



An den Grossen Rat

20.5045.02

BVD/P205045

Basel, 16. Dezember 2020

Regierungsratsbeschluss vom 15. Dezember 2020

## Motion Esther Keller und Konsorten betreffend „Erhöhung der Velofreundlichkeit der Basler Innenstadt – Stellungnahme

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 16. September 2020 die nachstehende Motion Esther Keller dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

„Ein hoher Anteil an emissionsarmen Verkehrsmitteln trägt unbestritten zur Attraktivität einer Stadt bei. Basel ist bereits eine velofreundliche Stadt, doch es gibt noch ungenutztes Potential. Nicht nachvollziehbare Fahrverbote für Velos sollten wo immer möglich vermieden werden. Genau diese gibt es jedoch bei den reinen Fussgängerzonen, die durch das Verkehrskonzept Innenstadt geschaffen wurden.

Das Verkehrskonzept enthält die Regelung, dass nicht-gewerbliche Velofahrende gewisse Strassen auch ausserhalb der Sperrzeiten nicht befahren dürfen - so unter anderem die Freie Strasse. Dies führt zur unverständlichen Situation, dass Lieferwagen zwischen 5 und 11 Uhr morgens in der Freien Strasse zirkulieren dürfen, während Velofahrende absteigen und laufen müssen.

Die Motionäre laden die Regierung dazu ein, dem Grossen Rat einen Vorschlag zu unterbreiten, wie das Verkehrskonzept Innenstadt dergestalt angepasst werden kann, dass Velofahrende ausserhalb der Sperrzeiten die autofreie Kernzone befahren dürfen. Begründbare Ausnahmen sollen dabei nach wie vor möglich sein und entsprechend beschildert werden, bspw. bei besonders beengten Platzverhältnissen wie beim Rheinsprung.

Esther Keller, David Wüest-Rudin, Beatrice Isler, Christian C. Moesch, Kaspar Sutter, Jérôme Thiriet, Sandra Bothe“

Wir nehmen zu dieser Motion wie folgt Stellung:

### 1. Zur rechtlichen Zulässigkeit der Motion

§ 42 Abs. 1 und 2 GO bestimmen Folgendes:

<sup>1</sup> In der Form einer Motion kann jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, dem Grossen Rat eine Vorlage zur Änderung der Verfassung oder zur Änderung eines bestehenden oder zum Erlass eines neuen Gesetzes oder eines Grossratsbeschlusses zu unterbreiten.

<sup>1bis</sup> In der Form einer Motion kann zudem jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, eine Massnahme zu ergreifen. Ist der Regierungsrat für die Massnahme zuständig, so trifft er diese oder unterbreitet dem Grossen Rat den Entwurf eines Erlasses gemäss Abs. 1, mit dem die Motion umgesetzt werden kann.

<sup>2</sup> Unzulässig ist eine Motion, die auf den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid einwirken will.

<sup>3</sup> Tritt der Rat auf die Motion ein, so gibt er dem Regierungsrat Gelegenheit, innert drei Monaten dazu Stellung zu nehmen, insbesondere zur Frage der rechtlichen Zulässigkeit des Begehrens.

Die Motion ist sowohl im Kompetenzbereich des Grossen Rates wie auch in demjenigen des Regierungsrates zulässig. Ausserhalb der verfassungsrechtlichen Kompetenzaufteilung (vgl. § 42 Abs. 2 GO) ist der betroffene Zuständigkeitsbereich somit keine Voraussetzung der rechtlichen Zulässigkeit. Die Frage nach der Zuständigkeit ist im Rahmen der inhaltlichen Umsetzung eines Motionsanliegens aber von entscheidender Bedeutung, da sie die Art der Umsetzung vorgibt. Es gilt, das Gewaltenteilungsprinzip zwischen Grosse Rat und Regierungsrat zu beachten, denn beide sind gestützt auf das Legalitätsprinzip an Erlasse gebunden, die die Entscheidungsbefugnisse auf die Staatsorgane aufteilen. Je nach betroffenem Kompetenzbereich richtet sich die Umsetzung entweder nach § 42 Abs. 1 GO oder nach § 42 Abs. 1<sup>bis</sup> GO. Liegt die Motion im Zuständigkeitsbereich des Grossen Rates, wird sie mit einer Verfassungs-, Gesetzes- oder Beschlussvorlage erfüllt (§ 42 Abs. 1 GO). Eine Motion, die auf eine Materie im Kompetenzbereich des Regierungsrates zielt, wird mit einer Verordnungsänderung respektive mit einem anderen Mittel der Exekutive erfüllt (§ 42 Abs. 1<sup>bis</sup> GO), oder aber dem Grossen Rat wird ein Gesetzesentwurf vorgelegt, der die Kompetenzverteilung zugunsten des Grossen Rates verändert (§ 42 Abs. 1<sup>bis</sup> Satz 2 GO).

Mit der vorliegenden Motion wird der Regierungsrat eingeladen, dem Grossen Rat einen Vorschlag zu unterbreiten, wie das Verkehrskonzept Innenstadt dergestalt angepasst werden kann, dass Velofahrende ausserhalb der Sperrzeiten die autofreie Kernzone befahren dürfen. Begründbare Ausnahmen sollen dabei nach wie vor möglich sein und entsprechend beschildert werden, bspw. bei besonders beengten Platzverhältnissen wie beim Rheinsprung.

Die Kantone sind nach Art. 3 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 5 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) befugt, mittels Signalen und Markierungen für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen. Im Bereich der für Motorfahrzeuge oder Fahrräder offenen Strassen dürfen nur die vom Bundesrat in der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) vorgesehenen Signale und Markierungen verwendet und nur von den zuständigen Behörden oder mit deren Ermächtigung angebracht werden (Art. 5 Abs. 3 SVG). Welche Behörde für die Anordnung, Anbringung und Entfernung von Signalen und Markierungen zuständig ist, bestimmt das kantonale Recht (Art. 1 Abs. 2 lit. c in Verbindung mit Art. 104 Abs. 1 SSV).

Gemäss § 1 Abs. 1 der Verordnung betreffend die ausnahmsweise Zufahrt in die Innenstadt (Zufahrtsverordnung; SG 952.300) ist die Kernzone der Innenstadt grundsätzlich motorfahrzeugfrei. Sie ist als Tempo-30-, Begegnungs- oder Fussgängerzone gemäss Art. 22a, 22b und 22c der Signalisationsverordnung (SSV) signalisiert. In Anhang 2 der Zufahrtsverordnung werden die Strassenzüge mit der jeweiligen Signalisation aufgeführt. Zur Umsetzung der Motion wird unter anderem der Anhang 2 der Zufahrtsverordnung angepasst werden müssen. Damit wird vom Regierungsrat die Ausarbeitung eines Erlassentwurfes beantragt. Die Motionsforderung lässt sich ohne weiteres in Einklang mit den bundesrechtlichen Strassenverkehrs- und Signalisationsvorschriften umsetzen.

Für den Erlass von Verkehrsanordnungen auf Stadtgebiet sind der Regierungsrat bzw. das Bau- und Verkehrsdepartement zuständig (vgl. § 3 Abs. 1 der Verordnung über den Strassenverkehr vom 17. Mai 2011, StVO; SG 952.200). Für die permanente Anordnung und Bewilligung von Signalen, Markierungen, Schranken und Leiteinrichtungen im Bereiche öffentlicher Strassen sowie für die Planung und den Betrieb von Lichtsignalanlagen ist das Bau- und Verkehrsdepartement

zuständig (Art. 7 Abs. 1 StVO). Soweit sich die Motion auf Verkehrsanordnungen und Signalisationen auf Stadtgebiet bezieht, zielt sie auf eine Materie im Kompetenzbereich des Regierungsrates ab. Sie verlangt nicht etwas, das sich auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid bezieht. Wie bereits dargelegt, spricht auch kein Bundesrecht gegen den Motionsinhalt.

**Die Motion ist aufgrund dieser Erwägungen als rechtlich zulässig anzusehen.**

## **2. Zum Inhalt der Motion**

### **2.1 Ausgangslage**

Mit dem anfangs 2015 umgesetzten VKI konnte zugunsten einer fussgängerfreundlicheren und attraktiveren Innenstadt ein jahrelanger Prozess zwischen dem Gewerbe, den Anwohnenden und der Politik abgeschlossen werden. Heute ist die Kernzone der Innenstadt in drei Zonen eingeteilt: In den Tempo 30-Zonen sind Velofahrende sowie Trams und Busse zugelassen, in den Begegnungszonen dürfen nur Velofahrende verkehren (es gilt Tempo 20 und Fussgängervortritt) und in den Fussgängerzonen sind grundsätzlich keine Fahrzeuge erlaubt. Innerhalb der Kernzone ist der Motorfahrzeugverkehr grundsätzlich nur für den Güterumschlag von Montag bis Samstag zwischen 5.00 und 11.00 Uhr zugelassen. Sonderregelungen gelten für Anwohnende, Taxis, Mobilitätsbehinderte, Notfalldienste etc. Diese Regelungen sind in einer Verordnung festgelegt.

Im Ausgabenbericht «Neues Verkehrskonzept Innenstadt», dem der Grosse Rat am 9. Januar 2011 zugestimmt hat (GRB 11/02/11G), sind die folgenden Vorgaben für Veloverbindungen festgehalten:

«Der Veloverkehr soll in der Innenstadt bevorzugt behandelt werden. Die Veloverbindungen durch die autofreie Innenstadt verlaufen entlang der Tramachsen in der Tempo 30-Zone und in den Begegnungszonen. Für übergeordnete Velorouten ist die Geschwindigkeitsregelung der Fussgängerzone (Schrittempo = 5 km/h) nicht tauglich. Für diese Velorouten wird deshalb die Begegnungszone mit beinahe identischen Regelungen für die Zulassung von Fahrverkehr sowie Vortrittsrecht für Fussgänger gewählt. Die Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h lässt eine adäquate Durchfahrt von Velos zu. In den Fussgängerzonen wird das Velofahren grundsätzlich verboten. Einzige Ausnahme bildet die Route Untere Schneidergasse–Sattलगasse–Glockengasse–Untere Hutgasse. Dort wird das Velofahren (im Schrittempo) weiterhin zugelassen, weil der Umweg auf der Route Blumenrain–Barfüsserplatz via Marktplatz als zu gross beurteilt wird und zudem die Tramachse zweimal gequert werden müssten.»

Hiermit wurden die Grundsätze umgesetzt, die die grossrätliche Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) in ihrem Bericht vom 5. März 2008 vorgegeben hat. Hinsichtlich des Veloverkehrs hielt die UVEK damals die folgenden Vorgaben fest:

«Angemessen zu respektieren sind die Bedürfnisse der Velofahrenden. Um der Bedeutung des Velos als „rollende Einkaufstasche“ gerecht zu werden, braucht es nicht nur dezentrale Abstellgelegenheiten, sondern es muss auch möglich sein, die Innenstadt ohne grössere Umwege mit dem Velo zu durchqueren. Die Zulassung des Velos als „Zero Emission-Fahrzeug“ sollte nur dort eingeschränkt werden, wo ein gefahrloses Nebeneinander von Velofahrenden und zu Fuss Gehenden nicht möglich ist. Voraussetzung für den Mischverkehr ist eine gewisse Strassenbreite und kein starkes Gefälle. Man kann in solchen Zonen für Velofahrende Schrittempo vorschreiben. Stark befahrene Radrouten sollten nicht durch Fussgängerzonen führen.»

Mit der heute bestehenden Situation sind diese Vorgaben der UVEK erfüllt. Allfällige Anpassungen des VKI sollten hiermit konform sein.

## 2.2 Vorgehen

Die Motion lädt den Regierungsrat ein, dem Grossen Rat einen Vorschlag für eine Anpassung des Verkehrskonzepts Innenstadt (VKI) zu unterbreiten. Damit soll ermöglicht werden, dass Velofahrende ausserhalb der Sperrzeiten die Fussgängerzonen der weitgehend autofreien Kernzone der Basler Innenstadt befahren dürfen, so wie dies bereits heute für den motorisierten Anlieferverkehr (Personenwagen, Lieferwagen und Lastwagen) zulässig ist. Die Zulassung des Veloverkehrs würde sich also auf die Anlieferzeiten (Montag bis Samstag je 5 bis 11 Uhr) beschränken. Begründbare Ausnahmen sollen dabei nach wie vor möglich sein.

Der Regierungsrat hat Verständnis für das Anliegen der Velofahrenden, wenigstens zeitweise die Fussgängerzone in der Innenstadt befahren zu dürfen. Allerdings beeinträchtigt jedes zusätzliche Fahrzeug die Aufenthaltsqualität, das Wohlbefinden und die Sicherheit der Menschen, die zu Fuss dort unterwegs sind. Mit der heutigen Situation wird den divergierenden Anforderungen zwischen den beiden Fortbewegungsarten und den Vorgaben der UVEK aus Sicht des Regierungsrates so gut wie möglich Rechnung getragen.

Für den Regierungsrat haben in der Fussgängerzone Sicherheit und Komfort der Fussgängerinnen und Fussgänger Vorrang. Das tatsächliche Bedürfnis, während den Güterumschlagszeiten (GUZ) (Montag bis Samstag von 5 bis 11 Uhr), mit Velos in die Fussgängerzone zu fahren, dürfte eher gering sein und kaum den direkten Anliegern dienen. Für „durchfahrende“ Velofahrende führt das vorgegebene Schrittempo in der Fussgängerzone in der Regel zu längeren Reisezeiten gegenüber bestehenden Veloverbindungen durch die Kernzone der Innenstadt. Diese führen entweder durch die Tempo 30-Zonen (ÖV-Achsen) oder sind als Begegnungszone ausgeschildert.

Gegenüber dem Zustand vor der Einführung des VKI hat sich die Gesamtfläche der Fussgängerzone reduziert. Ein Grossteil der vorherigen Fussgängerzonen (u.a. Nadelberg, Heuberg, Münsterplatz, Augustiner-/Martinsgasse usw.) wurde zugunsten der Velofahrenden in Begegnungszonen (ohne Motorfahrzeugverkehr) umgewandelt. Im Sommer 2020 haben die Bauarbeiten für die Erneuerungsarbeiten in der Freien Strasse und den direkt anliegenden Seitengassen begonnen. Der Grosse Rat hat beschlossen, hier eine zeitgemässe und attraktive Fussgängerzone zu gestalten, die zum Flanieren, Geniessen, Erleben, und Verweilen einlädt.

Der Regierungsrat misst der Förderung des Veloverkehrs eine grosse Bedeutung zu. Im Kern der Innenstadt aber sollen sich die Menschen konfliktfrei und sicher zu Fuss bewegen können. Der Regierungsrat lehnt die Motion daher ab.

## 3. Antrag

Aufgrund dieser Stellungnahme beantragen wir, die Motion Esther Keller und Konsorten betreffend „Erhöhung der Velofreundlichkeit der Basler Innenstadt“ dem Regierungsrat nicht zu überweisen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann  
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin