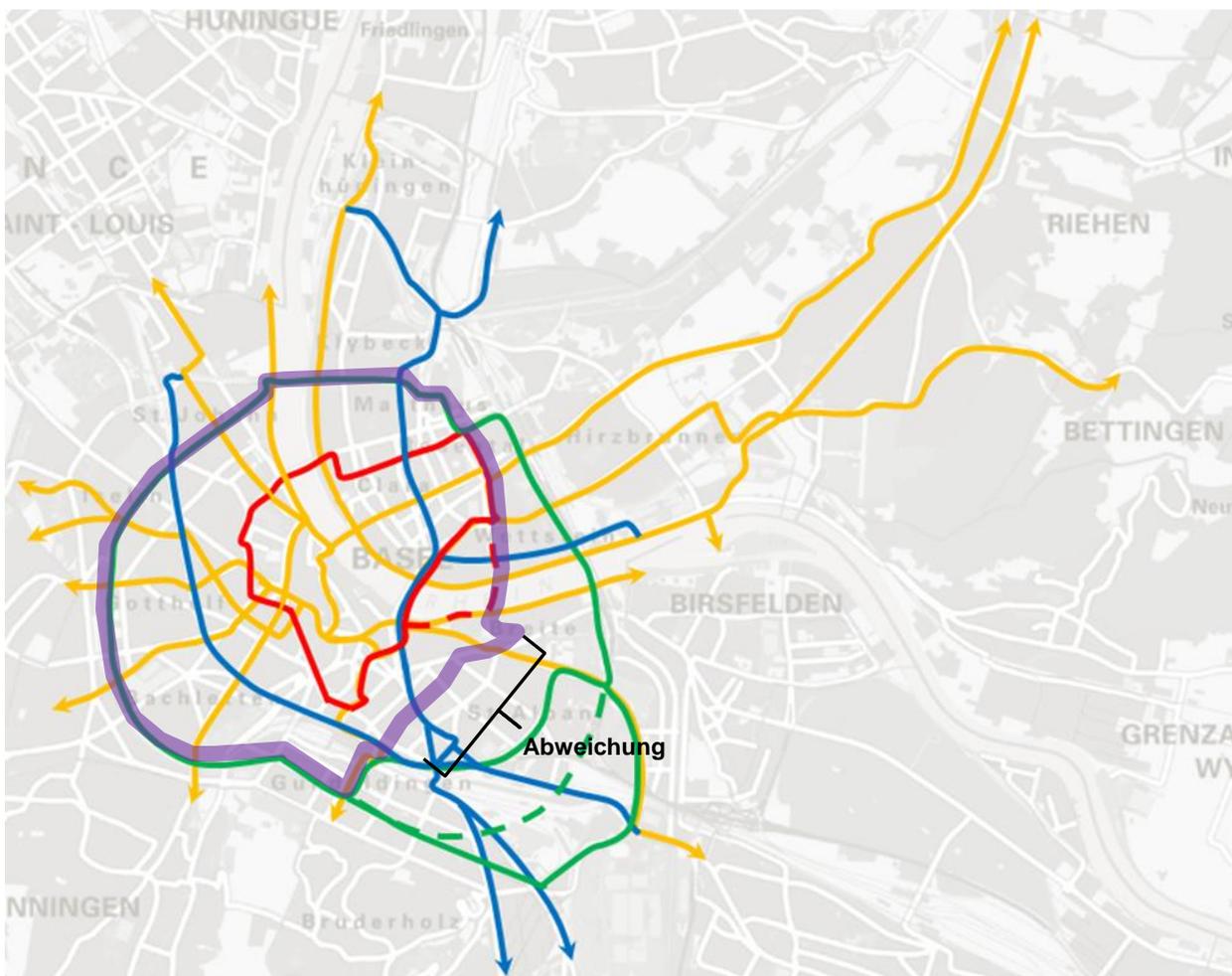


Abb. 3: Der Veloring der Initiative (violett) deckt sich mit priorisierten Routen des Umsetzungsprogramms TRP Velo mit Ausnahme des Abschnitts Bahnhof SBB Süd–St. Alban Rheinweg.

¹ Die Linienführung im Gundeldinger Quartier ist noch offen (wird im Rahmen Stadtteilrichtplan Gundeldingen mit Schwerpunkt Verkehr erarbeitet).

In nachfolgender Tabelle sind – analog zum Richtplan Basel-Stadt, Anpassung 2012 – die baulich noch nicht existierenden Verbindungen auf dem Veloring, sog. Netzlücken, aus dem TRP Velo 2013 aufgeführt. Nicht in der Liste enthalten sind existierende (befahrbare) Infrastrukturen, welche die Anforderungen einer Veloroute noch nicht erfüllen, also sog. Schwachstellen. Die Schwachstellen wurden im Rahmen der Erarbeitung des Umsetzungsprogramms TRP Velo ermittelt (vgl. Kap. 3.3.3).

Tabelle 1: Örtliche Festlegungen, Auszug aus TRP Velo 2013

Örtliche Festlegungen: Netzlücken auf Veloring	Koordinationsstand
a) Fuss- und Velobrücke Zolli	Zwischenergebnis*
b) Fuss- und Veloverbindung St. Alban–Wettstein (Sevogelbrücke)	Vororientierung**

*Zwischenergebnis: noch nicht aufeinander abgestimmte raumwirksame Tätigkeiten mit nötigen Vorkehrungen, damit eine zeitgerechte Abstimmung erreicht werden kann.

**Vororientierung: noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschriebene raumwirksame Tätigkeit mit möglichen erheblichen Auswirkungen auf die Nutzung des Bodens.

4.4 Kosten und Finanzierung des Velorings

4.4.1 Finanzierungsmodell

Die aktuelle Finanzierung von Velomassnahmen ist in Kap. 3.3.5 erläutert. Dieses Finanzierungsmodell ist ungenügend, um die Anliegen der Initiative zu erfüllen. Um eine rasche Umsetzung des Velorings voranzutreiben, sind Einzelanträge an den GR für jedes einzelne Projekt weder sinnvoll noch effizient. Deshalb beantragt der Regierungsrat entsprechend dem Vorschlag der Initiative eine Gesamtsumme von 25,0 Mio. Franken. Diese Mittel verteilen sich auf verschiedene Positionen aufgrund der unterschiedlichen Projektphasen, Zuständigkeiten und Beträge unter Berücksichtigung des FHG. Für alle Projektphasen müssen personelle Ressourcen zur Verfügung gestellt werden. Diese werden sowohl in Form externer Aufträge als auch zeitlich beschränkter Projektstellen geschaffen:

- Die grösste Teilsumme über 22,5 Mio. Franken soll als Rahmenausgabenbewilligung (RAB) in der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements entsprechend dem früheren Finanzierungsmodell des RAB Langsamverkehrs gesprochen werden. Diese dient jeweils der Projektierung (mit Projektstelle) und Umsetzung von Projekten mit Kosten über 300'000 Franken in den Jahren 2018–2022.
- Für kleinere Massnahmen (Kosten jeweils unter 300'000 Franken) auf dem Veloring und für die priorisierten Velorouten und Bike&Ride-Anlagen des TRP Velo werden ab 2018 in der Position „Förderung Langsamverkehr“ in der Erfolgsrechnung des BVD zusätzlich jährlich 350'000 Franken eingestellt. Davon sind jeweils 150'000 Franken für die Umsetzung von Bike&Ride-Anlagen sowie 200'000 für die Umsetzung von Massnahmen auf den priorisierten Velorouten inklusive dem Veloring vorgesehen. Diese Erhöhung dient folglich nicht nur der Umsetzung des Velorings (200'000 Franken/Jahr für Jahre 2018–2022, total 1 Mio. Franken) sondern auch priorisierten Massnahmen aus dem Umsetzungsprogramm des TRP Velo.
- Für die Gesamtkoordination und Planung des Velorings (inkl. Projektstelle) sind während fünf Jahren Mittel von gesamthaft 1 Mio. Franken in der Erfolgsrechnung des BVD, Planungspauschale nötig.
- Für das Wettbewerbsverfahren der Zollibrücke sind 500'000 Franken in der Erfolgsrechnung des BVD, Planungspauschale vorzusehen.

4.4.2 Kostenübersicht

Die Planung, Projektierung und Umsetzung des Velorings verursacht folgende Kosten:

Tabelle 2: Kostenübersicht

Tätigkeit	Dienststelle	Zeitraum	Kosten [Franken]
Zu Lasten Planungspauschale (Erfolgsrechnung des Generalsekretariats des BVD)			
Gesamtkoordination und Studien inkl. Projektstelle (MOB)	Mobilität	2017–2021	1'000'000
Wettbewerbsverfahren Zollibrücke	Tiefbauamt	2017–2018	500'000
<i>Zwischentotal</i>			<i>1'500'000</i>
Zu Lasten Position 6018.720.01000, Langsamverkehr (Erfolgsrechnung des Generalsekretariats des BVD)			
Projektierung und Umsetzung Kleinmassnahmen	Diverse Dienststellen	2018–2022	1'000'000
Zu Lasten Investitionsrechnung (Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“ – Tiefbauamt)			
RAB für Projektierung und Umsetzung	Städtebau & Architektur, Tiefbauamt	2018–2022	22'500'000
Total			25'000'000

4.4.3 Mitfinanzierung durch Agglomerationsprogramm des Bundes

Für die Umsetzung von Projekten auf dem priorisierten Veloroutennetz gemäss TRP Velo soll beim Bund in der 3. Generation eine Mitfinanzierung beantragt werden. Es ist mit einer Finanzierungsbeteiligung des Bundes von ca. 30–40% zu rechnen. Eine genauere Aussage ist noch nicht möglich, da die Beratung des Fonds für Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr (NAF) in den Eidgenössischen Räten noch nicht abgeschlossen ist.

Die Agglomeration Basel wird deshalb Mittel für die beiden Umsetzungspakete des priorisierten Veloroutennetzes des TRP Velo (A- und B-Horizont) sowie für folgende Grossprojekte mit integrierten Velomassnahmen auf dem priorisierten Netz beantragen:

- | | |
|---|-------------------|
| • 1. Umsetzungspaket (A-Horizont, Baubeginn 2019–2022) | 15,0 Mio. Franken |
| • 2. Umsetzungspaket (B-Horizont, Baubeginn 2023–2026) | 15,0 Mio. Franken |
| • St. Jakobs-Strasse (A-Projekt, Baubeginn 2019–2022) | 6,0 Mio. Franken |
| • Fuss-/Velobrücke Dreiländereck „Hafenbrücke“ (A-Projekt, Baubeginn 2019–2022) | 4,9 Mio. Franken |
| • Sevogelbrücke (B-Projekt, Baubeginn 2023–2026) | 7,8 Mio. Franken |
| • Fuss-/Velobrücke Güterbahnhof Wolf (C-Projekt, 2027–2030) | 16,5 Mio. Franken |

Total für Umsetzung priorisiertes Veloroutennetz	65,2 Mio. Franken
---	--------------------------

Im 1. Umsetzungspaket über 15 Mio. Franken enthalten sind Projektierung und Umsetzung von Massnahmen auf dem Veloring. Nicht in diesem Betrag berücksichtigt ist die bereits in der 1. Generation als A-Projekt vom Bund zur Mitfinanzierung beschlossene Umsetzung der Zollibrücke, deren Kosten aktuell auf etwa 8,5 Mio. Franken geschätzt werden. Damit sind für sämtliche im Agglomerationsprogramm anrechenbare Projektschritte zur Realisierung des Velorings (2018–2022) Bundesmittel beantragt.

Tabelle 3: Umsetzung Veloring im Agglomerationsprogramm

AggloProgramm	Projektschritte	Kosten [Franken]
nicht beantragbar	Gesamtkoordination, Planung, Wettbewerb Zollibrücke	1,5 Mio.
beantragbar	Projektierung und Umsetzung von Kleinmassnahmen und Projekten	23,5 Mio. (1,0 Mio. + 22,5 Mio.)
	Total Kosten Veloring	25,0 Mio.

4.5 Umsetzungsprogramm des Velorings

Das Umsetzungsprogramm des TRP Velo ist abgestimmt auf anstehende Erhaltungsmassnahmen und Grossprojekte. Die bereits ermittelten Grundlagen, wie Schwachstellen und anstehende Erhaltungsmassnahmen können für die Umsetzungsplanung des Velorings übernommen werden. Es stehen vor der konkreten Projektierung und Umsetzung noch Planungsarbeiten an. Diese sollen zeitnah beginnen, da sie auch bei einer allfälligen Ablehnung der Veloring-Initiative als Basis für die Umsetzung des behördenverbindlichen TRP Velo 2013 dienen.

Die eigentlichen Projektierungs- und Umsetzungsarbeiten können erst nach einer gewissen Vorlaufzeit bzw. nach rechtskräftiger Annahme der Initiative starten. Vorweg steht die Volksabstimmung an, deren Ausgang ungewiss ist. Aus diesem Grund sieht der Zeitplan des Umsetzungsprogramms folgendermassen aus:

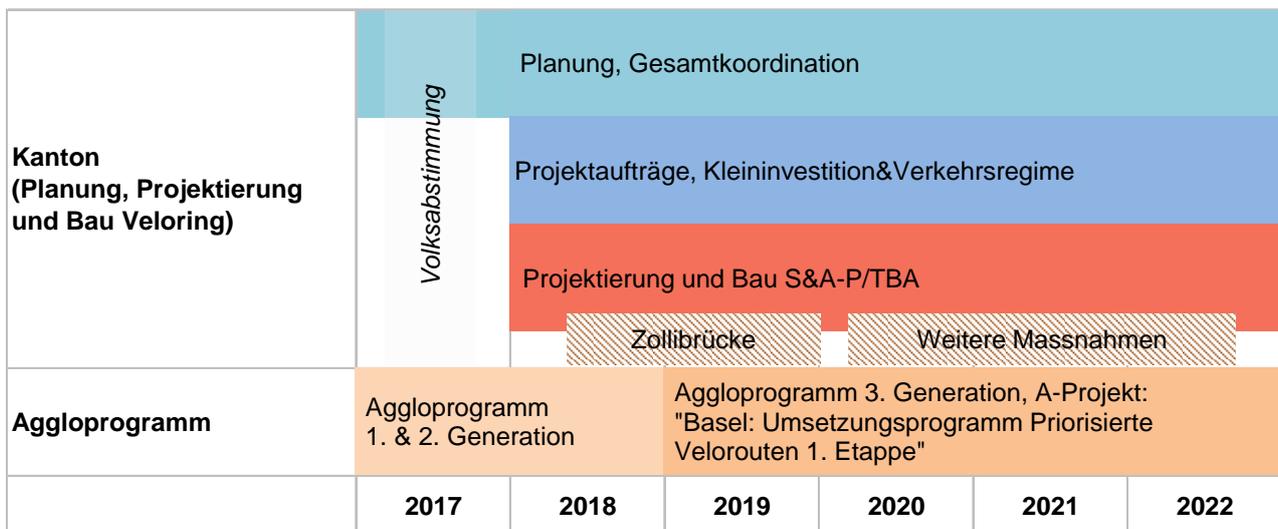


Abb. 4: Terminplan Umsetzung Veloring in Abstimmung mit Aggloprogramm

5. Vorgehen und Termine

5.1 Zulässigkeit und weiteres Verfahren zur Veloring-Initiative

Die Kantonale Volksinitiative „für eine ringförmige Velo-Komfortroute (Veloring-Initiative)“ ist mit 3142 gültigen Unterschriften zustande gekommen. Die entsprechende Verfügung ist im Kantonsblatt vom 10. Februar 2016 veröffentlicht worden. Der Grosse Rat hat die rechtliche Zulässigkeit an der Sitzung vom 8. Juni 2016 mit GRB 16/23/11G festgestellt.

Der Grosse Rat ist an der gleichen Sitzung dem Beschlussantrag des Regierungsrates gefolgt und hat die Initiative gemäss § 18, Abs. 3 des Gesetzes betreffend Initiative und Referendum (IRG) dem Regierungsrat zur Berichterstattung überwiesen.

Innerhalb der gesetzlichen Frist von sechs Monaten (§ 19 Abs.1 IRG) hat der Regierungsrat schriftlich zu berichten.

Vorliegender Bericht des Regierungsrates erfüllt diesen Auftrag und macht zuhanden des Grossen Rats einen Vorschlag für eine ausformulierte Vorlage zur Veloring-Initiative. Diese soll nach Vorstellung des Regierungsrates der Gesamtheit der Stimmberechtigten mit der Empfehlung auf Zustimmung zur Abstimmung vorgelegt werden.

5.2 Umgang mit Initiative

Der Regierungsrat leitet seinen Bericht zur Initiative an den Grossen Rat weiter. Der Grosse Rat hat die Möglichkeit, die Initiative im Sinne der regierungsrätlichen Berichterstattung auszuformulieren bzw. Anpassungen oder eine eigene Ausformulierung vorzunehmen. Die unformulierte Initiative wird damit zu einer formulierten Initiative, über die der Grosse Rat einen Beschluss fasst.

5.2.1 Abstimmung über die Volksinitiative

Hat der Grosse Rat der von ihm ausformulierten Initiative zugestimmt, wird diese den Stimmberechtigten zur Abstimmung vorgelegt.

5.2.2 Rückzug der Initiative und fakultatives Referendum

Wird die Initiative gemäss § 21 Abs. 2 IRG nach dem Grossratsbeschluss zurückgezogen, untersteht er dem fakultativen Referendum.

6. Wirtschaftlichkeit

In einer Studie des Bundesamts für Strassen (ASTRA) ist nachgewiesen, dass Investitionen in den Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) im Vergleich mit anderen verkehrlichen Investitionen volkswirtschaftlich effizienter sind (Effizienz von öffentlichen Investitionen in den Langsamverkehr, Infras, Bern, 2003). Sie weisen zudem weiteren volkswirtschaftlichen Nutzen auf, namentlich:

- Optimierung des Gesamtverkehrssystems (Stärkung von Wegketten v.a. mit dem ÖV und Entlastung des an seine Kapazitätsgrenzen stossenden Strassenverkehrs)
- Verbesserung der Umweltsituation (umweltfreundliche Fortbewegungsform, v.a. mit Vorzügen klaren auf Kurzstrecken bis ca. 5 km)
- Förderung der Gesundheit (fördert individuelle Gesundheit, vorzugsweise in Kombination mit Beruhigung des motorisierten Verkehrs)
- Impulse für Freizeit und Tourismus (Erhöhung der Attraktivität für Freizeitaktivitäten zugunsten regionaler Wertschöpfung)

Die in diesem Bericht vorgeschlagene Umsetzung des Velorings mit entsprechender Ausgabenbewilligung über total 25 Mio. Franken bewirkt eine verstärkte Förderung des Veloverkehrs in der Region Basel und damit nachgewiesenermassen eine Verlagerung von Fahrten vom MIV und ÖV auf den Veloverkehr. Dies entlastet das zu Spitzenzeiten stark belastete Strassen- und Tram-/Busnetz in Basel. Dadurch kann der auf den MIV angewiesene Wirtschaftsverkehr besser zirkulieren und Angebotsengpässe im ÖV zu Spitzenzeiten müssen nicht mit teuren Zusatzangeboten abgedeckt werden.

Auch verbessert sich durch gute Veloinfrastruktur und dadurch steigende Zahlen von Velofahrten die Verkehrssicherheit („safety in numbers“), wodurch Unfälle reduziert und die entsprechenden

Kosten gesenkt werden können. Eine Studie der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) hat aufgezeigt, dass die Anzahl der tödlichen Unfälle pro Kilometer umso geringer ist, je mehr Kilometer pro Kopf per Velo zurückgelegt werden („Cycling, health and safety“, 2013).

Steigende Zahlen bei den Velofahrenden wirken sich auch positiv auf die Gesundheitskosten aus, die aufgrund mangelnder Bewegung entstehen. Die oben genannte OECD-Studie weist betreffend Gesundheitseffekt aus, dass als Form moderater Bewegung Velofahren gesamtheitlich zur individuellen Gesundheit beiträgt und Gesundheitsrisiken wie Probleme des Herz-Kreislaufsystems, Fettleibigkeit, Diabetes Typ 2, gewisse Formen von Krebs und Depressionen reduziert. Die OECD-Studie nimmt in ihrem Bericht auch Bezug auf eine andere Studie zu grossen europäischen Städten (Rabl und de Nazelle, 2012), in welcher sich der positive Gesundheitseffekt vom Umstieg vom Auto aufs Velo zum Pendeln mit durchschnittlich 1343 Euro pro Person und Jahr beziffern lässt.

Mit dem Verlagerungseffekt auf das Velo werden auch negative Umwelteinflüsse reduziert, was für viele Menschen die Attraktivität Basels als Wohn- und Arbeitsort erhöht und damit langfristig Steuereinnahmen sichert.

7. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

8. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Kantonale Volksinitiative „für eine ringförmige Velo-Komfortroute (Veloring-Initiative)“

Ratschlag des Regierungsrates

(vom [Datum eingeben])

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

I Ausformulierung der Initiative

Im Sinne einer ausformulierten Vorlage zu der von 3'142 im Kanton Basel-Stadt Stimmberechtigten eingereichten und vom Grossen Rat in seiner Sitzung vom 8. Juni 2016 an den Regierungsrat überwiesenen, unformulierten kantonale Volksinitiative „für eine ringförmige Velo-Komfortroute (Veloring-Initiative)“ mit dem Wortlaut

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

Der Kanton Basel-Stadt richtet ergänzend zum im Teilrichtplan Velo beschlossenen Routennetz einen auffällig markierten Veloring ein. Auf diesem fahren Velofahrerinnen und Velofahrer sicher und haben genügend Platz zum gefahrlosen Überholen. Soweit mit den bundesrechtlichen Vorschriften zu vereinbaren, sind sie an Kreuzungen vortrittsberechtigt und dürfen in Anlehnung an den internationalen Standard „Fahrradstrasse“ zu zweit nebeneinander fahren. An Kreuzungen mit öffentlichem Verkehr oder mit starkem Motorfahrzeugverkehr (mehr als 20'000 Fahrzeuge pro Werktag) kann von der Vortrittsberechtigung abgewichen werden. Der Veloring verbindet folgende Orte lückenlos: Dreirosenbrücke (Novartis), Kannenfeldplatz, Sportanlagen Schützenmatte, Zollisteg (neu), Bahnhof SBB Süd, St. Alban-Tor, Sevogelsteg (neu), Wettstein (Roche), Erlenmatt, Dreirosenbrücke (Novartis). Die Anbindung des Velorings an bestehende Velorouten wird optimal gestaltet. Für die Planung und Erstellung des Velorings wird ein Kredit von 25 Millionen Franken bewilligt (exklusiv Sevogelsteg). Mit Ausnahme des Sevogelstegs ist der Veloring innert 5 Jahren nach Annahme der Initiative einzurichten. Bis zur Erstellung des Sevogelstegs ist der Ring möglichst direkt über bestehende Brücken zu schliessen.“

wird beschlossen:

1. Es wird ein Gesamtbetrag von Fr. 25'000'000 bewilligt für die Gesamtkoordination, Planung, Projektierung und Umsetzung des Velorings exklusive der Sevogelbrücke als sichere, vortrittsberechtigte und lückenlosen ringförmige Verbindung unter Berücksichtigung der bundesrechtlichen Vorgaben. Diese Ausgaben teilen sich wie folgt auf:
 - Fr. 1'500'000 als Ausgabenbewilligung für die Gesamtkoordination und Planung von Massnahmen sowie für die Durchführung eines Wettbewerbs zur Zollibrücke zur Umsetzung des Velorings zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Planungspauschale
 - Fr. 1'000'000 als Ausgabenbewilligung für die Umsetzung von Massnahmen auf dem Veloring mit Kosten unter 300'000 Franken zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, „Förderung Langsamverkehr“

- Fr. 22'500'000 als Rahmenausgabenbewilligung für die Projektierung und Umsetzung von Massnahmen auf dem Veloring mit Kosten über 300'000 Franken zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“

II Weitere Behandlung

2. Die ausformulierte Vorlage zur kantonalen Volksinitiative „für eine ringförmige Velo-Komfortroute (Veloring-Initiative)“ ist der Gesamtheit der Stimmberechtigten mit Empfehlung auf Annahme vorzulegen.

Bei Annahme der Initiative wird Beschluss 1 sofort wirksam.

Sollte das Initiativbegehren zurückgezogen werden, ist der Ausgabenbeschluss nochmals zu publizieren. Er unterliegt dem fakultativen Referendum.

III Rechtsmittelbelehrung

Gemäss dem Gesetz betreffend Initiative und Referendum (IRG) gilt Folgendes:

§ 22a.^[23] *Beschwerde an das Verfassungsgericht wegen Missachtung der Anliegen der Initiative*

¹ Eine vom Grossen Rat gemäss § 21 Abs. 2 Satz 1 oder gemäss § 22 Abs. 1 ausgearbeitete Vorlage kann wegen Missachtung von Inhalt und Zweck der unformulierten Initiative durch Beschwerde beim Verfassungsgericht angefochten werden.

² Zur Beschwerde ist jede stimmberechtigte Person befugt und, falls es um eine Gemeindeinitiative geht, auch die betreffende Einwohnergemeinde.

³ Das Beschwerdeverfahren richtet sich nach den Bestimmungen des § 17 dieses Gesetzes.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.