



**An den Grossen Rat**

17.0552.05

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission  
Basel, 14. August 2019

Kommissionsbeschluss vom 14. August 2019

## **Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission**

**zum Bericht und Ratschlag betreffend Volksinitiative „Zämme fahre mir besser!“**

und

**Gegenvorschlag für eine Anpassung des Umweltschutzgesetzes  
betreffend Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und  
Fortbewegungsarten**

sowie

**Bericht der Kommissionsminderheit**

## 1. Ausgangslage

Das zentrale Anliegen der ausformulierten Volksinitiative „Zämme fahre mir besser!“ ist die Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Auf eine Bevorzugung oder Benachteiligung einzelner Verkehrsarten sei zu verzichten. Konkret werden folgende Anpassungen im Umweltschutzgesetz des Kantons Basel-Stadt gefordert:

- Verzicht auf die Bestimmung, die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs bis zum Jahr 2020 (gegenüber 2010) um mindestens 10% zu reduzieren.
- Verzicht auf die Bestimmung, eine Verkehrsleistungszunahme, die sich durch den Neu- oder Ausbau einer Autobahn ergibt, auf dem städtischen Netz zu kompensieren.
- Schutz vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen nicht nur für Fussverkehr, Veloverkehr und öffentlichen Verkehr, sondern auch für den motorisierten Individualverkehr.
- Abschaffung der Bevorzugung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr.
- Verzicht auf Bestimmungen zur Kanalisierung und Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs.
- Verzicht auf flankierende Massnahmen zur Entlastung des übrigen Strassennetzes bei einem Kapazitätsausbau des Hochleistungsstrassennetzes.
- Verzicht auf Bestimmungen zum Monitoring des Verkehrs.
- Fiskalische Anreize zur Erhöhung des Anteils umweltfreundlicher Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsaufkommen.

Der Regierungsrat lehnt die Initiative ab und stellt ihr einen Gegenvorschlag gegenüber (vgl. Kapitel 2.1).

Der Grosse Rat hat den *Bericht betreffend Volksinitiative „Zämme fahre mir besser!“ und Gegenvorschlag für eine Anpassung des Umweltschutzgesetzes betreffend Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten* am 13. Februar 2019 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Die UVEK setzte sich an ihren Sitzungen vom 22. Mai, 5. Juni und 12. Juni 2019 mit dem Geschäft auseinander. Die erste der drei Sitzungen diente der Anhörung von Regierungsrat und Initiativkomitee, die beiden weiteren der internen Diskussion.

## 2. Kommissionsberatung

Die UVEK hat sich vor der internen Beratung des Geschäfts beim Regierungsrat (vertreten durch das Bau- und Verkehrsdepartement) nach seiner Haltung zur Initiative und beim Initiativkomitee nach seiner Haltung zum Gegenvorschlag des Regierungsrats erkundigt.

### 2.1 Haltung des Regierungsrats zur Initiative

Der Regierungsrat erachtet einige Forderungen der Initiative als berechtigt und umsetzbar. Andere widersprechen seiner Verkehrspolitik hingegen diametral, weshalb er die Initiative als nicht im Interesse des Kantons bezeichnet. Um die sinnvollen Elemente der Initiative aufzunehmen, legt der Regierungsrat dem Grossen Rat einen Gegenvorschlag vor. Er beantragt, diesem zuzustimmen und die Initiative abzulehnen.

Die im Umweltschutzgesetz verankerte Bestimmung, der Kanton habe dafür zu sorgen, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet ausserhalb von Hochleistungsstrassen bis zum Jahr 2020 um mindestens 10% abnimmt, beurteilt der Regierungsrat als kaum umsetzbar, zumal die Frist innert Kürze abläuft. Bis 2018 beträgt die Abnahme gegenüber 2010 6%, was der Regierungsrat angesichts der seit 2010 gestiegenen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahl als beachtlich einstuft. Indexiert – das Wachstum von Arbeitsplätzen und

Bevölkerung ausgeklammert – würde das Ziel von 10% bis 2020 vermutlich sogar erreicht. Das Reduktionsziel wie von der Initiative gefordert ersatzlos aus dem Gesetz streichen möchte der Regierungsrat allerdings nicht. Stattdessen schlägt er vor, die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auch bei einem Wachstum der Wohnbevölkerung und einem Anstieg der Beschäftigtenzahlen zu plafonieren. Eine Zunahme der Gesamtverkehrsleistung soll durch umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten abgedeckt werden. Als umweltfreundlich definiert der Gegenvorschlag des Regierungsrats flächeneffiziente, emissionsarme, klima- und ressourcenschonende Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten.

Unterstützt wird vom Regierungsrat der Verzicht auf die Kompensation einer Verkehrsleistungszunahme infolge Neu- oder Ausbaus von Hochleistungsstrassen auf dem städtischen Netz. Vorhaben wie der Bau des neuen Rheintunnels will er aber trotzdem konsequent mit flankierenden Massnahmen zum Schutze des Stadtstrassennetzes vor Mehrverkehr begleiten. Zustimmung findet beim Regierungsrat auch die Forderung der Initiative, es seien alle Verkehrsteilnehmenden vor Gefährdungen und vermeidbaren Behinderungen zu schützen – und nicht nur der ÖV, Velo- und Fussverkehr. Er bezeichnet dies als bereits gängige Praxis.

Nicht einverstanden ist der Regierungsrat mit dem Verzicht auf die Bevorzugung von ÖV, Velo- und Fussverkehr gegenüber dem MIV. Alle Verkehrsmittel sollen auch in Zukunft entsprechend ihrer spezifischen Vorteile gefördert werden. Die Bevorzugung von ÖV, Velo- und Fussverkehr erfolgt letztlich zum Vorteil und im Interesse aller Verkehrsteilnehmenden. Denn erstens sind auch Autofahrerinnen und Autofahrer zum und vom Auto zu Fuss unterwegs und zweitens führte es zu mehr Stau, würden ÖV-Passagiere und Velofahrerinnen auf das Auto umsteigen. Das Ansinnen der Initiative steht zudem in Widerspruch zur Kantonsverfassung, in der die Bevorzugung des ÖV verankert ist.

Auch die Forderung, auf die Bestimmung zur Kanalisierung und Beruhigung des MIV zu verzichten, lehnt der Regierungsrat ab. Die Kanalisierung des MIV auf das übergeordnete Strassennetz ermöglicht einen flüssigeren Verkehrsablauf, die Beruhigung des untergeordneten Strassennetzes (mit Tempo 20 oder 30) schützt vor Unfällen und Lärm und erhöht die Lebensqualität der Stadtbevölkerung. Ebenfalls nicht geteilt wird vom Regierungsrat das Ansinnen der Initiative, ein Kapazitätsausbau auf Hochleistungsstrassen solle nicht mehr durch flankierende Massnahmen auf dem übrigen Strassennetz begleitet werden. Flankierende Massnahmen schützen vom Verkehr entlastete Gebiete dauerhaft vor erneuten Verkehrszunahmen.

Gute Datengrundlagen stuft der Regierungsrat als für verkehrspolitische Massnahmen unabdingbar ein. Deshalb lehnt er auch den von der Initiative geforderten Verzicht auf ein Monitoring der Verkehrsleistung ab. Unterstützung findet beim Regierungsrat dafür die Forderung nach fiskalischen Anreizen zur Erhöhung des Anteils umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Er schlägt deshalb in seinem Gegenvorschlag Fördermassnahmen für umweltfreundliche Verkehrsmittel vor.

## **2.2 Haltung des Initiativkomitees zum Gegenvorschlag**

Die UVEK hat das Initiativkomitee um eine Einschätzung des Gegenvorschlags des Regierungsrats gebeten. Dieses hat zum Ausdruck gebracht, einen Rückzug der Initiative nur in Betracht zu ziehen, wenn zum einen die Bestimmung, die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet um mindestens 10% zu reduzieren, ersatzlos aus dem Gesetz gestrichen wird, zum anderen keine Verkehrsmittel gegenüber anderen bevorzugt bzw. benachteiligt werden. In diesen beiden Punkten genügt den Initiantinnen und Initianten der Gegenvorschlag des Regierungsrats nicht. Sie sind der Meinung, der Regierungsrat wolle mit dem Gegenvorschlag seine Verkehrspolitik zementieren und vom Stimmvolk legitimieren lassen. Materiell ändere sich bei Annahme des Gegenvorschlags nichts. Das von der Initiative angestrebte Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden bliebe auf der Strecke, an Stelle des bisherigen Reduktionsziels würde ein Stagnationsziel treten. Ein Rückzug der Initiative setzte entsprechende Anpassungen des Gegenvorschlags durch den Grossen Rat voraus.

Das Initiativkomitee hat der UVEK konkrete Vorschläge für die Anpassung des Gegenvorschlags unterbreitet. Die grösste Differenz liegt bei der Vorgabe zur Entwicklung der Gesamtverkehrsleistung. Während der Regierungsrat – anstelle des derzeitigen Reduktionsziels von 10% – vorschlägt, Kanton und Gemeinden hätten dafür zu sorgen, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs ausserhalb von Hochleistungsstrassen auch bei einem Wachstum von Wohnbevölkerung und Beschäftigtenzahlen nicht zunimmt, schlagen die Vertreter des Initiativkomitees vor, einen Anstieg höchstens proportional zum Wachstum der Wohnbevölkerung und der Beschäftigtenzahlen zulassen.

Als umweltfreundlich deklarieren möchte das Initiativkomitee alle Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten, die flächeneffizient, emissionsarm *oder* klima- und ressourcenschonend sind. Dies hätte beispielsweise zur Folge, dass ein zwar emissionsarmer, nicht aber flächeneffizienter Elektro-Offroader als umweltfreundlich gälte.

Aus dem Gesetz streichen möchten die Initiantinnen und Initianten die bevorzugte Behandlung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten sowie die Möglichkeit, verkehrsbeschränkende Massnahmen wie die Verminderung und Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf siedlungsorientierten Strassen zu ergreifen. Dass der Regierungsrat die auf dem Kantonsgebiet erbrachten Strassenverkehrsleistungen periodisch erheben und damit nicht auf die Forderung eintreten will, auf ein Monitoring zu verzichten, ist für das Initiativkomitee vertretbar. Akzeptiert würde von diesem auch – obwohl nicht der Initiative entsprechend –, dass der Kanton bei Erhöhung der Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes auf Kantonsgebiet Massnahmen ergreift, um das übrige Strassennetz dauerhaft vom Verkehr zu entlasten. Die Kanalisierung des Verkehrs auf verkehrsorientierte Strassen schliesslich soll der Maxime der Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmenden folgend nicht nur für den *privaten Motorfahrzeugverkehr*, sondern für den gesamten *Durchgangsverkehr* gelten.

### 2.3 Haltung der UVEK

Die UVEK stellt fest, dass sich die Vorstellungen von Regierungsrat und Initiativkomitee teilweise decken. Der Regierungsrat übernimmt einige Elemente der Initiative in seinen Gegenvorschlag, andere nicht. Für die UVEK stellte sich bei dieser Ausgangslage die Frage, ob ein Gegenvorschlag möglich ist, der gleichzeitig von der Kommission grossmehrheitlich unterstützt wird und das Initiativkomitee zum Rückzug seiner Initiative bewegen kann. Die UVEK entschied sich darum, die Beratung des Geschäfts auf Basis der Vorschläge des Initiativkomitees zu führen.

Springender Punkt der Diskussion der UVEK bildete das Wachstum der Gesamtverkehrsleistung. Der Regierungsrat möchte, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs ausserhalb der Hochleistungsstrassen auch bei einem Wachstum der Wohnbevölkerung und einem Anstieg der Beschäftigtenzahlen nicht zunimmt. Das Initiativkomitee möchte eine Zunahme höchstens proportional zum Wachstum dieser beiden Komponenten zulassen.

Die Mehrheit der UVEK empfindet die Stabilisierung auf dem heutigen Niveau als (äussersten) Kompromiss, wird damit doch das bisher im Gesetz verankerte Reduktionsziel von 10% aufgegeben. Dieses wäre mit geeigneten Massnahmen durchaus erreichbar. So hat die Stadt Bern den MIV seit 2010 um 10 bis 16% reduziert.<sup>1</sup> Ein weiteres Verkehrswachstum muss über den ÖV, den Velo- und Fussverkehr sowie umweltfreundliche Fortbewegungsarten aufgefangen werden. Eine Zunahme des MIV wäre nicht stadtverträglich und widerspräche dem Ziel der Flächeneffizienz.

Die Minderheit der UVEK empfindet den vom Initiativkomitee eingebrachten Vorschlag als pragmatisch und den Gegenvorschlag des Regierungsrats als zu nahe am bisherigen Gesetz. Mit dessen Annahme würde sich an der Verkehrspolitik des Kantons kaum etwas ändern. Man könnte statt diesen Gegenvorschlag einzubringen geradesogut die Initiative zur Ablehnung empfehlen. Wo mehr Leute leben und arbeiten, entsteht auch mehr Verkehr. Der Kanton muss den steigenden Mobilitätsbedürfnissen gerecht werden.

<sup>1</sup> Gleichzeitig nahm die Bevölkerung um 6% (Basel: 4%) und die Beschäftigten um 1% (Basel: 4%) zu. Die Werte beruhen auf einzelnen Zählstellen und unterscheiden sich somit von der Methodik in Basel. Quelle: Städtevergleich Mobilität 2015.

Unter den beiden zur Disposition stehenden Formulierungen von § 13 Abs. 2 c) hat sich die Kommission mit 7:6 Stimmen für

*die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet ausserhalb von Hochleistungsstrassen auch bei einem Wachstum der Wohnbevölkerung und einem Anstieg der Beschäftigtenzahlen nicht zunimmt*

und damit gegen

*sich die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet ausserhalb von Hochleistungsstrassen höchstens proportional zum Wachstum der Wohnbevölkerung und der Beschäftigtenzahlen entwickelt.*

ausgesprochen.

Für die unterlegene Minderheit war unter dieser Voraussetzung klar, dass ein Gegenvorschlag, der auch ihre Unterstützung findet, nicht möglich ist. Die weitere Behandlung des Geschäfts erfolgte deshalb getrennt in Kommissionsmehrheit und -minderheit. Die Erwägungen der Kommissionsmehrheit finden sich in Kapitel 3, jene der Kommissionsminderheit im Anhang des vorliegenden Berichts. Während die Kommissionsmehrheit die Initiative ablehnt und dem Grossen Rat einen in einigen Punkten angepassten Gegenvorschlag vorlegt, beantragt die Kommissionsminderheit, dem Stimmvolk sowohl die Initiative als auch ihren eigenen Gegenvorschlag mit Antrag auf Zustimmung zu unterbreiten. Ihre Präferenz liegt beim eigenen Gegenvorschlag.

Folgende Kommissionsmitglieder unterstützen den Mehrheitsantrag: Talha Ugur Camlibel, Raphael Fuhrer, Danielle Kaufmann, Stephan Luethi-Brüderlin, Lisa Mathys, Jörg Vitelli, Barbara Wegmann.

Folgende Kommissionsmitglieder unterstützen den Minderheitsantrag: André Auderset, Beat Braun, Christian Griss, Thomas Müry, Beat K. Schaller und Daniela Stumpf.

### **3. Erwägungen der Kommissionsmehrheit**

Die Basler Verkehrspolitik beruht auf den Grundsatzzielen Lebensqualität, Verkehrssicherheit, Erreichbarkeit und Kosteneffizienz. Diese leiten sich aus Bestimmungen in der Kantonsverfassung und im Umweltschutzgesetz ab. Das zentrale Anliegen der Volksinitiative „Zämme fahre mir besser!“ lautet, alle Verkehrsarten gleich zu behandeln. Sie will das Reduktionsziel von 10% MIV, das Monitoring der Verkehrsleistungen, die Kanalisierung, Verminderung und Beruhigung des MIV sowie die Bevorzugung von ÖV und Langsamverkehr gegenüber dem MIV aus dem Umweltschutzgesetz eliminieren. Dies widerspricht dem Ziel einer nachhaltigen und stadtgerechten Verkehrspolitik diametral. Ein optimales Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsarten wird nicht erreicht, indem immer und überall gleiche Rechte für alle gelten. Sinnvoller ist es, die einzelnen Verkehrsarten entsprechend ihrer jeweiligen Vorteile zu fördern. Eine Verkehrspolitik im Interesse der Basler Bevölkerung und Wirtschaft bedeutet in erster Priorität, den Verkehr umweltfreundlich und platzsparend abzuwickeln und entsprechend den ÖV gegenüber dem MIV zu priorisieren.

Es spricht aber nichts dagegen, diese Verkehrspolitik im Lichte der sich abzeichnenden Veränderungen in der Mobilität weiterzuentwickeln und dabei Anliegen der Initiative aufzunehmen, ohne jedoch die Nachhaltigkeit und Stadtverträglichkeit aus dem Auge zu verlieren. Genau das bezweckt die Kommissionsmehrheit mit ihrem Gegenvorschlag. Der Gegenvorschlag des Regierungsrats übernimmt die wesentlichen Inhalte des aktuell geltenden § 13 des Umweltschutzgesetzes, aber auch einige Elemente der Initiative, namentlich die Anpassung des Reduktionsziels, den Schutz aller Verkehrsteilnehmenden vor Gefährdungen und vermeidbaren Behinderungen und Fördermassnahmen zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Die neue Gliederung des Artikels führt zu einer klareren Trennung zwischen Zielen und Massnahmen. Die Kommissionsmehrheit arbeitete auf Basis des Gegenvorschlags des Regierungsrats, ergänzt mit Bestimmungen im Sinne eines Kompromisses. Die wichtigsten Punkte sind:

### 1. Sicherung der bisher erreichten Verbesserungen

Der Kanton Basel-Stadt hat in den letzten Jahren an Attraktivität gewonnen: Dank der Reduktion des MIV konnte der öffentliche Raum an verschiedenen Stellen aufgewertet und sicherer gestaltet werden. Die Bevölkerung fährt vermehrt Velo, die Luftverschmutzung ist zurückgegangen. Immer mehr Menschen fühlen sich in Basel wohl und ziehen von auswärts in den Kanton. Das Erreichte soll im Minimum erhalten werden, damit aktuelle wie auch künftige Bewohnerinnen und Bewohner von Basel-Stadt von diesen Verbesserungen profitieren können.

### 2. Aufgabe eines Reduktionsziels beim MIV

Das im heutigen Umweltschutzgesetz verankerte Reduktionsziel (*Der Kanton sorgt dafür, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet gegenüber heute langfristig abnimmt, bis zum Jahr 2020 um mindestens 10%*), ist für die Kommissionsmehrheit weder unrealistisch noch utopisch. Viele Städte auf der Welt, auch in der Schweiz, haben das in den letzten Jahren bewiesen. Trotzdem ist sie aus zwei Gründen bereit, von diesem Ziel abzukommen und damit eine wesentliche Forderung der Initiative aufzunehmen. Erstens erachtet sie es als besser, im Gesetz ein längerfristiges Ziel zu verankern – und nicht eines, dessen Zeithorizont bereits in einem guten Jahr in der Vergangenheit liegt. Zweitens zeichnen sich in der Mobilität fundamentale Entwicklungen ab, welche die klassische Definition von Verkehr (MIV, ÖV etc.) aufweichen werden. Es erscheint der Kommissionsmehrheit daher sinnvoller, die Diskussion MIV gegen den Rest hinter sich zu lassen und mit einer Strategie wie in Punkte 3 und 4 beschrieben vorwärts zu machen.

### 3. Verkehrsmittelunabhängige Definition von umweltfreundlicher Mobilität

Dieser Punkt nimmt das zentrale Anliegen der Initiative auf: Keine Diskriminierung einzelner Verkehrsmittel. Die Kommissionsmehrheit ist damit einverstanden, sofern es sich um umweltfreundliche Mobilitätsformen handelt. Dann ist das eingesetzte Verkehrsmittel zweitrangig. Als umweltfreundlich gilt, was flächeneffizient, emissionsarm, klima- und ressourcenschonend ist. Die Details dazu werden weiter unten ausgeführt. Wichtig ist, dass intelligente Nutzungsformen des Autos dazuzählen können.

### 4. Förderziele von umweltfreundlicher Mobilität im Einklang mit der Klimaschutzpolitik

Für die Kommissionsmehrheit ist klar, dass auch der Verkehr seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten muss. Wichtige Normen wie das Pariser Klimaabkommen oder das neue kantonale Energiegesetz werden von einer deutlichen Mehrheit der Verbände und Parteien unterstützt. Die Kommissionsmehrheit setzt darum die Förderziele im Einklang mit diesen übergeordneten Vorgaben, damit auch der Verkehr im Kanton Basel-Stadt zu diesem breit abgestützten Vorhaben beitragen wird.

### **a) Entwicklung im Verkehr und in den Effekten auf Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt**

Das Umweltschutzgesetz schützt die Umwelt, Bevölkerung und Wirtschaft vor negativen Auswirkungen und deren Kosten. Beim Verkehr geht es um Auswirkungen wie Klimazerstörung, Luftverschmutzung, Lärm, Stautunden, Unfälle, Flächenverschleiss usw. Seit Annahme des Gegenvorschlags zur Städteinitiative im Jahr 2010 hat gemäss Regierungsrat die Verkehrsleistung des MIV bis 2018 um rund 6% abgenommen. Es stellt sich die Frage wie sich dazu die negativen Effekte entwickelt haben. Folgende Tabelle gibt dazu Aufschluss.

Indikator für BS	Quelle	Einheit	Wert 2010	Aktueller Wert	Veränderung	Veränderung %	Kontext
CO2 Ausstoss aus dem Verkehr	1	Tonne pro Person und Jahr	1,13	1,03 (2016)	-0,1	-8,8%	Zwischenziel Energieverordnung BS bis 2020 für alle Bereiche: -20%
CO2 Ausstoss bei Neuzulassungen	2	Gramm pro Kilometer	167,6	139,8 (2017)	-27,8	-16,6%	Zwischenziel Energiestrategie Bund bis 2020: 95 g/km
Neu zugelassene Elektroautos	2	Anzahl	167 (2011)	495 (2017)	+328	+196%	Zum Vergleich: in BS sind rund 80'000 Motorfahrzeuge immatrikuliert
Stickstoffoxid-Belastung verkehrsexponierte Lagen	1	Mikrogramm pro Kubikmeter Luft ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	54,7	44,1 (2017)	-10,4	-19%	Grenzwert: $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$
Ozonbelastung Basel (Grenzwertüberschreitungen)	1	Stunden-Mittelwerte pro Jahr	215	98 (2017)	-117	-54,6%	Wert schwankt stark – 2009 lag er nur bei 62; Zielwert: 1
Feinstaub Belastung verkehrsexponierte Lagen	1	Mikrogramm pro Kubikmeter Luft ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	25,5	19,1 (2017)	-6,4	-25,1%	Grenzwert: $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bei PM10
Luftverschmutzung: Gesundheitskosten	2	Mio. CHF pro Jahr in BS	127	107 (2015)	-20	-16%	Totale Kosten (Gesundheit, Gebäude etc.) 2016: 267 Mio. CHF/ Jahr
Motorisierungsgrad	2	Personenwagen pro 1000 EinwohnerInnen	319	313 (2018)	0	0	Flächenanspruch gross: Stadt Basel besteht zu 28% aus Verkehrsfläche
Externe Kosten MIV ganze Schweiz	3	Mio. CHF pro Jahr in CH	6969	7448 (2016)	+479	+7%	Das kostet rund 1% des nationalen Wohlstandes (BIP)

Quellen: 1: Amt für Statistik BS; 2: Umweltbericht BS und BL; 3: Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Wie die Übersicht zeigt, gingen mit der MIV-Reduktion um rund 6% auch Verbesserungen gewisser Indikatoren einher. Allgemein ist eine Verbesserung der Luftqualität zu konstatieren. Die durch die Luftverschmutzung verursachten Gesundheitskosten sind gesunken. Heute bezahlen Baslerinnen und Basler „nur“ noch rund 100 Mio. Franken pro Jahr „zu hohe“ Gesundheitskosten wegen Luftverschmutzung. An verkehrsexponierten Lagen kann jedoch nur der Grenzwert für Feinstaub aus Teilchen mit Durchmesser von maximal 10 µm knapp eingehalten werden. Der neu gemessene Wert für Feinstaub aus besonders kleinen und somit besonders gefährlichen Teilchen (2,5 µm) wird überschritten, ebenfalls derjenige für Stickstoffdioxid und der Zielwert beim Ozon. Die Regierungsräte der beiden Basel halten 2016 in ihrem Schreiben zum Luftreinhalteplan 2016-2020 auf Seite 6 fest: „Bis im Jahr 2020 werden jedoch bei keinem Schadstoff die Immissionsgrenzwerte eingehalten bzw. die Luftreinhalteziele gemäss dem eidgenössischen Luftreinhaltekonzept vollständig erreicht“. Seit 1985 jedoch sind die Kantone gemäss der eidgenössischen Luftreinhalteverordnung verpflichtet, für das Erreichen eben dieser Grenzwerte zu sorgen. Das macht vor allem auch Massnahmen im Verkehr nötig, denn: „Der Verkehr liefert in unseren dicht besiedelten Gebieten den grössten Beitrag an die Luftverschmutzung und ihre Folgen“ (Luftreinhalteplan BL/BS 2016, Seite 29).

Zum Lärm liegen leider keine aktuellen Zahlen vor. Noch 2008 waren rund 25% der Bevölkerung im Kanton Basel-Stadt in der Nacht Strassenlärm von über 50 dB(A) ausgesetzt, was dem nächtlichen Grenzwert in Wohnzonen entspricht. Diese Zahl nahm zwischen 2000 und 2008 nur um 1.4 Prozentpunkte ab. Die Kantone sind seit 1986 verpflichtet, ihre gesamte Bevölkerung vor übermässigem Lärm zu schützen. Die Frist dazu ist nach mehrmaligem Verlängern im März 2018 endgültig verstrichen. Obwohl keine aktuelle Statistik vorliegt, ist auf Grund der bekannten Informationen klar, dass weiterhin ein substantieller Anteil der Basler Bevölkerung übermässig von Strassenlärm betroffen ist. Weitere Indikatoren haben sich sogar verschlechtert oder sind konstant geblieben. So ist zum Beispiel die durch Stau generierte Verzögerungszeit, ein Indikator für das Ausmass an Stau in Basel ausserhalb der Nationalstrassen, von 23% im Jahr 2010 auf 26% gestiegen. Auch der Motorisierungsgrad, die Anzahl Personenwagen pro 1'000 Einwohnerinnen und Einwohnern, ist seit 2010 nur schwach von 319 auf 313 gesunken. Folglich ist die Auslastung der Parkplätze auf Allmend kaum zurückgegangen. Der MIV mag zwar relativ zum ÖV und dem Veloverkehr zurückgegangen sein, in absoluten Indikatoren sieht die Bilanz jedoch weniger positiv aus. Sowohl der rollende als auch der ruhende MIV sind im Kanton Basel-Stadt nach wie vor in einem Ausmass vorhanden, das über das Fassungsvermögen der bestehenden Infrastruktur hinausgeht. Aktuell besteht die Stadt Basel zu 28% aus Verkehrsfläche. Eine Ausweitung, etwa mehr Parkplätze oder zusätzliche Strassenkapazität, würde auf Kosten von Gewerbe-, Wohn- oder Grünfläche gehen. Und das ist kein gangbarer Weg: Das Gewerbe beklagt schon jetzt zu wenig geeignete Flächen, es herrscht mit einer Leerstandsquote von 0.7% offiziell Wohnungsnot und die Versorgung mit Grün- und Erholungsraum ist ungenügend.

### **Energiestrategie 2050 und Basler Energiegesetz machen Vorgaben bei der Mobilität**

Seit 2010 hat sich die Energie- und Klimadebatte verschärft. Die wissenschaftlichen Beiträge sprechen eine weitgehend einheitliche Sprache: Es ist unser aller Aufgabe, die klimarelevanten Emissionen so rasch als möglich und spätestens bis Mitte dieses Jahrhunderts auf netto Null zu reduzieren, um die Klimaveränderung auf ein annehmbares Mass zu begrenzen. Seit 1990 sind in der Schweiz die klimarelevanten Emissionen aus den Bereichen Strom, Industrie und Wohnen usw. zurückgegangen. Eine Ausnahme bildet der Verkehr, wo sie gegenüber 1990 sogar gestiegen sind. Die Schweiz hat 2017 mit rechtsbürgerlichen Mehrheitsverhältnissen in Bundesrat und Bundesparlament das Klimaabkommen von Paris ratifiziert. Es verpflichtet die Schweiz, die Klimabelastung gegenüber 1990 bis im Jahr 2030 um 50% und bis im Jahr 2050 um 70-85% zu reduzieren. Ebenfalls 2017 hat das Schweizer Stimmvolk die eidgenössische Energiestrategie 2050 gutgeheissen (63% Ja-Anteil im Kanton Basel-Stadt). Sie macht verschiedene Vorgaben im Verkehrsbereich. Bereits 2016 verabschiedete der Grosse Rat mit grossem Mehr das neue Energiegesetz als indirekten Gegenvorschlag zur Initiative „Basel erneuerbar“. Während das Energiegesetz (EnG) und die dazugehörige Verordnung (EnV) vor allem Bestimmungen zur Energie- und Wärmegewinnung enthalten, gelten die darin formulierten übergeordneten Ziele allgemein. Das



Ziel von maximal einer Tonne CO<sub>2</sub> pro Jahr und Person bis 2050 sowie die Zwischenziele bis dahin beziehen sich auf alle Elemente der kantonalen Energiestatistik. Diese beinhaltet neben Wohnen, Industrie usw. auch den Verkehr und stützt sich dort auf das Gesamtverkehrsmodell des Kantons. Basierend auf dem Verkehrsaufkommen im Kanton Basel-Stadt werden der dafür anfallende Verbrauch an Diesel und Benzin und die damit verbundenen CO<sub>2</sub>-Emissionen berechnet. In diesem Bereich sind also quantitative Ziele entstanden. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoss des Verkehrs lag 2016 bei rund einer Tonne pro Jahr und Person. Das ist ein Rückgang von rund 9% seit 2010. Das erste Zwischenziel der EnV betrifft das Jahr 2020 und sieht gegenüber 2010 gesamthaft einen CO<sub>2</sub>-Rückgang um 20% vor. Der Verkehr alleine wird dieses Ziel verfehlen. Das Gesamtziel kann nur erreicht werden, wenn andere Bereiche – zum Beispiel Wohnen – überproportional zur Reduktion beitragen und somit die damit verbundenen Kosten auch dort anfallen. Ein wichtiger Punkt ist, wie sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen bei den Neuwagen entwickeln. Die Energiestrategie 2050 sieht hier ein Zwischenziel von maximal 95 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer bis 2020<sup>2</sup> vor. In Basel-Stadt ist dieser Wert seit 2010 zwar gesunken, lag aber 2017 mit rund 140 g/km weit vom Zielwert entfernt. Schlimmer noch, der Wert sank bis 2016 und steigt seither wieder. Mittlerweile ist er sogar höher als jener des Kantons Basel-Landschaft. Baslerinnen und Basler kaufen in den letzten Jahren wieder vermehrt klimaschädlichere Autos. Laut Neuwagenstatistik des Bundes werden im Kanton Basel-Stadt aktuell zu über 40% Allradfahrzeuge (auch SUV bzw. Offroader genannt) gekauft. Der Anteil an Elektroautos ist dagegen gering. Es werden also statt effiziente Kleinwagen mit umweltfreundlichem Antrieb grosse, schwere, übermotorisierte und in der Konsequenz massiv klimaschädliche Autos, die auch noch ein Mehrfaches an Platz beanspruchen, für die nächsten zehn bis fünfzehn Jahre in Verkehr gesetzt. So werden weder internationale, nationale noch kantonale Klimaziele erreicht – weder nahe noch ferne.

### **Nichts tun kostet mehr als jetzt klare Ziele und Massnahmen ergreifen**

Das Fazit dieser Betrachtungen beinhaltet für die Kommissionsmehrheit zwei Hauptpunkte. Erstens: Der durch die Annahme des Gegenvorschlags zur Städteinitiative eingeleitete Rückgang des MIV hat in gewissen Bereichen wie der Luftverschmutzung zu Verbesserungen geführt. Diese Erfolge gilt es zu sichern. Ungeachtet der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung dürfen diese minimalen Erfolge in Lebens- und Stadtqualität nicht wieder aufs Spiel gesetzt werden. Dies umso mehr, als dass die Mehrzahl der Grenzwerte und Zwischenziele deutlich verfehlt werden. Zweitens: Der Verkehr im Kanton Basel-Stadt verursacht nach wie vor gravierende Probleme. So lange in gewissen Quartieren beinahe die Hälfte der Bevölkerung mit Grenzwertüberschreitungen leben muss, müssen vom Gesetzgeber Verbesserungen im Verkehr und entsprechende Massnahmen eingefordert werden. Die Fläche des Kantons ist nicht vermehrbar, der Flächenverbrauch des Verkehrs muss sinken. Es kann nicht sein, dass Grenzwerte Jahrzehnten nach ihrer Inkraftsetzung noch immer nicht eingehalten und gesetzlich verankerte Klimaziele meilenweit verfehlt werden. Der Gesetzgeber steht hier in der Pflicht, konstruktive und zukunfts-fähige Antworten zu liefern. Ziele und Grenzwerte sind kein beliebiges Wunschkonzert, sondern basieren auf wissenschaftlichen Expertisen und tragen bereits in sich Verhältnismässigkeitsabschätzungen. Der Lärmgrenzwert von 50 dB(A) nachts in Wohnzonen für Strassenlärm ist so angesetzt, dass sich 75% der Bevölkerung nicht durch Lärm beeinträchtigt fühlen. In anderen Worten, bei Einhaltung des Grenzwertes wird Verhältnismässigkeitsüberlegungen folgend in Kauf genommen, dass weiterhin 25% der Bevölkerung durch Lärm gestört oder krank werden. Nichts tun und zuschauen verursacht zudem hohe Kosten, die von der Bevölkerung und den Unternehmen getragen werden müssen. Die externen Kosten des MIV – also die Kosten, die nicht von den Autofahrerinnen und Autofahrern selbst, sondern von der Allgemeinheit bezahlt werden – sind in der Schweiz von 2010 bis 2016 um eine weitere halbe Milliarde auf jährlich 7'448 Millionen Franken gestiegen. Es liegen keine Zahlen separaten für den Kanton Basel-Stadt vor, aber das schie-re Ausmass der Beträge zeigt die Relevanz. Die Kosten machen schon heute rund ein Prozent des nationalen Bruttoinlandprodukts aus. In anderen Worten vernichten die externen Kosten des MIV heute Jahr für Jahr ein Prozent des Wohlstandes der Schweiz.

<sup>2</sup> Darüber hat die Stimmbevölkerung abgestimmt und so beschlossen.

## **b) Gegenvorschlag der Kommissionsmehrheit**

Für die Kommissionsmehrheit stellte sich die Frage: Wie können die Hauptanliegen der Initiative – 1. Aufgabe des MIV-Reduktionsziels, 2. das verkehrliche Miteinander anstelle der behaupteten MIV-Diskriminierung – aufgenommen werden, ohne aber die Augen zu verschliessen vor den oben umschriebenen massiven negativen Effekten des Verkehrs auf Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt. Die Kommissionsmehrheit hat folgende Lösung gefunden. Die Überlegungen dazu sind in den Erklärungen zu den verschiedenen Abschnitten des Gesetzes im Folgenden beschrieben. Sie basieren auf folgenden zwei Grundsätzen.

1. Aufgabe des MIV Reduktionsziels für ein verbindliches Förderziel umweltfreundliches Verkehrs bis 2050 mit Zwischenzielen
2. Keine Kategorisierung MIV-gegen-den-Rest mehr, dafür eine verkehrsmittelunabhängige Definition von umweltfreundlicher Mobilität inkl. bestimmter Nutzungsformen des Autos

### **Absatz 1 Definition des umweltfreundlichen Verkehrs**

Als umweltfreundlich gilt gemäss Gegenvorschlag des Regierungsrats, was flächeneffizient, emissionsarm, klima- und ressourcenschonend ist. Es werden also nicht einzelne Verkehrsmittel als umweltfreundlich oder nicht umweltfreundlich deklariert. Heutige und künftige Fahrzeuge und Fortbewegungsarten gelten als umweltfreundlich, wenn sie die genannten Kriterien erfüllen. Die Kommissionsmehrheit fasst dies folgendermassen auf: Bei der Fläche geht es um den Flächenverbrauch pro Verkehrsleistung im fahrenden wie auch im ruhenden Zustand. Die Emissionen decken Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen ab. Beim Klima geht es um klimawirksame Abgase wie zum Beispiel CO<sub>2</sub>. Bei den Ressourcen geht es schliesslich um Güter wie Energie, Rohstoffe, Abfall und negative Beeinflussung der Stadt- und Lebensqualität jenseits der erwähnten Kategorien. Umweltfreundlicher Verkehr erbringt also eine Verkehrsleistung zu annehmbarer, im besten Fall minimaler Umweltbelastung. Die exakten Abgrenzungen sollen in einer Verordnung definiert werden und der Entwicklung im Verkehrswesen und den wissenschaftlichen Erkenntnissen Rechnung tragen. Konkret zählt die Kommissionsmehrheit Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten mit folgenden Eigenschaften zu dieser Definition: nicht-motorisierte Fortbewegungsarten, motorisierte Verkehrsmittel mit umweltverträglichem Antrieb, wenn bei vollmotorisierten Verkehrsmitteln (ganz ohne körperliche Kraft) das Verkehrsmittel von mehreren Leuten geteilt wird, und wenn die Grösse des Verkehrsmittels der durchschnittlichen Besetzung angemessen ist. Dabei ist der Verkehr als System zu denken, in dem jedes umweltfreundliche Verkehrsmittel seine optimale Rolle hat. Das würde auf Folgendes zutreffen: zu Fuss gehen; Velo fahren (eigenes oder geteiltes); e-Velo fahren (eigenes oder geteiltes) inkl. Cargo-Velo; Trottinett, Rollschuhe etc. fahren (eigenes oder geteiltes); umweltfreundlichen ÖV nutzen; umweltfreundlichen Roller nutzen (geteilt); umweltfreundliches Auto nutzen (geteilt); wobei sich „umweltfreundlich“ auf oben erwähnte Punkte bezieht. Bezüglich umweltverträglichem Antrieb bei motorisierten Verkehrsmitteln ist die Kommissionsmehrheit offen, hier soll der Markt spielen. In Frage kommen Elektromotoren, Wasserstoff usw., so lange obige Definition von umweltfreundlich eingehalten wird. Eine Nutzung eines umweltfreundlichen Autos in Ergänzung zum übrigen umweltfreundlichen Verkehr ist also möglich, wenn es umweltfreundlich angetrieben, von mehreren Personen geteilt und der Kapazität entsprechend besetzt ist. Bereits heute zeichnet sich ab, dass sich der Verkehr in Richtung Verkehrsdienstleistung (sharing, pooling usw.) nach dem Motto „weniger besitzen – mehr haben“ entwickelt. Das bietet Potenzial für weitere umweltfreundliche Fortbewegungsarten (vergleiche Absatz 8).

### **Absatz 2 Festlegung der Ziele**

Absatz 2 Litera b) bezieht sich auf die Verkehrsleistung des klassischen MIV ausserhalb der Hochleistungsstrassen, die auch bei einem Wachstum bei Bevölkerung und Arbeitsplätzen nicht zunehmen darf. Diese Bestimmung garantiert, dass die bisher erreichten Erfolge (unter Abschnitt a) in diesem Bericht dokumentiert) erhalten werden. Es wäre falsch, in einem Umweltschutzgesetz ein Mehr an MIV und somit an Umweltbelastung festzuhalten. Es ist kein Naturgesetz, dass mehr Bevölkerung und Arbeitsplätze zu mehr MIV führen. Das zeigt auch die Entwicklung seit

2010 im Kanton Basel-Stadt: Trotz mehr Bevölkerung und Arbeitsplätzen konnte der MIV um 6% reduziert werden. Andere Städte in der Schweiz und weltweit zeigen das noch viel deutlicher. Denn Verkehr kann vermieden werden, zum Beispiel indem man näher am Arbeitsort wohnt oder Fahrgemeinschaften bildet, und Verkehr kann verlagert werden, zum Beispiel wenn man vom Auto aufs e-Velo umsteigt. Es ist ein Irrglaube, dass eine Begrenzung des MIV keinen Freiraum für die Entwicklung unseres Kantons mehr lässt, wie auch ein Blick in andere Sektoren zeigt: Seit 2010 entwickelte sich unser Kanton sehr dynamisch und trotzdem sank der Bruttoenergieverbrauch bis 2016 um 15%. Litera d) basiert auf einer Formulierung des Regierungsrats. Dessen Vorschlag, Kanton und Gemeinden hätten dafür zu sorgen, dass der Anteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten am gesamten Verkehrsaufkommen steigt, empfindet die Kommissionsmehrheit allerdings als zu unverbindlich. Sie ersetzt diese Bestimmung deshalb durch eine konkretere Forderung: Die Gesamtverkehrsleistung auf Kantonsgebiet ausserhalb der Hochleistungsstrassen soll bis 2050 ausschliesslich mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten abgewickelt werden. Diese Zielsetzung steht in Einklang mit dem Klimaabkommen von Paris, der eidgenössischen Energiestrategie und den Zielen des kantonalen Energiegesetzes und dessen Verordnung. Die Kommissionsmehrheit quantifiziert also das sowohl vom Initiativkomitee wie in der Kommissionsberatung unbestrittene Ziel der Förderung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten auf einen Zeitrahmen, der im Einklang ist mit den erwähnten, auf weitgehend politischem Konsens beruhenden und vom Souverän gestützten Zielvorgaben bezüglich Klima und Energie. Mit der Definition in Absatz 1 werden neben Energie und Klima die weiteren relevanten Bedingungen festgelegt. Somit ist auch klar, dass die Nutzung des Autos im Verbund mit den übrigen Verkehrsmitteln weiter möglich ist, sofern sie umweltfreundlich im Sinne von Absatz 1 ist. Die Kommissionsmehrheit schätzt die Erreichung des Ziels als gut machbar ein. Heute macht die Verkehrsleistung gemäss Absatz 1, also der umweltfreundlichen Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten, auf Kantonsgebiet ausserhalb der Hochleistungsstrassen rund 60% aus. Für eine Steigerung auf 100% verbleiben 30 Jahre Zeit. Die vollständige Umstellung des öffentlichen Verkehrs auf erneuerbare Energie per 2027 ist bereits beschlossen und eingeleitet. Ein Motorrad oder Auto hat in etwa einen Lebenszyklus von 10 bis 15 Jahren. Es verbleiben also im Minimum zwei Chancen, sich vom eigenen Motorfahrzeug ohne Restwertvernichtung zu trennen oder auf eine umweltfreundliche und der Auslastung angemessene Variante umzusteigen und sie mit mehreren Personen zu teilen. Zudem besteht jederzeit die Möglichkeit, sich einem bestehenden Angebot des Fahrzeug-Teilens anzuschliessen. Es gibt bereits heute einige solche Mobilitätsdienstleistungsanbieter, und deren Zahl und Vielfalt wird zunehmen und die Angebote werden attraktiver. Die Mehrheit der Haushalte muss jedoch nichts ändern, da sie bereits jetzt gemäss Absatz 1 unterwegs ist. Da sich das Ziel auf die Verkehrsleistung bezieht, sind auch Auswärtige, die im Kanton Basel-Stadt ausserhalb der Hochleistungsstrassen unterwegs sind, davon betroffen. Erstens muss dazu festgehalten werden, dass das Pariser Klimaschutzabkommen von allen europäischen Staaten unterzeichnet wurde und gleiche – zum Teil sogar ambitioniertere – Verkehrsziele umgesetzt werden. Die eidgenössische Energiestrategie 2050 gilt für alle Schweizer Kantone. Zweitens hat der Kanton zudem verschiedene Instrumente, um Wege nach Basel-Stadt umweltfreundlich zu gestalten: Förderung der umweltfreundlichen Mobilität im Rahmen des Agglomerationsprogramms, Pendlerfonds zu Gunsten der umweltfreundlichen Pendlermobilität, Mobilitätsmanagement, Parkraumbewirtschaftung und -angebot, monetäre Anreize sowie Beschränkungen, Verbote und Gebote. Gegebenenfalls müssen diese Instrumente erweitert oder wirkungsvoller gestaltet werden. Drittens gibt es Orte, die schon heute 100% umweltfreundlichen Verkehr haben, etwa Tourismusorte in den Alpen, oder Städte wie Oslo, die diesem Ziel schon sehr nahe sind. Auch der Güter- und Geschäftsverkehr lassen sich zwar nicht gleich, aber mit analogen Prinzipien umweltfreundlich abwickeln – Stichworte dazu sind Smart City Logistik und „mobility for business“. Falls nötig, sind Ausnahmen für Menschen mit Behinderung festzulegen. Die weiteren Litera in Absatz 2 sind für die Kommissionsmehrheit unbestritten.

### **Absatz 3 verlangt vom Regierungsrat geeignete Zwischenziele festzulegen**

Resultat davon ist es, bis 2050 einen Förderpfad des umweltfreundlichen Verkehrs von 60 auf 100% zu haben. Eine Orientierung dazu sind die im EnG und in der EnV festgelegten Zwischen-

ziele bezüglich Klima und erneuerbarer Energieverbrauch. Die Kommissionsmehrheit ist der Ansicht, dass Veränderungen zu Gunsten einer Erhöhung der umweltfreundlichen Verkehrsleistung auch relativ zeitnah und unabhängig von eher längerfristigen Entscheidungen wie mit/ohne eigenes Motorfahrzeug zu leben einsetzen können. Schliesslich sind heute in Basel-Stadt über 50% aller MIV-Fahrten kürzer als 5 Kilometer, ein Drittel kürzer als 3 Kilometer und rund 10% sogar kürzer als 1 Kilometer. Diese Strecken können und sollen vermehrt mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden.

#### **Absatz 4 sorgt für eine dauerhafte Entlastung der Stadtstrassen beim Neubau von Hochleistungsstrassen**

In Absatz 4 ergänzt die Kommissionsmehrheit im Sinne einer Präzisierung den Gegenvorschlag wie folgt: Wird die Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes auf Kantonsgebiet erhöht, ergreift der Kanton Massnahmen, um das übrige Strassennetz im Gegenzug *in gleichem Masse* dauerhaft von Verkehr zu entlasten. Die Bestimmung bezieht sich neu auf die Kapazität statt wie bisher auf die Verkehrsleistung. Die Kapazität des übrigen Strassennetzes lässt sich mit dem sogenannten makroskopischen Fundamentaldiagramm feststellen. Dabei spielen Eigenschaften wie die signalisierte Höchstgeschwindigkeit, Fahrbahnbreite und -gestaltung, Anteil Mischverkehr (z.B. Tram als Pulk-Führer) und die Steuerung an Knoten eine Rolle. Werden diese Grössen zu Gunsten einer Kapazitätskompensation verändert, steigt die Wohnlichkeit und Aufenthaltsqualität und die Bevölkerung profitiert auch tatsächlich von einem Ausbau der Hochleistungsstrassen.

#### **Absatz 5 nennt Fördermassnahmen zur Erreichung der Umwelt- und Klimaziele**

In Absatz 5 werden Massnahmen definiert. Die Kommissionsmehrheit steht hinter diesen Massnahmen und lehnte in der Kommissionsberatung vom Initiativkomitee eingebrachte Ideen dazu mit folgenden Überlegungen ab:

- *Zur Kanalisierung des privaten Motorfahrzeugverkehrs:* Als unüberlegt stuft die Kommissionsmehrheit die vom Initiativkomitee eingebrachte Idee ein, den gesamten Durchgangsverkehr (und nicht wie vom Regierungsrat vorgeschlagen den privaten Motorfahrzeugverkehr) auf verkehrsorientierten Strassen zu kanalisieren. Der Vorschlag zeigt, dass man beim Initiativkomitee einseitig nur an den MIV denkt. Streng ausgelegt müsste bei einer Kanalisierung des gesamten Durchgangsverkehrs auch der Veloverkehr statt über Velobasisrouten (Tempo 30- und Begegnungszonen) über verkehrsorientierte Strassen geführt werden. Der Begriff „Durchgangsverkehr“ ist zudem unklar beziehungsweise hängt von der Betrachtungsebene ab. Der Durchgangsverkehr in einer einzelnen Strasse ist ein anderer als der Durchgangsverkehr durch den Kanton Basel-Stadt. Das Analoge trifft auf den Begriff „Lokalverkehr“ zu. Derart unpräzise Begriffe ohne klaren Kontext gehören darum nicht in ein Gesetz.
- *Zu verkehrsbeschränkenden Massnahmen:* Die Streichung dieser Massnahme lehnt die Kommissionsmehrheit ab. Bauliche und betriebliche verkehrsbeschränkende Massnahmen können sowohl auf siedlungs- wie auch auf verkehrsorientierten Strassen sinnvoll sein und sind in Einzelfällen sogar angezeigt, da alternative Massnahmen nicht umsetzbar wären. So ist zum Beispiel das Nachtfahrverbot im Gundeldinger Quartier für die Bevölkerung äusserst wichtig. Zudem hat das Bundesgericht mit mehreren Entscheiden klar gemacht, dass Kantone und Gemeinden von dieser Massnahme Gebrauch machen dürfen, namentlich im Interesse der Sicherheit und zur Minderung von Emissionen. Der Bundesgerichtsentscheid vom 2. März 2018 zu Tempo 30 auf der Sevogelstrasse als zulässige verkehrsbeschränkende Massnahme sollte diesen Umstand auch in Basel wieder in Erinnerung gerufen haben. In der Kommissionsberatung kam dieser Umstand zur Sprache. Vom Initiativkomitee wurde ferner auf eine mögliche nationale Gesetzesanpassung verwiesen, welche die Kantone und Gemeinden um dieses Instrument bringen soll (Parlamentarische Initiative Rutz: *Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen*). Der Vorstoss wurde am 18. Juni 2019 im Ständerat abgelehnt und die Gesetzesänderung ist somit definitiv vom Tisch. Die Kommissionsmehrheit stellt fest, dass es falsch ist, Gesetze derart abzuändern, dass sie der bundesgerichtlichen Rechtsprechung widersprechen. Umso mehr als das Thema auf nationaler Gesetzgebungsebene abschliessend zu Gunsten der Massnahme behandelt worden ist.

### Absatz 8 zur Verankerung innovativer Mobilitätsformen und Mobilitätslösungen

In Absatz 8 schlägt die Kommissionsmehrheit zudem folgende neue Bestimmung vor: *Der Kanton ergreift geeignete Massnahmen, um innovative Mobilitätsformen und Mobilitätslösungen zu fördern, die zu einer Senkung der Umweltbelastungen beitragen.* Innovative Mobilitätslösungen wie das Car-Sharing sind dazu geeignet, die Gesamtverkehrsleistung auch bei einer Zunahme von Bevölkerung und Arbeitsplätzen stabil zu halten oder zu senken. Ziel muss es sein, den MIV durch andere Mobilitätsformen zu substituieren. Eine Reduktion der Verkehrsleistung bei gleichbleibender Mobilität ist im Interesse aller Verkehrsteilnehmenden, nicht zuletzt des vom Initiativkomitee vertretenen Gewerbes. Die Förderung innovativer Mobilitätsformen und Mobilitätslösungen soll notabene nicht nur für den Strassenverkehr, sondern auch für den Eisenbahn-, Flug- und Schiffsverkehr gelten. Das Initiativkomitee hat gegenüber der UVEK zum Ausdruck gebracht, es spreche selbstverständlich nichts gegen intelligente Lösungen im Verkehr. Könne die Zahl der Fahrzeuge dank smarten Lösungen reduziert werden, stelle dies niemand in Frage. Für das Gewerbe sei aber entscheidend, mit dem eigenen Fahrzeug zur Kundschaft zu gelangen und dieses dort abstellen zu können. Dies werde immer schwieriger.

#### c) Zusammenfassende Beurteilung des Vorschlages der Kommissionsmehrheit

Die Notwendigkeit von gewerblichem Verkehr wird von der Kommissionsmehrheit nicht in Frage gestellt. Sie konstatiert aber, dass sich das aus dem Umfeld des Gewerbeverbands rekrutierende Initiativkomitee gar nicht für Rahmenbedingungen einsetzt, die dem Gewerbeverkehr dienen. Ein Wachstum des MIV proportional zu Bevölkerung und Arbeitsplätzen liegt mit Sicherheit nicht im Interesse des Gewerbes. Eine „freie Fahrt für freie Bürger“ behindert nicht nur diejenigen, die umweltfreundlich unterwegs sind, sondern insbesondere auch den gewerblichen Verkehr. Die Kommissionsmehrheit ist währenddessen überzeugt, dass alle Verkehrsteilnehmenden inklusive Gewerbe von ihrem Vorschlag profitieren werden. Die Initiative denkt noch in alten Kategorien (MIV, ÖV, Langsamverkehr) und formuliert ihre Anliegen auch in dieser Form. Die Kommissionsmehrheit nimmt in ihrem Vorschlag die zwei zentralen Anliegen – Aufgabe MIV-Reduktionsziel sowie keine Benachteiligung der Autofahrenden – auf und formuliert sie so, dass sie einerseits zur künftigen Entwicklung im Verkehr (sharing usw.) passen und andererseits mit den getroffenen Klimazielen übereinstimmen. Das Förderziel bis 2050 ist eine logische Konsequenz aus der kantonalen, nationalen und internationalen Klimapolitik; der Verkehr ist davon nicht ausgenommen. Im Fokus steht die Förderung einer umweltfreundlichen und innovativen Mobilität, die Verkehrsmittel sind zweitrangig. Die Kommissionsmehrheit hofft somit, mit einem umweltfreundlichen Miteinander den Verkehr und gleichzeitig die Lebensqualität im Kanton zu verbessern.

## 4. Antrag der Kommissionsmehrheit

Die Mehrheit der UVEK beantragt dem Grossen Rat einstimmig, dem Stimmvolk die Volksinitiative „Zämme fahre mir besser!“ zur Ablehnung und die Änderung des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt im Sinne eines Gegenvorschlag zur Annahme zu empfehlen. Sie hat Raphael Fuhrer zum Sprecher bestimmt.

Die von der Kommissionsmehrheit am Gegenvorschlag des Regierungsrats vorgenommenen Änderungen sind in der nachfolgenden Synopse dargestellt.

Gegenvorschlag Regierungsrat	Gegenvorschlag Kommissionsmehrheit
<b>§ 13 Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten</b>	<b>§ 13 Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten</b>
<sup>1</sup> Als umweltfreundlich gelten solche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten, die insbesondere flächeneffizient, emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sind.	<sup>1</sup> Als umweltfreundlich gelten solche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten, die insbesondere flächeneffizient, emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sind.
<sup>2</sup> Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen beim Strassenverkehr dafür, dass <ul style="list-style-type: none"> <li>a) die Verkehrsemissionen insgesamt vermindert werden;</li> <li>b) der Anteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht wird;</li> </ul>	<sup>2</sup> Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen beim Strassenverkehr dafür, dass <ul style="list-style-type: none"> <li>a) die Verkehrsemissionen insgesamt vermindert werden;</li> <li><del>b) der Anteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht wird;</del></li> </ul>

<p>c) die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet ausserhalb von Hochleistungsstrassen auch bei einem Wachstum der Wohnbevölkerung und einem Anstieg der Beschäftigtenzahlen nicht zunimmt;</p> <p>d) umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten bevorzugt behandelt werden;</p> <p>e) alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vor Gefährdungen und vermeidbaren Behinderungen geschützt werden.</p>	<p>b) die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet ausserhalb von Hochleistungsstrassen auch bei einem Wachstum der Wohnbevölkerung und einem Anstieg der Beschäftigtenzahlen nicht zunimmt;</p> <p>c) umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten bevorzugt behandelt werden;</p> <p>d) <b>die Gesamtverkehrsleistung auf Kantonsgebiet ausserhalb der Hochleistungsstrassen bis 2050 ausschliesslich mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten abgewickelt wird;</b></p> <p>e) alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vor Gefährdungen und vermeidbaren Behinderungen geschützt werden.</p>
	<p><b><sup>3</sup> Der Regierungsrat legt für das Ziel gemäss Abs. 2 lit. d geeignete Zwischenziele fest. Diese Zwischenziele sind im Einklang mit den Zielvorgaben bezüglich erneuerbare Energie und CO<sub>2</sub> gemäss Energiegesetz und Energieverordnung festzulegen.</b></p>
<p><sup>3</sup> Wird die Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes auf Kantonsgebiet erhöht, ergreift der Kanton Massnahmen, um das übrige Strassennetz im Gegenzug dauerhaft von Verkehr zu entlasten.</p>	<p><sup>4</sup> Wird die Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes auf Kantonsgebiet erhöht, ergreift der Kanton Massnahmen, um das übrige Strassennetz im Gegenzug <b>in gleichem Masse</b> dauerhaft von Verkehr zu entlasten.</p>
<p><sup>4</sup> Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen ergreifen insbesondere folgende Massnahmen, um die Zielsetzungen gemäss Abs. 2 und 3 zu erfüllen:</p> <p>a) bauliche Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur sowie betriebliche Massnahmen, die die Nutzung des Strassenraumes optimieren;</p> <p>b) verkehrslenkende Massnahmen, insbesondere die Kanalisierung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf verkehrsorientierte Strassen;</p> <p>c) verkehrsbeschränkende Massnahmen wie die Verminderung und Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf den siedlungsorientierten Strassen;</p> <p>d) Fördermassnahmen zugunsten von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln.</p>	<p><sup>5</sup> Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen ergreifen insbesondere folgende Massnahmen, um die Zielsetzungen gemäss Abs. 2 und 3 zu erfüllen:</p> <p>a) bauliche Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur sowie betriebliche Massnahmen, die die Nutzung des Strassenraumes optimieren;</p> <p>b) verkehrslenkende Massnahmen, insbesondere die Kanalisierung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf verkehrsorientierte Strassen;</p> <p>c) verkehrsbeschränkende Massnahmen wie die Verminderung und Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf den siedlungsorientierten Strassen;</p> <p>d) Fördermassnahmen zugunsten von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln.</p>
<p><sup>5</sup> Der Kanton erhebt periodisch die auf dem gesamten Kantonsgebiet erbrachten Strassenverkehrsleistungen und unterscheidet dabei nach Strassenkategorien und Fortbewegungsarten.</p>	<p><sup>6</sup> Der Kanton erhebt periodisch die auf dem gesamten Kantonsgebiet erbrachten Strassenverkehrsleistungen und unterscheidet dabei nach Strassenkategorien und Fortbewegungsarten.</p>
<p><sup>6</sup> Der Kanton ergreift geeignete Massnahmen, damit die Umweltbelastungen durch Eisenbahn-, Flug- und Schiffsverkehr möglichst tief gehalten werden.</p>	<p><sup>7</sup> Der Kanton ergreift geeignete Massnahmen, damit die Umweltbelastungen durch Eisenbahn-, Flug- und Schiffsverkehr möglichst tief gehalten werden.</p>
	<p><b><sup>8</sup> Der Kanton ergreift geeignete Massnahmen, um innovative Mobilitätsformen und Mobilitätslösungen zu fördern, die zu einer Senkung der Umweltbelastungen beitragen.</b></p>
<p><sup>7</sup> Die vom Bund dem Kanton Basel-Stadt jährlich überwiesenen kantonalen LSVA-Anteile sind vollumfänglich für Massnahmen gemäss Abs. 4 zu verwenden.</p>	<p><sup>9</sup> Die vom Bund dem Kanton Basel-Stadt jährlich überwiesenen kantonalen LSVA-Anteile sind vollumfänglich für Massnahmen gemäss Abs. 5 zu verwenden.</p>

Im Namen der Kommissionsmehrheit

Raphael Fuhrer  
 Präsident

**Beilagen**  
 Entwurf Grossratsbeschluss  
 Bericht der Kommissionsminderheit

## Grossratsbeschluss

betreffend

### Volksinitiative „Zämme fahre mir besser!“

und

### Gegenvorschlag für eine Anpassung des Umweltschutzgesetzes betreffend Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten

(vom .....)

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Bericht und Ratschlag des Regierungsrats Nr. 17.0552.04 vom 19. Dezember 2018 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 17.0552.05 vom 14. August 2019, beschliesst:

#### I. Gegenvorschlag

Im Sinne eines Gegenvorschlages zu der von 3'387 im Kanton Basel-Stadt Stimmberechtigten eingereichten formulierten Volksinitiative „Zämme fahre mir besser!“ mit dem folgenden Wortlaut:

*Das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt vom 13. März 1991 wird wie folgt geändert: § 13, § 13 a und § 13 b werden aufgehoben und durch folgende Fassung ersetzt:*

##### 1. Grundsätze

##### § 13

*Absatz 1 Der Kanton und die Landgemeinden setzen sich dafür ein, die Verkehrsemissionen insgesamt zu stabilisieren und zu vermindern. Hierfür setzen sie fiskalische Anreize und treffen weitere Massnahmen, um den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsvolumen zu erhöhen.*

*Absatz 2 Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Umweltbelastungen durch Eisenbahn-, Flug- und Schiffsverkehr möglichst tief gehalten werden.*

*Absatz 3 Der Kanton und die Landgemeinden sorgen durch bauliche, betriebliche und verkehrslenkende Massnahmen dafür, dass der Langsamverkehr, der öffentliche Verkehr und der motorisierte Individualverkehr vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.*

*Absatz 4 Die vom Bund dem Kanton Basel-Stadt jährlich überwiesenen kantonalen LSVA- Anteile sind vollumfänglich für Massnahmen gemäss dem Absatz 1 und 3 zu verwenden.*

*Übergangsbestimmung: Vorstehende Bestimmungen treten sofort nach ihrer Annahme durch die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger in Kraft.*

wird beschlossen:

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

**§ 13 Abs. 1 (geändert), Abs. 2 (geändert), Abs. 3 (neu), Abs. 4 (neu), Abs. 5 (neu), Abs. 6 (neu), Abs. 7 (neu), Abs. 8 (neu), Abs. 9 (neu)**

### **Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten (Überschrift geändert)**

- <sup>1</sup> Als umweltfreundlich gelten solche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten, die insbesondere flächeneffizient, emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sind.
- <sup>2</sup> Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen beim Strassenverkehr dafür, dass
- a. die Verkehrsemissionen insgesamt vermindert werden;
  - b. die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet ausserhalb von Hochleistungsstrassen auch bei einem Wachstum der Wohnbevölkerung und einem Anstieg der Beschäftigtenzahl nicht zunimmt;
  - c. umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten bevorzugt behandelt werden;
  - d. die Gesamtverkehrsleistung auf Kantonsgebiet ausserhalb der Hochleistungsstrassen bis 2050 ausschliesslich mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten abgewickelt wird;
  - e. alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vor Gefährdungen und vermeidbaren Behinderungen geschützt werden.
- <sup>3</sup> Der Regierungsrat legt für das Ziel gemäss Abs. 2 lit. d geeignete Zwischenziele fest. Diese Zwischenziele sind im Einklang mit den Zielvorgaben bezüglich erneuerbare Energie und CO<sub>2</sub> gemäss Energiegesetz und Energieverordnung festzulegen.
- <sup>4</sup> Wird die Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes auf Kantonsgebiet erhöht, ergreift der Kanton Massnahmen, um das übrige Strassennetz im Gegenzug in gleichem Masse dauerhaft von Verkehr zu entlasten.
- <sup>5</sup> Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen ergreifen insbesondere folgende Massnahmen, um die Zielsetzungen gemäss Abs. 2 und 3 zu erfüllen:
- a. bauliche Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur sowie betriebliche Massnahmen, die die Nutzung des Strassenraumes optimieren;
  - b. verkehrslenkende Massnahmen, insbesondere die Kanalisierung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf verkehrsorientierte Strassen;
  - c. verkehrsbeschränkende Massnahmen wie die Verminderung und Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf den siedlungsorientierten Strassen;
  - d. Fördermassnahmen zugunsten von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln.
- <sup>6</sup> Der Kanton erhebt periodisch die auf dem gesamten Kantonsgebiet erbrachten Strassenverkehrsleistungen und unterscheidet dabei nach Strassenkategorien und Fortbewegungsarten.
- <sup>7</sup> Der Kanton ergreift geeignete Massnahmen, damit die Umweltbelastungen durch Eisenbahn-, Flug- und Schiffsverkehr möglichst tief gehalten werden.
- <sup>8</sup> Der Kanton ergreift geeignete Massnahmen, um innovative Mobilitätsformen und Mobilitätslösungen zu fördern, die zu einer Senkung der Umweltbelastungen beitragen.
- <sup>9</sup> Die vom Bund dem Kanton Basel-Stadt jährlich überwiesenen kantonalen LSVA-Anteile sind vollumfänglich für Massnahmen gemäss Abs. 5 zu verwenden.

#### **§ 13 a**

*Aufgehoben.*

#### **§ 13 b**

*Aufgehoben.*



## **II. Weitere Behandlung**

Die Volksinitiative „Zämme fahre mir besser!“ ist, sofern sie nicht zurückgezogen wird, der Gesamtheit der Stimmberechtigten gleichzeitig mit dem unter I. aufgeführten Gegenvorschlag zum Entscheid vorzulegen.

Der Grosse Rat empfiehlt den Stimmberechtigten, die Volksinitiative zu verwerfen und den Gegenvorschlag anzunehmen.

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, bei der Stichfrage den Gegenvorschlag vorzuziehen.

Bei Annahme der Volksinitiative wird die entsprechende Gesetzesänderung sofort wirksam. Bei Annahme des Gegenvorschlags bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt der Wirksamkeit der entsprechenden Gesetzesänderung.

Wenn das Initiativbegehren zurückgezogen wird, ist die Änderung des Umweltschutzgesetzes (Gegenvorschlag) nochmals zu publizieren. Sie unterliegt dann dem fakultativen Referendum. Nach Eintritt der Rechtskraft bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt der Wirksamkeit.

## **III. Publikation**

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

## **Bericht der Kommissionsminderheit**

### **1. Erwägungen der Kommissionsminderheit**

#### **1.1 Grundsätzliches**

Das vorliegende Initiativbegehren ist im Kontext mit der ebenfalls vom Gewerbeverband Basel-Stadt eingereichten Volksinitiative: „Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer“ zu sehen. Beide Begehren wollen eine Abkehr von der heutigen unversöhnlichen Gegnerschaft zwischen denjenigen, die dem MIV eine Berechtigung auch im städtischen Gebiet zubilligen, und denjenigen, für die das Auto grundsätzlich „böse“ ist. Die Initianten streben an, diese „Schützengraben-Haltung“ zu Gunsten eines sinnvollen „Miteinanders“ aufzugeben. Die Kommissionsminderheit unterstützt dieses Bestreben vollumfänglich.

Jüngere Abstimmungsergebnisse (Veloring, Parkierregime) lassen die Initianten schliessen, dass sich auch der Souverän vom einseitigen Bevorzugen des Langsamverkehrs um jeden Preis verabschieden und pragmatische Lösungen anstreben möchte. Dieser Einschätzung kann sich die Kommissionsminderheit anschliessen.

#### **1.2 Empfehlung zur Initiative**

Für die Kommissionsminderheit umfasst die Initiative vor allem zwei sehr unterstützenswerte Zielsetzungen:

- Verzicht auf die Bestimmung, dass der private MIV bis zum Jahr 2020 um mindestens 10% vermindert werden muss.
- Verzicht auf verkehrsbeschränkende Massnahmen, worunter wohl die sogenannten „Dosierstellen“, aber auch rein ideologisch motivierte Fahrverbote oder das massive Vernichten von Parkraum gehören.

Andere Punkte wie etwa der Verzicht auf ein Verkehrs-Monitoring erscheinen der Kommissionsminderheit nicht von gleich hoher Bedeutung. Insgesamt erscheint das Begehren vernünftig und pragmatisch. Vor allem aber bezweckt es eine Umkehr der heutigen, gerade innerhalb der Basler Verwaltung zu bemängelnden Haltung, einseitig alles zu unternehmen, um den MIV zu schikanieren, egal welche Folgen dies für das ansässige Gewerbe hat und ob solche Massnahmen dem Langsamverkehr überhaupt Nutzen bringen.

Die Kommissionsminderheit spricht sich deshalb einstimmig dafür aus, die Initiative dem Volk mit einer Ja-Empfehlung zu unterbreiten.

#### **1.3 Gegenvorschlag**

Die Mitglieder der Kommissionsminderheit standen in den Beratungen der UVEK der Möglichkeit eines Gegenvorschlags grundsätzlich positiv gegenüber. Sie konnten dem entsprechenden Vorschlag des Regierungsrates aber wenig abgewinnen, da dieser sich zu nahe am geltenden Gesetz bewegt und den Intentionen der Initiative nur mässig Rechnung trägt. Ein Rückzug der Initiative – und das ist ja eine der Hauptmotivationen für die Erarbeitung eines Gegenvorschlags – wäre damit wohl illusorisch.

Die Initianten unterbreiteten der UVEK einen eigenen Vorschlag eines Gegenvorschlags. Dieser war in vielen Punkten nicht weit von den regierungsrätlichen Vorschlägen weg. Vor allem im entscheidenden Punkt, ob beim MIV künftig weiterhin ein Reduktionsziel zählen soll, war der Unterschied aber deutlich. Der regierungsrätliche Vorschlag sah ein „Einfrieren“ auf dem heutigen Stand vor, der Vorschlag der Initianten sah die Möglichkeit vor, der künftigen Entwicklung von Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahl Rechnung zu tragen.

Die Mehrheit der UVEK hielt den regierungsrätlichen Vorschlag für den „äussersten Kompromiss“. Die Minderheit hielt dem entgegen, dass ein Verzicht auf die heute im Gesetz stehende 10%ige Reduktionsklausel kein Kompromiss sei, sondern nicht anders als die Anerkennung der Realität und das Eingestehen, dass eine solche Reduktion bei steigender Bevölkerungszahl völlig illusorisch ist.

Da eine Einigung über diesen Punkt nicht erzielt werden konnte, wurde fortan die Formulierung dieses Berichts getrennt durchgeführt.

Während der Erarbeitung der Minderheiten-Stellungnahme wurde der Sprecher der Minderheit vom UVEK-Präsidenten dahingehend informiert, dass die Kommissionsmehrheit an einem Gegenvorschlag arbeite, der nunmehr kein Reduktionsziel enthalten und ganz allgemein eine Abkehr vom Grabenkampf „MIV gegen den Rest“ bewirken soll. Eine solche Zielsetzung möchte die Kommissionsminderheit – ohne detaillierte Kenntnis der Vorschläge – nicht per se ablehnen.

Nun werden mit den neuen Vorschlägen der Kommissionsmehrheit und dem regierungsrätlichen Entwurf bereits zwei mehr oder weniger unterschiedliche Varianten eines Gegenvorschlags vorliegen. Die Kommissionsminderheit erachtete es eigentlich nicht als zweckdienlich, diese Ausgangslage nun noch mit einer dritten Variante zu komplizieren. Die beiden oben bereits erwähnten Zielsetzungen der Initiative müssen nach Ansicht der Kommissionsminderheit aber im Gegenvorschlag klar Wiederhall finden. Der Einfachheit halber wird diesen beiden Punkte im Beschlussentwurf mit zwei Änderungen des bestehenden USG Rechnung getragen:

USG, § 13 Abs. 2

*Der Kanton sorgt dafür, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet gegenüber heute **sich höchstens proportional zum Wachstum der Wohnbevölkerung und der Beschäftigtenzahlen entwickelt.** (Rest gestrichen)*

USG § 13 b, Abs. 3

*Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen durch bauliche, betriebliche **oder** verkehrslenkende ~~oder beschränkende~~ Massnahmen dafür, dass ~~Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nicht motorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt~~ **die Nutzung des Strassenraumes optimiert, der Durchgangsverkehr auf verkehrsorientierten Strassen kanalisiert und der Lokalverkehr auf den siedlungsorientierten Strassen beruhigt wird** sowie alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.*

Die Kommissionsminderheit ist aber gerne bereit, den Vorschlag der Kommissionsmehrheit nach dessen definitivem Vorliegen detailliert zu analysieren. Enthält der Entwurf des Gegenvorschlags der Kommissionsmehrheit die beiden oben erwähnten Anliegen in geeigneter Form, wird die Kommissionsminderheit – vorbehältlich weiterer Änderungsanträge – ihren Antrag auf Gegenvorschlag zurückziehen.

Berücksichtigt ein vom Grossen Rat beschlossener Gegenvorschlag diese beiden Punkte hingegen nicht, wird die Kommissionsminderheit beantragen, die Initiative dem Volk ohne Gegenvorschlag mit dem Antrag auf Zustimmung vorzulegen.

## 2. Antrag der Kommissionsminderheit

I.

Die Volksinitiative „Zämme fahre mir besser!“ wird dem Volk mit Antrag auf Zustimmung unterbreitet.

II.

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

USG, § 13 Abs. 2

*Der Kanton sorgt dafür, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet gegenüber heute **sich höchstens proportional zum Wachstum der Wohnbevölkerung und der Beschäftigtenzahlen entwickelt.** (Rest gestrichen)*

USG § 13 b, Abs. 3

*Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen durch bauliche, betriebliche **oder** verkehrslenkende ~~oder beschränkende~~ Massnahmen dafür, dass ~~Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nicht motorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt~~ **die Nutzung des Strassenraumes optimiert, der Durchgangsverkehr auf verkehrsorientierten Strassen kanalisiert und der Lokalverkehr auf den siedlungsorientierten Strassen beruhigt wird** sowie alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.*

Dieser Beschluss ist zusammen mit der Volksinitiative „Zämme fahre mir besser!“ der Gesamtheit der Stimmberechtigten als Gegenvorschlag vorzulegen.

III. (eventualiter, bei Ablehnung Beschlussantrag II)

Die Volksinitiative „Zämme fahre mir besser!“ wird dem Volk ohne Gegenvorschlag mit Antrag auf Zustimmung unterbreitet.

Die Kommissionsminderheit hat André Auderset zu ihrem Sprecher bestimmt.

Im Namen der Kommissionsminderheit



André Auderset

Beilage:

Entwurf Grossratsbeschluss

## Grossratsbeschluss

betreffend

### Volksinitiative „Zämme fahre mir besser!“

und

### Gegenvorschlag für eine Anpassung des Umweltschutzgesetzes betreffend Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten

(vom .....)

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Bericht und Ratschlag des Regierungsrats Nr. 17.0552.04 vom 19. Dezember 2018 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 17.0552.05 vom 14. August 2019, beschliesst:

#### I. Gegenvorschlag

Im Sinne eines Gegenvorschlags zu der von 3'387 im Kanton Basel-Stadt Stimmberechtigten eingereichten formulierten Volksinitiative „Zämme fahre mir besser!“ mit dem folgenden Wortlaut:

*Das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt vom 13. März 1991 wird wie folgt geändert: § 13, § 13 a und § 13 b werden aufgehoben und durch folgende Fassung ersetzt:*

##### 1. Grundsätze

##### § 13

*Absatz 1 Der Kanton und die Landgemeinden setzen sich dafür ein, die Verkehrsemissionen insgesamt zu stabilisieren und zu vermindern. Hierfür setzen sie fiskalische Anreize und treffen weitere Massnahmen, um den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsvolumen zu erhöhen.*

*Absatz 2 Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Umweltbelastungen durch Eisenbahn-, Flug- und Schiffsverkehr möglichst tief gehalten werden.*

*Absatz 3 Der Kanton und die Landgemeinden sorgen durch bauliche, betriebliche und verkehrslenkende Massnahmen dafür, dass der Langsamverkehr, der öffentliche Verkehr und der motorisierte Individualverkehr vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.*

*Absatz 4 Die vom Bund dem Kanton Basel-Stadt jährlich überwiesenen kantonalen LSVA- Anteile sind vollumfänglich für Massnahmen gemäss dem Absatz 1 und 3 zu verwenden.*

*Übergangsbestimmung: Vorstehende Bestimmungen treten sofort nach ihrer Annahme durch die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger in Kraft.*

wird beschlossen:

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

#### **§ 13 Abs. 2 (geändert)**

<sup>2</sup> Der Kanton sorgt dafür, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet gegenüber heute sich höchstens proportional zum Wachstum der Wohnbevölkerung und der Beschäftigtenzahlen entwickelt.

### **§ 13b Abs. 3 (geändert)**

<sup>3</sup> Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen durch bauliche, betriebliche oder verkehrslenkende Massnahmen dafür, dass die Nutzung des Strassenraumes optimiert, der Durchgangsverkehr auf verkehrsorientierten Strassen kanalisiert und der Lokalverkehr auf den siedlungsorientierten Strassen beruhigt wird sowie alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.

## **II. Weitere Behandlung**

Die Volksinitiative „Zämme fahre mir besser!“ ist, sofern sie nicht zurückgezogen wird, der Gesamtheit der Stimmberechtigten gleichzeitig mit dem unter I. aufgeführten Gegenvorschlag zum Entscheid vorzulegen.

Der Grosse Rat empfiehlt den Stimmberechtigten, die Volksinitiative und den Gegenvorschlag anzunehmen.

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, bei der Stichfrage den Gegenvorschlag vorzuziehen.

Bei Annahme der Volksinitiative wird die entsprechende Gesetzesänderung sofort wirksam. Bei Annahme des Gegenvorschlags bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt der Wirksamkeit der entsprechenden Gesetzesänderung.

Wenn das Initiativbegehren zurückgezogen wird, ist die Änderung des Umweltschutzgesetzes (Gegenvorschlag) nochmals zu publizieren. Sie unterliegt dann dem fakultativen Referendum. Nach Eintritt der Rechtskraft bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt der Wirksamkeit.

## **III. Publikation**

Dieser Beschluss ist zu publizieren.