



Kanton Basel-Stadt

Abstimmung vom 28. November 2010



Wir stimmen ab über

- die kantonale Initiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt (Städte-Initiative)

und

- den Gegenvorschlag des Grossen Rates für eine Anpassung des Umweltschutzgesetzes und einen Rahmenkredit zur Förderung des Langsamverkehrs vom 23. Juni 2010

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

Vorwort des Regierungsrates	4
-----------------------------	---

Erläuterungen

Erläuterungen zur Initiative und zum Gegenvorschlag	6
---	---

Grossratsbeschlüsse

Grossratsbeschluss zu einem Gegenvorschlag für eine Anpassung des Umweltschutzgesetzes und einen Rahmenkredit zur Förderung des Langsamverkehrs	15
---	----

Grossratsbeschluss betreffend kantonale Initiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt (Städte-Initiative)	18
---	----

Initiativtext

Initiativtext der kantonalen Initiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt (Städte-Initiative)	19
--	----

Stimmabgabe und Öffnungszeiten der Wahllokale

Briefliche und persönliche Stimmabgabe	21
Öffnungszeiten der Wahllokale: Basel, Riehen und Bettingen	22
Verlust von Abstimmungsunterlagen	24

Sehr geehrte Stimmbürgerin
Sehr geehrter Stimmbürger

Am Wochenende vom 28. November 2010 können Sie über die folgenden kantonalen Vorlagen abstimmen:

- **Kantonale Initiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt (Städte-Initiative) und Gegenvorschlag des Grossen Rates für eine Anpassung des Umweltschutzgesetzes und einen Rahmenkredit zur Förderung des Langsamverkehrs vom 23. Juni 2010**

Die «Städte-Initiative» verlangt, dass der Kanton Basel-Stadt den öffentlichen Verkehr (ÖV), den Fuss- und den Veloverkehr fördert: In den nächsten zehn Jahren soll der Anteil dieser Verkehrsarten am gesamten Verkehrsaufkommen markant steigen. Gleichzeitig verlangt die Initiative, dass der Neu- und der Ausbau von Autobahnen und Hauptstrassen nur dann zulässig sind, wenn dadurch die Kapazität des gesamten Strassennetzes nicht erhöht wird.

Die Zielsetzungen der Initiative entsprechen weitgehend der baselstädtischen Verkehrspolitik. Wichtige Elemente der Initiative sind bereits in der Verfassung und im Umweltschutzgesetz verankert. Die Forderungen der Initiative sind aber im vorgeschlagenen Ausmass und in den vorgesehenen Fristen nicht umsetzbar.

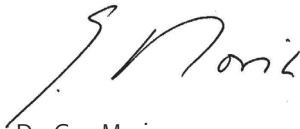
Der Regierungsrat hat deshalb einen Gegenvorschlag erarbeitet. Diesen hat der Grosse Rat abgelehnt und neu formuliert. Der Gegenvorschlag des Grossen Rates, der jetzt zur Abstimmung kommt, will die zulässige Menge des motorisierten Individualverkehrs begrenzen. Der Ausbau des Autobahnnetzes ist nur dann erlaubt, wenn gleichzeitig verkehrsberuhigende Massnahmen auf Quartierstrassen umgesetzt werden. Um den Fuss- und Veloverkehr im Kanton Basel-Stadt stärker zu fördern, stellt ein Rahmenkredit zudem Mittel zur Verfügung.

Regierungsrat und Grosser Rat empfehlen Ihnen deshalb:

- Stimmen Sie NEIN zur Initiative;
- Stimmen Sie JA zum Gegenvorschlag;
- Sprechen Sie sich bei der Stichfrage für den GEGENVORSCHLAG aus.

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

Der Präsident:



Dr. Guy Morin

Die Staatsschreiberin:



Barbara Schüpbach-Guggenbühl

Basel, den 21. September 2010

Erläuterungen zur Initiative und zum Gegenvorschlag

Das Wichtigste in Kürze

Das Verkehrsaufkommen hat insbesondere in den städtischen Ballungsgebieten in den vergangenen Jahren stetig zugenommen: Während der letzten zehn Jahre ist der Strassenverkehr auf den schweizerischen Nationalstrassen durchschnittlich um 2.4 Prozent pro Jahr gewachsen. Die Umweltorganisation «Umverkehr» hat deshalb in sechs Schweizer Städten (Basel, Luzern, Zürich, Winterthur, St. Gallen und Genf) ähnlich lautende Volksinitiativen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (ÖV), Fuss- und Veloverkehrs (Städte-Initiativen) eingereicht.

Die Ende 2008 im Kanton Basel-Stadt eingereichte Initiative verlangt Massnahmen, um den Anteil des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in zehn Jahren um mindestens zehn Prozentpunkte zu erhöhen, das heisst der Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsarten (ÖV, Velo, Fussgänger) am Gesamtverkehr soll von zirka 60 Prozent auf zirka 70 Prozent zunehmen. Zusätzlich fordert die Initiative, dass auf Neu- und Ausbauten im Strassenverkehr verzichtet werde; es sei denn, die Kapazität des gesamten Strassennetzes würde dadurch nicht erhöht.

Die Zielsetzungen der Initiative entsprechen weitgehend der bereits heute praktizierten baselstädtischen Verkehrspolitik. Wichtige Elemente der Initiative sind schon seit vielen Jahren in der Kantonsverfassung und im Umweltschutzgesetz verankert. Den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr im geforderten Mass zu erhöhen, ist aber aus Sicht des Regierungsrates und des Grossen Rates in der geforderten Frist weder umsetzbar noch wirtschaftsverträglich: Denn die geforderte Erhöhung des Anteils von ÖV, Velo- und Fussverkehr bedeutet, den heutigen Anteil des motorisierten Individualverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen von zirka 40 Prozent auf neu zirka 30 Prozent zu reduzieren. Um dies zu erreichen, müsste also der motorisierte Individualverkehr im Vergleich zu heute innert zehn Jahren um rund ein Viertel reduziert werden. Der Regierungsrat und der Grosse Rat sind zudem der

Meinung, dass unter bestimmten Voraussetzungen Aus- und Neubauten von Strassen realisiert werden müssen.

Der Gegenvorschlag des Grossen Rates nimmt deshalb die berechtigten Anliegen des Initiativkomitees im Kern auf und stellt gleichzeitig finanzielle Mittel zur Verfügung, um den Fuss- und Veloverkehr zu fördern: Der Gegenvorschlag will im Umweltschutzgesetz Folgendes festschreiben: Bis zum Jahr 2020 soll der motorisierte Individualverkehr im ganzen Kantonsgebiet im Vergleich zu heute um mindestens zehn Prozent reduziert werden. Ausgenommen von dieser Reduktion bleiben Autobahnen. Bei einem Neu- oder Ausbau des Autobahnnetzes ist das übrige Strassennetz dauerhaft von Verkehr zu entlasten. Und der Mehrverkehr muss auf dem übrigen Strassennetz kompensiert werden.

Um den Fuss- und Veloverkehr gezielt zu fördern, hat der Grosse Rat zudem einen Rahmenkredit über zehn Millionen Franken für Massnahmen in diesem Bereich bewilligt.

Was will die Initiative?

Die Initiantinnen und Initianten der Initiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt (Städte-Initiative) verlangen gesetzliche Grundlagen, die den Schutz der Bevölkerung vor negativen Auswirkungen des Verkehrs zum Inhalt haben. Auf dem Initiativbogen fordern sie folgende Massnahmen:

- *Konsequentes Entstehen für ÖV und ein sicheres Fuss- und Velowegnetz:*
Der Kanton müsse mit den erforderlichen Massnahmen und attraktiven Rahmenbedingungen dafür sorgen, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV), Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen im Kanton Basel-Stadt innerhalb von zehn Jahren nach Inkrafttreten der Initiative um mindestens zehn Prozentpunkte erhöht werde. Dabei seien die zurückgelegten Personenkilometer auf Kantonsgebiet massgebend.

- *Kein Neu- oder Ausbau von Autobahnen und Hauptstrassen:*
Der Neu- oder Ausbau von Hochleistungsstrassen und Hauptstrassen sei nur unter der Bedingung zulässig, dass sich die Kapazität des gesamten Strassen-netzes für den motorisierten Individualverkehr nicht erhöhe. Der Kanton Basel-Stadt habe nach diesem Grundsatz im Rahmen seiner gesetzlichen Möglichkeiten zu handeln und ihn in Verhandlungen mit übergeordneten Stellen zu vertreten.
- *Jährliche Berichterstattung:*
Der Regierungsrat solle dem Grossen Rat jährlich Bericht über den Stand der Umsetzung erstatten.

Ähnlich lautende Initiativen wurden in Zürich, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Genf eingereicht. Die Initiantinnen und Initianten begründen ihre Forderungen mit der allgemeinen Zunahme des Verkehrsaufkommens in der Schweiz, mit den damit verbundenen steigenden Kosten sowie mit den Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt und die Gesundheit. Ihres Erachtens sind umweltfreundliche Verkehrsmittel in dicht besiedelten Städten und Agglomerationen die optimale Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Die Initiantinnen und Initianten sind zudem überzeugt, dass neue Strassen zu mehr Verkehr führen. ÖV, Fuss- und Veloverkehr hingegen würden Staus verhindern und für mehr Ruhe und Entspannung sorgen.

Stellungnahme zur Initiative

- *Die Bevölkerung wird vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs bereits umfassend geschützt:*
Der Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs ist in der Verfassung und im Umweltschutzgesetz des Kantons Basel-Stadt festgeschrieben. Die Wiederholung dieser Forderung in einem weiteren Gesetzesartikel würde keinen weiteren Nutzen bringen.

- *ÖV, Fuss- und Veloverkehr werden im Kanton Basel-Stadt seit vielen Jahren gefördert:*
Der Kanton Basel-Stadt hat den ÖV, Fuss- und Veloverkehr mit einer Vielzahl von Massnahmen gefördert. So wurden in den letzten Jahren zum Beispiel über 400 Einbahnstrassen für den Velogegenverkehr geöffnet, zwei neue S-Bahn-Haltestellen (Dreispietz und Niederholz) eröffnet und über 30 neue Begegnungszonen eingerichtet. Zahlreiche weitere Projekte sind in Planung. Der Vorrang des öffentlichen Verkehrs ist bereits in der kantonalen Verfassung verankert. Die Förderung des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs ist auch im Umweltschutzgesetz festgeschrieben.

- *Die geforderte Erhöhung des Anteils an umweltfreundlichen Verkehrsmitteln ist nicht realisierbar:*
Der Anteil des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr beträgt schätzungsweise zirka 60 Prozent. Eine Erhöhung dieses Anteils auf siebzig Prozent, also um die geforderten zehn Prozentpunkte, bedeutet konkret, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs von heute rund 40 auf rund 30 Prozent zu reduzieren. Das heisst, der motorisierte Individualverkehr müsste im Vergleich zu heute innerhalb von zehn Jahren um rund ein Viertel reduziert werden. Hierzu wären einschneidende Massnahmen erforderlich, die im geforderten Zeitraum weder politisch durchsetzbar noch wirtschaftlich vertretbar oder technisch realisierbar wären.

- *Ein Neu- oder Ausbau von Strassen muss möglich bleiben:*
Die städtischen Wohngebiete können nur dann wirkungsvoll vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs geschützt werden, wenn ein funktionsfähiges Autobahnnetz mit ausreichenden Kapazitäten die grossen Verkehrsmengen – gerade auch im Transitverkehr – aufnimmt. In diesem Sinne ist ein Strassenausbau zwar grundsätzlich nicht wünschenswert. Er kann aber, wie das Beispiel der Nordtangente für die Quartiere Horburg und St. Johann zeigt, notwendig sein, um die Lebensqualität in den Quartieren zu verbessern.

Was sieht der Gegenvorschlag vor?

Mit einer Änderung des Umweltschutzgesetzes setzt der Gegenvorschlag des Grossen Rates die berechtigten Anliegen in einer machbaren Art und Weise um. Gleichzeitig stellt er finanzielle Mittel zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zur Verfügung. Im Vergleich zu anderen Schweizer Städten geht der Gegenvorschlag des Grossen Rates weiter, weil er konkrete Massnahmen beinhaltet. Der Gegenvorschlag geht auch weiter als die in St. Gallen vom Volk angenommene Städte-Initiative, die lediglich eine Beschränkung, aber keine Reduktion des Strassenverkehrs vorsieht.

- **Strassenverkehr um zehn Prozent reduzieren**

Die gesamte Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs soll auf dem Kantonsgebiet bis zum Jahr 2020 im Vergleich zu heute um mindestens zehn Prozent abnehmen. Die angestrebte Reduktion um zehn Prozent ist ehrgeizig. Sie scheint angesichts der aktuellen Trends und der geplanten Massnahmen aber machbar. Davon ausgenommen sind die Autobahnen. Diese Ausnahme ist notwendig, weil die Autobahnen vollständig in der Kompetenz des Bundes liegen. Der Kanton hat dort deshalb keine Möglichkeit, eine Verkehrsreduktion tatsächlich durchzusetzen. Zudem ist eine Reduktion des Verkehrs in Wohngebieten nur dann möglich, wenn der Verkehr auf das Autobahnnetz verlagert werden kann.

- **Verkehrsberuhigung in den Quartieren**

Der Aus- oder Neubau von Autobahnen ist nur dann zulässig, wenn im Gegenzug das übrige Strassennetz mit flankierenden Massnahmen dauerhaft von Verkehr entlastet wird. Das heisst: Verkehrsberuhigende Massnahmen im Quartierstrassennetz werden zwingender Bestandteil jedes Autobahnbaus. Zudem muss diejenige Verkehrsleistung, die direkt durch den Aus- oder den Neubau einer Autobahn verursacht wird, auf dem übrigen Strassennetz kompensiert werden.

- **Strassenverkehrsleistung messen**

Zur Überprüfung, ob die angestrebte Reduktion des Strassenverkehrs erreicht wird, erhebt der Kanton periodisch die Verkehrsleistungen der verschiedenen Strassenkategorien.

- **Rahmenkredit für den Langsamverkehr**

Zurzeit gibt es einen Rahmenkredit für den Veloverkehr und einen Rahmenkredit für den Fussverkehr. Beide Kredite sind für kleinere und mittlere Projekte vorgesehen. Die vorhandenen Mittel reichen noch maximal drei Jahre. Um den Strassenverkehr tatsächlich um zehn Prozent zu reduzieren, muss der Fuss- und Veloverkehr stärker gefördert werden. Ein neuer Rahmenkredit «Langsamverkehr» soll deshalb die bestehenden Kredite zusammenfassen und neben Infrastrukturmassnahmen wie den Ausbau des Veloroutennetzes, die Errichtung von Veloabstellplätzen oder Begegnungszonen neu auch zwei Projektstellen und eine vermehrte Öffentlichkeitsarbeit finanzieren. Für den Rahmenkredit «Langsamverkehr» hat der Grosse Rat für die Jahre 2011 bis 2014 zehn Millionen Franken gesprochen.

Der Grosse Rat hat in seinem Gegenvorschlag bewusst den öffentlichen Verkehr nicht gesondert berücksichtigt: Der öffentliche Verkehr wird bereits heute stark gefördert. Dies soll unabhängig von der Behandlung der Initiative auch weiterhin der Fall sein.

Reaktionen auf den Gegenvorschlag

Die Initiantinnen und Initianten wollten die Initiative nicht zurückziehen. Sie brachten folgende Kritik am Gegenvorschlag vor:

- *Die Autobahnen dürften von der Reduktion der Verkehrsleistung nicht ausgenommen werden:*

Wenn die Autobahnen von der Beschränkung der Verkehrsleistung ausgenommen würden, könne der Verkehr in der Stadt Basel weiter wachsen. Dies sei nicht die Absicht der Initiantinnen und Initianten. Der Kanton Basel-Stadt habe auch auf den Autobahnverkehr genügend Einflussmöglichkeiten.

Eine Minderheit des Grossen Rates lehnt sowohl die Initiative als auch den Gegenvorschlag ab. Sie brachte folgende Kritik vor:

- *Eine Verkehrsbeschränkung sei wirtschaftsfeindlich:*
Verkehr sei eine Folge und zugleich wichtige Voraussetzung für das Wirtschaftswachstum. Auf alle Massnahmen, die den Verkehr einschränken, sei deshalb zu verzichten. Insbesondere müsse die freie Wahl des Verkehrsmittels erhalten bleiben.
- *Der Rahmenkredit «Langsamverkehr» sei nicht sinnvoll:*
Den Rahmenkredit «Langsamverkehr» brauche es nicht. Dieses Geld könne eingespart werden.

Stellungnahme zu den Reaktionen

- *Autobahnen müssen einbezogen werden:*
Der Kanton Basel-Stadt hat keinerlei Möglichkeiten, den zum Teil grenzüberschreitenden Durchgangsverkehr zu beeinflussen. Es wäre nicht verständlich, wenn ein Wachstum des Transitverkehrs auf den Autobahnen mit einer Verkehrsreduktion auf dem übrigen Strassennetz kompensiert werden müsste.
- *Ein langfristiges Reduktionsziel unterstützt die bisherige Verkehrspolitik:*
Das Umweltschutzgesetz verpflichtet den Kanton seit Langem, Massnahmen zu ergreifen, um den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu erhöhen und den motorisierten Individualverkehr zu vermindern. Der Gegenvorschlag unterstützt und konkretisiert diese Vorschriften. Die angestrebte Reduktion um zehn Prozent ist ehrgeizig, aber erreichbar. Die freie Wahl des Verkehrsmittels bleibt auch mit diesem Reduktionsziel gewährleistet.
- *Der Rahmenkredit «Langsamverkehr» ist notwendig:*
Der Fuss- und Veloverkehr kann nur mit einer Vielzahl von kleinen und mittleren Massnahmen wie zusätzlichen Velostreifen, neuen Veloabstellplätzen oder erweiterten Fussgängerzonen wirkungsvoll gefördert werden. Es wäre ein unverhältnismässiger Aufwand und würde zu erheblichen Verzögerungen führen, wenn für jede Massnahme eine separate Kreditvorlage auszuarbeiten wäre.

Abstimmungsempfehlung

Die Zielsetzungen der Initiative sind im Grundsatz richtig. Die konkreten Forderungen gehen im Einzelnen aber deutlich zu weit und sind nicht umsetzbar. Der Gegenvorschlag setzt demgegenüber realistische Ziele und beinhaltet mit dem Rahmenkredit «Langsamverkehr» auch eine konkrete Massnahme, die wesentlich dazu beiträgt, diese Ziele zu erreichen.

Der Gegenvorschlag formuliert klare Bedingungen, die bei einem künftigen Aus- oder Neubau von Autobahnen einzuhalten sind. Er verhindert aber einen solchen Bau nicht.

Regierungsrat und Grosse Rat empfehlen Ihnen deshalb:

- **Stimmen Sie NEIN zur Initiative;**
- **Stimmen Sie JA zum Gegenvorschlag;**
- **Sprechen Sie sich bei der Stichfrage für den GEGENVORSCHLAG aus.**

Was bewirken die möglichen Stimmabgaben zu Städte-Initiative und Gegenvorschlag?

- **NEIN zur Initiative, JA zum Gegenvorschlag**

Wenn die Stimmberechtigten die Initiative verwerfen und den Gegenvorschlag annehmen, treten die Änderungen des Umweltschutzgesetzes in Kraft und die Mittel des Rahmenkredites «Langsamverkehr» stehen für entsprechende Massnahmen zur Verfügung.

- **JA zur Initiative, NEIN zum Gegenvorschlag**

Wenn die Stimmberechtigten die Initiative annehmen und den Gegenvorschlag ablehnen, muss der Grosse Rat unverzüglich eine Vorlage ausarbeiten, welche die Forderungen der Initiative erfüllt.

- **NEIN zur Initiative, NEIN zum Gegenvorschlag**

Wenn sowohl die Initiative als auch der Gegenvorschlag abgelehnt werden, bleiben alle bisherigen gesetzlichen Regelungen gültig. In diesem Fall kann weder das Begehren der Initiantinnen und Initianten noch der Gegenvorschlag des Grossen Rates umgesetzt werden.

- **JA zur Initiative, JA zum Gegenvorschlag: Stichfrage entscheidet**

Wenn sowohl die Initiative als auch der Gegenvorschlag angenommen werden, entscheidet die Stichfrage. Entscheidet sich eine Mehrheit der Stimmberechtigten bei der Stichfrage für die Initiative, muss der Grosse Rat unverzüglich eine Vorlage ausarbeiten, welche die Forderungen der Initiative erfüllt. Entscheidet sich eine Mehrheit der Stimmberechtigten bei der Stichfrage für den Gegenvorschlag, treten die Änderungen des Umweltschutzgesetzes in Kraft und die Mittel des Rahmenkredites «Langsamverkehr» stehen für entsprechende Massnahmen zur Verfügung.

Grossratsbeschlüsse

Grossratsbeschluss zu einem Gegenvorschlag für eine Anpassung des Umweltschutzgesetzes und einen Rahmenkredit zur Förderung des Langsamverkehrs

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag und Bericht des Regierungsrates Nr. 08.2004.04 vom 17. November 2009 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 08.2004.04 vom 28. April 2010, beschliesst:

I.

Das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS) vom 13. März 1991 wird wie folgt geändert:

Der Titel vor § 13 erhält folgende neue Fassung:

1. ZIELE

§ 13 erhält folgende neue Fassung:

§ 13. Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen setzen sich dafür ein, die Verkehrsemissionen insgesamt zu stabilisieren und zu vermindern.

² Der Kanton sorgt dafür, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet gegenüber heute langfristig abnimmt, bis zum Jahr 2020 um mindestens zehn Prozent. Die Verkehrsleistung auf den Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen. Eine Verkehrszunahme durch Aus- und Neubau von Hochleistungsstrassen muss auf dem übrigen Streckennetz auch nach dem Jahr 2020 durch flankierende Massnahmen im gleichen Masse kompensiert werden.

³ Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Umweltbelastungen durch Eisenbahn-, Flug- und Schiffsverkehr möglichst tief gehalten werden.

Ablage:

Es werden folgende §§ 13a und 13b samt Titel eingefügt:

2. MONITORING

§ 13a. Der Kanton erhebt periodisch die auf dem gesamten Kantonsgebiet erbrachten Strassenverkehrsleistungen.

² Er unterscheidet dabei nach Strassenkategorien.

3. MASSNAHMEN

§ 13b. Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen treffen Massnahmen, um den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsvolumen zu erhöhen.

² Sie treffen Massnahmen zur Kanalisierung, Verminderung und Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs. Wird die Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes auf Kantonsgebiet erhöht, ergreift der Kanton Massnahmen, um das übrige Strassennetz im Gegenzug dauerhaft von Verkehr zu entlasten.

³ Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen durch bauliche, betriebliche, verkehrslenkende oder -beschränkende Massnahmen dafür, 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.

Der Titel vor § 14 erhält folgende neue Fassung:

4. ROLLENDER PRIVATER MOTORFAHRZEUGVERKEHR

Der Titel vor § 16 erhält folgende neue Fassung:

5. RUHENDER PRIVATER MOTORFAHRZEUGVERKEHR

II.

Zur Förderung des Langsamverkehrs wird für die Jahre 2011 bis 2014 ein Rahmenkredit von CHF 10'000'000 zu Lasten des Investitionsbereichs Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur bewilligt. Der Rahmenkredit dient zur

- Vervollständigung und Verbesserung (z.B. Beschleunigung) des Veloroutennetzes,
- der Verbesserung der Veloabstellplatzsituation,
- der Einrichtung von Velomassnahmen auf Hauptverkehrsstrassen (inkl. Knoten),
- der Verbesserung der Verkehrssicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer und Fussgängerinnen und Fussgänger, insbesondere im Bereich von Schulen, Spielplätzen und Parkanlagen,
- der Einrichtung von Begegnungszonen mit und ohne bauliche Massnahmen,
- für kleine Anpassungen zugunsten mobilitätsbehinderter Menschen,
- dem Datenmanagement und der Öffentlichkeitsarbeit zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs,
- für die Planung und Projektierung von grösseren Massnahmen bis auf Stufe Ratschlag,
- für zwei Projektstellen zur Planung und Projektierung von Massnahmen im Bereich Velo- und Fussverkehr (inkl. Begegnungszonen),
- sowie für weitere Massnahmen zur Förderung des Velo- und Fussverkehrs.

III.

Dieser Beschluss ist zusammen mit der Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt (Städte-Initiative) der Gesamtheit der Stimmberechtigten als Gegenvorschlag vorzulegen.

Für den Fall, dass sowohl das Initiativbegehren als auch der Gegenvorschlag angenommen werden, haben die Stimmberechtigten zu entscheiden, welche der beiden Vorlagen sie vorziehen.

Der Grosse Rat empfiehlt den Stimmberechtigten, die Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt (Städte-Initiative) zu verwerfen und die Änderung des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt sowie den Rahmenkredit zur Förderung des Langsamverkehrs als Gegenvorschlag anzunehmen.

Wenn das Initiativbegehren zurückgezogen wird, sind die Änderung des Umweltschutzgesetzes und der Beschluss über den Rahmenkredit zur Förderung des Langsamverkehrs nochmals zu publizieren. Sie unterliegen dann dem fakultativen Referendum.

Die Änderung wird nach Eintritt der Rechtskraft wirksam.

IV.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

Basel, den 23. Juni 2010

NAMENS DES GROSSEN RATES

Die Präsidentin: Annemarie von Bidder

Der I. Sekretär: Thomas Dähler

Grossratsbeschluss betreffend kantonale Initiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt (Städte-Initiative)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag und Bericht des Regierungsrates Nr. 08.2004.03 vom 17. November 2009 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 08.2004.04 vom 28. April 2010, beschliesst:

I.

Die von 3483 im Kanton Basel-Stadt Stimmberechtigten eingereichte, vom Grossen Rat in seiner Sitzung vom 6. Mai 2009 an den Regierungsrat überwiesene unformulierte Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt (Städte-Initiative) ist, sofern sie nicht zurückgezogen wird, der Gesamtheit der Stimmberechtigten mit der Empfehlung auf Verwerfung und gleichzeitig mit der Änderung des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt und dem bewilligten Rahmenkredit zur Förderung des Langsamverkehrs als Gegenvorschlag vorzulegen.

II.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

Basel, den 23. Juni 2010

NAMENS DES GROSSEN RATES

Die Präsidentin: Annemarie von Bidder

Der I. Sekretär: Thomas Dähler

Zustimmung des Grossen Rates

An seiner Sitzung vom 23. Juni 2010 stimmte der Grosse Rat den Beschlüssen betreffend kantonale Initiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt (Städte-Initiative) und zu einem Gegenvorschlag für eine Anpassung des Umweltschutzgesetzes und zu einem Rahmenkredit Langsamverkehr mit 57 gegen 35 Stimmen zu.

Initiativtext

Initiativtext der kantonalen Initiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt (Städte-Initiative)

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, verlangen die unterzeichnenden, im Kanton Basel-Stadt stimmberechtigten Personen die Schaffung der gesetzlichen Grundlagen mit folgendem Inhalt:

- Der Kanton Basel-Stadt schützt die Bevölkerung vor negativen Auswirkungen des Verkehrs.
- Der Kanton trifft die erforderlichen Massnahmen, damit der Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV), Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen im Kanton Basel-Stadt innerhalb von zehn Jahren nach Inkrafttreten dieser Initiative um mindestens zehn Prozentpunkte erhöht wird; massgebend sind dabei die zurückgelegten Personenkilometer auf Kantonsgebiet. Der Kanton Basel-Stadt setzt konsequent auf den ÖV und ein sicheres Fuss- und Velowegnetz sowie auf attraktive Rahmenbedingungen für den ÖV, Fuss- und Veloverkehr.
- Der Neu- oder Ausbau von Hochleistungsstrassen und Hauptstrassen ist nur unter der Bedingung zulässig, dass sich die Kapazität des gesamten Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr nicht erhöht. Der Kanton Basel-Stadt handelt nach diesem Grundsatz im Rahmen seiner gesetzlichen Möglichkeiten und vertritt ihn in Verhandlungen mit übergeordneten Stellen.
- Der Regierungsrat erstattet dem Grossen Rat jährlich Bericht über den Stand der Umsetzung.

Zustandekommen

Die Initiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt kam mit 3483 gültigen Unterschriften zustande.

Stimmabgabe

Briefliche und persönliche Stimmabgabe

Briefliche Stimmabgabe

Legen Sie nur einen Stimmzettel pro Abstimmungsvorlage ins Kuvert (Stimmrechtsausweis). Schliessen Sie das Kuvert, entfernen Sie das Adressfeld und übergeben Sie das Kuvert unfrankiert der Post.

Wir empfehlen Ihnen, das Kuvert bis spätestens am Mittwoch vor dem Abstimmungssonntag einzuwerfen. Es muss bis am Abstimmungssamstag, 27. November 2010, 12.00 Uhr, bei der zuständigen Stelle eingetroffen sein. Später eingehende Stimmzettel werden nicht mehr berücksichtigt.

Sie können Ihr Kuvert auch persönlich in den Gemeindebriefkasten werfen:

Basel Eingangstüre des Rathauses, Marktplatz 9
(nachts ab 21 Uhr geschlossen)

Riehen Gemeindehaus und Rauracher-Zentrum, Zugang «In den Neumatten»

Bettingen Gemeindehaus

Persönliche Stimmabgabe an der Urne

Den Stimmrechtsausweis (Kuvert) und die Stimmzettel können Sie in einem der Wahllokale zu den angegebenen Zeiten abgeben. Das Adressfeld darf bei persönlicher Stimmabgabe nicht entfernt werden.

Bitte beachten Sie auf den nachfolgenden Seiten die Öffnungszeiten der Wahllokale.

Öffnungszeiten der Wahllokale

Das Stimmrecht darf nur in der Wohngemeinde ausgeübt werden.

Basel

**♿ Rathaus, Marktplatz 9,
der Eingang befindet sich auf der rechten Seite, im Rathausturm**

Donnerstag, 25. November 2010, von 16.00 – 20.00 Uhr

Freitag, 26. November 2010, von 14.00 – 19.00 Uhr

Samstag, 27. November 2010, von 10.00 – 17.00 Uhr

Sonntag, 28. November 2010, von 08.00 – 12.00 Uhr

♿ Bahnhof SBB, Centralbahnstrasse 18, 1. Stock

Freitag, 26. November 2010, von 14.00 – 19.00 Uhr

Samstag, 27. November 2010, von 10.00 – 17.00 Uhr

Sonntag, 28. November 2010, von 08.00 – 12.00 Uhr

♿ Polizeiwache Clara, Clarastrasse 38, 2. Stock

Freitag, 26. November 2010, von 16.00 – 19.00 Uhr

Samstag, 27. November 2010, von 12.00 – 17.00 Uhr

Sonntag, 28. November 2010, von 10.00 – 12.00 Uhr

Riehen

Gemeindehaus

Samstag, 27. November 2010, von 15.00 – 17.00 Uhr

Sonntag, 28. November 2010, von 10.00 – 12.00 Uhr

In die **Gemeinde-Briefkästen** beim Gemeindehaus und beim Rauracher-Zentrum (Zugang «In den Neumatten») können Stimmrechtsausweise noch bis spätestens Samstag, 12.00 Uhr, vor dem Abstimmungssonntag eingeworfen werden.

Bettingen

Gemeindehaus

Donnerstag, 25. November 2010, von 10.00 – 12.00 Uhr

Freitag, 26. November 2010, von 10.00 – 12.00 Uhr

Sonntag, 28. November 2010, von 11.30 – 12.00 Uhr

Verlust von Abstimmungsunterlagen

Stimmberechtigte, die glaubhaft machen, ihren Stimmrechtsausweis nicht erhalten oder verloren zu haben, können bis spätestens Freitag, 26. November 2010, 16.00 Uhr, in ihrer Wohngemeinde neue Abstimmungsunterlagen beziehen:

Basel bei Wahlen und Abstimmungen, Marktplatz 9, Telefon 061 267 70 49,
Riehen bei der Gemeindeverwaltung, Wettsteinstrasse 1, Telefon 061 646 81 11,
Bettingen bei der Gemeindeverwaltung, Talweg 2, Telefon 061 606 99 99.

Weitere Informationen

Weitere Informationen erhalten Sie unter: www.bs.ch/abstimmungen.

Unter «Informationen zum Wählen und Stimmen» können Sie die aktuellen Abstimmungsergebnisse per E-Mail und SMS abonnieren.