



An den Grossen Rat

20.0178.03

20.5328.02

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 19. Mai 2021

Kommissionsbeschluss vom 19. Mai 2021

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Bericht zur Kantonalen Gesetzesinitiative für «erschwingliche Parkgebühren»

sowie

zum Anzug Tim Cuénod und Konsorten betreffend Anwohnerpark- kartengebühren nach beanspruchter Parkfläche

1. Ausgangslage

Vorbemerkung: Die Mehrheit der UVEK hat sich darauf verständigt, im vorliegenden Bericht bei der Bezeichnung von Parkkarten und ähnlichen Begriffen die gendergerechte Variante zu verwenden. Gemeint sind hiermit selbstredend die Parkkarten, wie sie in der Verordnung in männlicher Form Verwendung finden. Die Mehrheit der UVEK regt an, die Reglemente und Verordnungen generell in gendergerechten Sprachgebrauch zu überführen.

Der Regierungsrat hat am 30. Oktober 2018 mit einer Teilrevision der Parkraumbewirtschaftungsverordnung (PRBV) folgende Änderungen beschlossen:

- Erhöhung des Preises der Anwohnendenparkkarte von 140 auf 284 Franken pro Jahr.
- Einschränkung des Bezugs auf eine Anwohnendenparkkarte pro Person und drei Anwohnendenparkkarten pro ansässigem Geschäftsbetrieb.
- Erhöhung des Preises der Anwohnendenparkkarte für Wochenaufenthalterinnen und Zuzüger, die ihr Fahrzeug noch nicht umgemeldet haben, von 140 auf 548 Franken pro Jahr.
- Erhöhung des Preises der Pendelndenparkkarte von 740 auf 860 Franken pro Jahr.
- Erhöhung des Preises der Besuchendenparkkarte von 10 auf 20 Franken pro Tag und von 6 auf 12 Franken pro Halbtage. Zwölf Karten pro Jahr und Auto können zum halben (= bisherigen) Preis bezogen werden.

Die Gesetzesinitiative «für erschwingliche Parkgebühren» will mit einer Anpassung des Gesetzes über die Nutzung des öffentlichen Raumes (NöRG) dafür sorgen, dass in Basel den Einwohnenden, den Gewerbetreibenden, den Besuchern und Besucherinnen sowie den Pendlern und Pendlerinnen ausreichend günstiger Parkraum für Automobile und Motorräder zur Verfügung stehen. Sicherstellen will das Initiativkomitee dies, indem die Preise von Anwohnerparkkarte, Pendlerparkkarte und Besucherparkkarte auf dem Niveau von 2018 (vor den oben erwähnten Erhöhungen) fixiert und im Gesetz verankert werden. Überdies soll der Bezug von Parkbewilligungen nicht eingeschränkt werden dürfen und die aufgelaufene Differenz zwischen den alten und neuen Preisen an die Bezügerinnen und Bezüger der Parkkarten zurückerstattet werden.

Betroffen wäre von den neuen Bestimmungen aufgrund deren Verankerung im NöRG der öffentliche Strassenraum, nicht aber Parkplätze auf Privatarealen.

2. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat den *Bericht des Regierungsrats zur Kantonalen Gesetzesinitiative für «erschwingliche Parkgebühren»* am 9. Dezember 2020 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Die UVEK hat an ihrer Sitzung vom 14. April 2021 Vertretungen des Initiativkomitees, bestehend aus den Direktoren von ACS beider Basel und TCS beider Basel, sowie des Bau- und Verkehrsdepartements angehört.

Im Rahmen der Erörterung der Initiative hat sich die UVEK auch mit dem ihr am 11. November 2020 überwiesenen *Anzug Tim Cuénod und Konsorten betreffend Anwohnerparkkartengebühren nach beanspruchter Parkfläche* auseinandergesetzt.

2.1 Argumente des Regierungsrats

Der Regierungsrat lehnt die Initiative ab. Er geht davon aus, dass eine Reduktion der Parkkartenpreise und eine Aufhebung der Bezugsbeschränkungen zu einer erheblichen Zunahme der Nachfrage nach Parkkarten und infolgedessen auch nach Parkplätzen führen würde. Bei einer Halbierung des Preises der Besuchendenparkkarte würden mehr Auswärtige mit dem Auto statt mit anderen Verkehrsmitteln nach Basel fahren. Bei Aufhebung der strikten Bezugsbeschränkungen für Pendelndenparkkarten wäre mit einer massiven Zunahme dieses Kartentyps und einer Überlastung der öffentlichen Strassenparkplätze insbesondere im Umfeld von Arbeitsplatzgebieten zu rechnen.

Heute sind aufgrund der Beschränkungen nur gut 300 dieser Karten im Umlauf. Schliesslich haben auch der Preis der und die Bezugsbeschränkungen (pro Person für ein Auto) für Anwohnendenparkkarten einen Effekt auf die Nachfrage. Je günstiger und einfacher eine Anwohnendenparkkarte erworben werden kann, desto geringer ist der Anreiz, ein Fahrzeug auf einem privaten Parkplatz (eigene Garage, Einstellhalle) oder in einem Quartierparking statt auf Allmend abzustellen. Allenfalls kann günstiges Parkieren auf Allmend sogar den Ausschlag geben, sich ein eigenes Auto anzuschaffen.

Weil eine Rückführung der Parkkartenpreise auf das Niveau von 2018 und der Verzicht auf Bezugsbeschränkungen in erster Linie den Inhaberinnen und Inhabern von Besuchenden- und Pendelndenparkkarten zugutekäme, sich die Parkplatzsuche für die Inhaberinnen und Inhabern von Anwohnendenparkkarten hingegen erschwerte und der Parksuchverkehr in den Wohnquartieren zunähme, spricht sich der Regierungsrat gegen die Initiative aus. Er lehnt auch die von der Initiative geforderte Fixierung der Parkkartenpreise in einem Gesetz ab. Parkgebühren sollten wie andere Gebühren an sich verändernde Rahmenbedingungen angepasst werden können und deshalb auf Verordnungsstufe festgeschrieben werden.

Die von der Initiative geforderte ausreichende Zahl an Parkplätzen wird vom Regierungsrat grundsätzlich unterstützt. Damit wird die Parkplatzsuche erleichtert und der Parksuchverkehr reduziert. Statt zusätzliche Flächen auf öffentlichem Grund als Parkplätze auszuweisen will der Regierungsrat aber im Rahmen der künftigen Parkierungspolitik (vgl. Ratschlag 18.1410.01) dafür sorgen, dass mehr Parkplätze auf privaten Arealen erstellt werden. Eine – wie von der Initiative gefordert – ausreichende Zahl an Parkplätzen *im öffentlichen Raum* zu günstigen Tarifen anzubieten ist aufgrund der begrenzten Flächen nicht zweckmässig und faktisch gar nicht möglich.

2.2 Argumente des Initiativkomitees

Das Initiativkomitee fordert für die Stadt Basel genügend und bezahlbare Parkplätze. Ermöglicht werden soll dies durch die Rücknahme der vom Regierungsrat auf Anfang 2019 beschlossenen Massnahmen (Erhöhung Parkkartenpreise und Bezugsbeschränkungen, vgl. Kapitel 1). Dass eine Annahme der Initiative wie vom Regierungsrat behauptet zu einer massiven Vergünstigung der Parkkartenpreise und Erleichterung der Bezugsbedingungen führte, stellt das Initiativkomitee in Abrede. Es stellt sich auf den Standpunkt, es werde lediglich der Zustand von 2018 wiederhergestellt.

Gegenüber der UVEK haben die Vertreter des Initiativkomitees ihr Anliegen mit der Unzufriedenheit der Bevölkerung der Stadt Basel mit der Parkplatzpolitik begründet. Die Wanderungsbefragung von 2018 zeige in aller Deutlichkeit, dass die grösste Unzufriedenheit unter den Neuzugezogenen das Parkplatzangebot betrifft. Der Grossteil der Weggezogenen freue sich hingegen über die am neuen Wohnort bessere Parkplatzsituation. Unzufrieden seien auch die Touristinnen und Touristen sowie Besuchenden von Basel. In einer Erhebung bei Touristinnen und Touristen sowie Besuchende aus dem Jahr 2013 schneide bezüglich Beliebtheit keine Schweizer Stadt so schlecht ab wie Basel. Ein Hauptgrund dafür sei der Mangel an Parkplätzen. Unter der Parkplatznöte in Basel litten aber auch die Umwelt und Wirtschaft. Verschiedene Firmen hätten die Stadt deshalb bereits verlassen. Als Hinweis für die Unzufriedenheit der Basler Bevölkerung mit der Parkplatzsituation deutet das Initiativkomitee auch die Ablehnung der Erhöhung des Preises der Autobahnvignette im Jahr 2013.

Mit der Initiative für «erschwingliche Parkgebühren» soll das Stimmvolk Gelegenheit erhalten, sich zu den vom Regierungsrat festgelegten Parkkartenpreisen zu äussern. Bereits die Einführung der Parkraumbewirtschaftung im Jahr 2011 hat aus Sicht Initiativkomitee die Ziele nicht erreicht. Gemäss einer Studie von Rapp Trans nahm die Parkplatzauslastung zwischen 2013 und 2016 nur geringfügig ab. 2019 stellte Rapp Trans zudem fest, dass auch die Verteuerung der Anwohnendenparkkarte kaum Wirkung zeigt: Die Auslastung der Parkplätze ist am Vormittag unverändert bei 85% geblieben, am Abend ist sie lediglich um 2% auf 90% gesunken. Die Einführung des Parkkartensystems brachte letztlich nichts. Hatte die Erhöhung der Parkkartenpreise keinen Einfluss auf die Parkplatzauslastung, wird im Umkehrschluss auch eine neuerliche Reduktion keinen haben.

Zu Unmut führe bei den Mitgliedern der Automobilverbände vor allem, wenn gleichzeitig Parkplätze abgebaut und die Parkkartenpreise erhöht werden. Der Parkplatzabbau ist für das Initiativkomitee das eigentliche Hauptproblem. Das Preis-/Leistungsverhältnis sei in Basel schlechter als anderswo.

2.3 Haltung der UVEK

Die UVEK schliesst sich grossmehrheitlich dem Regierungsrat an. Sie empfindet die Initiative als wenig konstruktiv. Ihre grundsätzliche Haltung zur künftigen Parkierungspolitik bringt sie im gleichzeitig mit dem vorliegenden Bericht verabschiedeten Bericht 18.1410.02 zum *Ratschlag zur künftigen Parkierungspolitik* zum Ausdruck. Im Folgenden nimmt sie deshalb lediglich Stellung zu einigen Behauptungen der Initiantinnen und Initianten.

Die Behauptung, die Einführung der Parkraumbewirtschaftung im Jahr 2012 habe keinen Effekt gehabt, lässt sich entkräften. Der Anteil der durch Anwohnende belegten Parkplätze im öffentlichen Strassenraum ist zwischen 2012 und 2016 um etwa 20 Prozentpunkte gestiegen. Die Parkraumbewirtschaftung hat zwar die Parkplatzauslastung insgesamt nicht wesentlich reduziert, es ist aber zu einer deutlichen Verlagerung von auswärtigen Fahrzeugen zu solchen von Anwohnenden gekommen. Die Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner finden dank der Parkraumbewirtschaftung deutlich einfacher einen freien Parkplatz. Wer trotzdem noch einen Parkplatzmangel moniert, sollte sich für eine weitere Erhöhung der Parkkartenpreise einsetzen. Die Forderung der Initiative, die Preise zu reduzieren, widerspricht jeglicher ökonomischen Logik und muss deshalb als rein ideologisch motiviert bezeichnet werden.

Die Erhöhung des Preises der Anwohnendenparkkarte hat 2019 zu einem Nachfragerückgang um etwa 15% auf knapp 23'000 Karten geführt. Seither gibt es in keinem Quartier mehr Anwohnendenparkkarten als Nachtparkplätze (blaue Zone, Parkuhren, Güterumschlag). Die Zahl der gekauften Besuchendenparkkarten hat sich nach der Preiserhöhung nahezu – auf gut 500 pro Tag¹ – halbiert. Bei den Pendelndenparkkarten ist zwar – möglicherweise als Folge des höheren Preises der Anwohnendenparkkarte – eine leichte Zunahme zu konstatieren, ihre Gesamtzahl liegt aber nur etwas über 300.

Auch wenn das Initiativkomitee gemäss gegenüber der UVEK gemachter Aussage lediglich den Zustand von 2018 wiederherstellen möchte, dürfte eine Annahme der Initiative bei den Pendelndenparkkarten weitergehende Folgen haben, fordert der Initiativtext doch, dass der Bezug von Parkbewilligungen nicht eingeschränkt werden darf. In letzter Konsequenz müssten bei einer Annahme der Initiative deshalb auch die schon vor 2019 geltende Bezugsbeschränkung für Pendelndenparkkarten aufgehoben werden. Dies hätte eine massive Zunahme an Pendelndenparkkarten zur Folge, wodurch Anwohnende schwieriger einen Parkplatz fänden.

Der Preis der Anwohnendenparkkarte der Stadt Basel von aktuell 284 Franken pro Jahr liegt im Vergleich zu anderen Schweizer Städten unter dem Mittelfeld. Mit dem von der Initiative geforderten Preis von 140 Franken läge er sogar markant unter den Ansätzen der vergleichbaren Städte. Die Tendenz in anderen Städten geht zudem überall in Richtung einer (weiteren) Erhöhung.

Der vom Initiativkomitee monierte Parkplatzabbau betrifft ausschliesslich den öffentlichen Raum. Der Abbau ist durch zusätzliche Parkplätze auf privaten Arealen mehrfach kompensiert worden. So hat zwischen 2017 und 2019 die Zahl der öffentlichen Parkplätze um 124 abgenommen und jene der privaten Parkplätze um rund 1'200 zugenommen. Das heisst, pro abgebautem Parkplatz auf Allmend sind 10 neue auf Privatareal entstanden! Im gleichen Zeitraum sind zudem 800 Park-and-ride-Parkplätze gebaut worden.

Zum angesprochenen Preis-Leistungsverhältnis ist ein Vergleich zum öffentlichen Verkehr aufschlussreich. Ein kostendeckender Preis einer Anwohnendenparkkarte läge bei 1000 bis 1800 Franken/Jahr (vgl. schriftliche Anfrage 17.5288). Bei 284 Franken übernehmen die Autofahrenden nur rund 15% der tatsächlichen Kosten eines Parkplatzes, der Rest wird von der Allgemeinheit getragen. Der Kostendeckungsgrad des öffentlichen Verkehrs in Basel hingegen beträgt rund 50%.

¹ Halbtageskarten sind mit dem Faktor 0.5 eingerechnet.

Das heisst, rund die Hälfte der Kosten einer Fahrt im Tram wird von der Kundschaft übernommen. Es leuchtet der UVEK nicht ein, weshalb die Nutzung eines Parkplatzes nun noch höher subventioniert werden soll, wenn schon heute die Nutzung des ÖVs prozentual weniger stark subventioniert wird. Umso mehr, wenn man bedenkt, dass Haushalte mit tiefem Einkommen eher kein Auto besitzen (Haushalte mit bis zu 2000 Franken/Monat haben zu 80% kein Auto, mit bis zu 4000 Franken/Monat zu 70% kein Auto; mit 12 bis 14'000 Franken/Monat zu 25% kein Auto, mit 14 bis 16'000 Franken/Monat zu 20% kein Auto²).

Die UVEK kommt zum Schluss, dass eine Annahme der Initiative die Parkierungspolitik des Kantons faktisch «auf den Kopf stellen» würde. Sie liegt mit Sicherheit nicht im Interesse der Stadtbevölkernenden – auch nicht von jenen mit eigenem Auto. Einem allfällig bestehenden Parkplatzmangel würde mit Annahme der Initiative nicht begegnet. Im Gegenteil könnte eine Reduktion der Parkkartpreise aufgrund steigender Parkplatznachfrage einen solchen Mangel schaffen. Von einer Annahme der Initiative profitierten höchstens auswärtige Autofahrende, die günstiger und erleichtert in Basel parkieren könnten.

3. Anzug Tim Cuénod und Konsorten betreffend Anwohnerparkkartengebühren nach beanspruchter Parkfläche

Der Anzug *Tim Cuénod und Konsorten betreffend Anwohnerparkkartengebühren nach beanspruchter Parkfläche* bittet den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, ob die Gebühren der Anwohnerparkkarten und eventuell auch der Tagesparkkarten nach beanspruchter Fläche der Motorfahrzeuge ausgestaltet werden können. Bei der Differenzierung der Gebührenhöhe soll insbesondere die Breite der Fahrzeuge berücksichtigt werden.

Der Grosse Rat hat den Anzug nicht dem Regierungsrat, sondern der UVEK überwiesen in der Annahme, dass sich diese im Rahmen der Behandlung von ihr bereits überwiesenen Geschäften mit den Parkkartpreisen auseinandersetzt.

Die UVEK hat beschlossen, den Anzug in die Beratung der Initiative für «erschwingliche Parkgebühren» einzubeziehen. Mit der Parkierungspolitik setzte sie sich allerdings schwerpunktmässig bereits vor der Überweisung des Anzugs bei der Beratung des *Ratschlags zur künftigen Parkierungspolitik* auseinander. In ihrem Bericht Nr. 18.1410.02 beantragt sie dem Grossen Rat, dass Parkgebühren verursachendengerecht auszugestaltet sind. Folgt der Grosse Rat diesem Antrag, wird das Anliegen des Anzugs zumindest im Grundsatz im Umweltschutzgesetz verankert.

Das im Anzug genannte Anliegen stösst in der UVEK auf grosse Sympathie. Da die Kompetenz zur Festlegung von Parkkartpreisen aber zu Recht beim Regierungsrat liegt, ist eine direkte Umsetzung durch den Grossen Rat nicht sinnvoll und möglich. Die UVEK beantragt deshalb, den Anzug dem Regierungsrat zu überweisen, damit dieser dazu berichten kann. Sie gibt dazu im Sinne einer Ergänzung des Anzugs folgende Inputs:

- Eine zu starke Differenzierung der Parkkartentarife nach Fahrzeuggrösse wäre administrativ zu kompliziert. Umsetzbar sein dürfte hingegen ein Modell mit zwei oder drei Preisstufen: Bei Fahrzeugen, die mit der heutigen Breite von Parkplätzen kompatibel sind, fällt die übliche Gebühr an. Bei grösseren (insb. breiteren) Fahrzeugen kommt ein spürbarer Aufschlag dazu.
- Problematisch sind vor allem die immer breiter werdenden Fahrzeuge. Wird auf diese Entwicklung mit einer Verbreiterung der Parkplätze reagiert, nimmt (z.B. in Parkhäusern) die Zahl der Parkplätze ab und es steht (im öffentlichen Raum) weniger Platz für den rollenden Verkehr und/oder die Fussgängerinnen und Fussgänger zur Verfügung.
- Wichtiger als der Preis von Parkkarten ist die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmenden. Diese wird durch das Parkieren breiter Fahrzeuge über die Parkfeldgrenzen hinaus beeinträchtigt. Zu prüfen ist deshalb ein Verbot des Abstellens von Fahrzeugen auf für diese zu wenig breiten Parkfeldern. Wer ein überbreites Fahrzeug hat, erhielte keine Parkkarte und müsste sich um einen genug breiten Abstellplatz auf Privatgelände bemühen.

² Prozentzahlen gerundet gemäss Auswertung A. Erath basierend auf Mikrozensus Verkehr und Mobilität 2015, Stichprobe BS.

- Das Abstellen von Fahrzeugen über die Parkfeldgrenze hinaus sollte von der Polizei (stärker) sanktioniert werden.
- Wird das Abstellen grösserer Autos verteuert, muss diesen auch mehr Parkfläche zugestanden werden. Bei einheitlicher Parkfeldgrösse beansprucht ein kleines Fahrzeug gleich viel Fläche wie ein grosses. Das Argument für differenzierte Parkgebühren fällt dann dahin.
- Vermehrt werden auch grosse Wohnmobile (nicht selten über längere Zeit) mit Anwohnendenparkkarte auf Allmend abgestellt. Dass für diese Gefährte nicht mehr bezahlt werden muss als für einen durchschnittlichen PKW, ist nicht nachvollziehbar.
- Die UVEK stellt in der Beratung von Umgestaltungsprojekten immer wieder fest, dass die zunehmende Breite von Personenwagen vor allem für den Stadtraum höchst problematisch ist. Da der öffentliche Raum in einem Stadtkanton begrenzt ist, und dieser begrenzte Raum für verschiedene Nutzungen dienen muss, ist die zunehmende Breite von Personenwagen aus verkehrs- und stadtplanerischer Sicht langfristig nicht tragbar. Wie breit Fahrzeuge sein dürfen, kann auf kantonaler Ebene nicht beeinflusst werden. Auf nationaler Ebene ist nur die Maximalbreite von Lastwagen mit 2.55m geregelt (Art. 64 VRV). Deshalb wird der Regierungsrat aufgefordert, sich aktiv für eine nationale Begrenzung der zulässigen Fahrzeugbreite von Personenwagen einzusetzen.

4. Antrag

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 2 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 10:1 Stimmen bei 2 Enthaltungen die Annahme des nachstehenden Beschlusentwurfs.

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 3 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 11:2 Stimmen, den *Anzug Tim Cuénod und Konsorten betreffend Anwohnerparkkartengebühren nach beanspruchter Parkfläche* dem Regierungsrat zu überweisen.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 19. Mai 2021 mit 11:1 Stimmen bei 1 Enthaltung verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Raphael Fuhrer
Präsident

Beilage
Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

betreffend die formulierte kantonale Gesetzesinitiative «für erschwingliche Parkgebühren»

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Bericht des Regierungsrats Nr. 20.0178.02 vom 10. November 2020 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 20.0178.03 vom 19. Mai 2021, beschliesst:

Die von 3'286 im Kanton Basel-Stadt Stimmberechtigten eingereichte formulierte Volksinitiative «für erschwingliche Parkgebühren» mit dem folgenden Wortlaut:

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

Das Gesetz über die Nutzung des öffentlichen Raumes (NöRG) vom 16. Oktober 2013 wird wie folgt geändert und ergänzt:

§ 4 Vorschriftsgemässe Nutzung

2^{bis} Den Einwohnern und Einwohnerinnen, den Gewerbetreibenden, den Besuchern und Besucherinnen sowie den Pendlern und Pendlerinnen ist ausreichend günstiger Parkraum für Automobile und Motorräder zur Verfügung zu stellen.

§ 10 Nutzung zu Sonderzwecken

2^{bis} Die Gebühr für die Anwohnerparkkarte darf pro Jahr den Betrag von 140 Franken, jene für Pendler und Pendlerinnen 700 Franken nicht übersteigen. Die Tageskarte für Besucher und Besucherinnen darf nicht mehr als 10 Franken kosten.

2^{ter} Der Bezug von Parkbewilligungen darf nicht eingeschränkt werden.

Übergangs- und Ausführungsbestimmung

§ 50^{bis} Gebühren gemäss § 10, Abs. 2^{bis} dieses Gesetzes, die ab dem 1. Januar 2019 höher eingefordert und bezahlt wurden, müssen zurückerstattet werden.»

ist, sofern sie nicht zurückgezogen wird, der Gesamtheit der Stimmberechtigten mit der Empfehlung auf Verwerfung und ohne Gegenvorschlag zum Entscheid vorzulegen.

Bei Annahme der Volksinitiative tritt die entsprechende Gesetzesänderung mit der Validierung des Abstimmungsresultates durch den Regierungsrat in Kraft.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.