

Protokoll

der 47. Sitzung, Amtsjahr 2023 / 2024

Mittwoch, den 15. Januar 2025, um 9:00 Uhr

Vorsitz: *Claudio Miozzari, Grossratspräsident*
Protokoll: *Beat Flury, I. Ratssekretär*
Sabine Canton, II. Ratssekretärin
Kathrin Lötscher, Andrea Steffen, Texterfassung

Abwesende:

Beginn der 47. Sitzung

Mittwoch, 15. Januar 2025, 09:06 Uhr

10. Kantonale Volksinitiative "Sicherere Velorouten in Basel-Stadt", Bericht der UVEK sowie Bericht der Kommissionminderheit

[15.01.25 11:26:12, 22.0979.05]

Claudio Miozzari, Grossratspräsident: Die Mehrheit der UVEK beantragt, der Initiative einen Gegenvorschlag gegenüberzustellen und die Initiative der Gesamtheit der Stimmberechtigten mit der Empfehlung auf Verwerfung zum Entscheid vorzulegen. Die Minderheit der UVEK beantragt, die Initiative der Gesamtheit der Stimmberechtigten mit der Empfehlung auf Verwerfung und ohne Gegenvorschlag zum Entscheid vorzulegen.

Zuerst führen wir eine Eintretensdebatte durch und beraten dann den von der Mehrheit vorgelegten Gegenvorschlag zur Initiative. Danach entscheiden Sie, ob der beratene Gegenvorschlag der Initiative gegenübergestellt werden soll oder ob die Initiative ohne Gegenvorschlag dem Volk vorgelegt wird, wie dies die Minderheit beantragt. Allenfalls ist dann der Beschluss zur Abstimmungsempfehlung zu fassen.

Wir kommen zu den Kommissionssprechern und da hat zuerst für die Mehrheit der Präsident der UVEK, Raphael Fuhrer, das Wort.

Raphael Fuhrer (GAB): Ich beginne mein Votum noch im Namen der Gesamtkommission zum allgemeinen Teil und werde dann bekanntgeben, ab wann ich nur noch für die Mehrheit sprechen werde.

Wir haben eine unformulierte Initiative vorliegen und sie fordert durchgehende, sichere und einheitlich ausgestaltete Velorouten in unserem Kanton. Sie formuliert quasi ein Zielbild auf Gesetzesstufe und gibt die Details an, wie das geschehen soll. Sie zeigt auch auf, wo sie Ressourcenbedarf sieht, wo es Organisationsbedarf gibt und bringt auch das zu Papier im Initiativvorschlag. Das Velo-Angebot soll bis 2035 markant verbessert werden und die Standards einheitlich und flächendeckend angewendet werden.

Wir in der UVEK haben uns mit diesem Initiativbegehren in sieben Sitzungen zwischen Mai und September des vergangenen Jahres beschäftigt und haben dann basierend auf dem Gegenvorschlag des Regierungsrates die Diskussion geführt. Der Gegenvorschlag des Regierungsrates sieht vor, dass 40 Kilometer Velovorzugsrouten innerhalb von zehn Jahren umgesetzt werden und er verankert das im kantonalen Umweltschutzgesetz. Finanziert soll das werden über zusätzliche Mittel in der sogenannten Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr II, die bereits läuft, von 20,5 Millionen Franken.

Natürlich haben wir auch das Initiativkomitee eingeladen und eine Delegation war bei uns in der Kommission. Das Initiativkomitee hat noch einmal Wert gelegt festzuhalten, dass die heutige Veloinfrastruktur mangelhaft ist, vor allem bezüglich der Sicherheit, und dass wenn diese Sicherheit verbessert werden könnte, auch viel mehr Leute Velo fahren würden und das wiederum positive Auswirkungen hat, weil dann weniger Leute zum Beispiel Auto fahren, weniger Stau, die Leute bewegen sich, wir haben gerade vorhin gehört, Luftverschmutzung, Gesundheitskosten, usw. Der Regierungsrat

wiederum weist daraufhin, dass er mit seinem Gegenvorschlag gemäss Regierungsrat das Hauptanliegen der Initiant*innen aufnimmt und ein Fokus legt auf die Velovorzugsrouten.

Das Initiativkomitee hat aber mehrmals betont, dass ein gesamthafes Netz wichtig ist, gerade auch im Hinblick auf die Sicherheit, und dass, wenn wir uns mit der Sicherheit auseinandersetzen, wir der Realität ins Auge schauen müssen. Die ganz grosse Mehrheit der schwerverletzten Personen in unserem Kanton sind Velofahrer*innen oder Fussgänger*innen und wir reden da von einer Person pro Woche, die im Schnitt leider dann schwer verletzt wird im Strassenverkehr. Das Initiativkomitee hat uns auch aufgezeigt anhand von Fotos, dass es noch sehr viele gefährliche Stellen in unserem Kanton gibt und es ist der Ansicht, dass der Gegenvorschlag des Regierungsrats einerseits zu unverbindlich ist und was zum Beispiel die Standards anbelangt, zu wenig konsequent ist. Es soll ja tatsächlich mehr Priorität der Verkehrssicherheit im Veloverkehr gegeben werden und dass der Netzgedanke nicht komplett gedacht wird.

Wir als UVEK haben das Mal so zur Kenntnis genommen und sind dann ins Thema eingetaucht und mussten feststellen, dass das ganze Thema Veloverkehrsplanung sehr im Wandel ist. Der Grund dafür ist natürlich das eidgenössische Veloweggesetz. Wir haben versucht, im Kapitel 6 unseres Berichts das möglichst nachvollziehbar und kurz zusammenzufassen. Einerseits ist das eidgenössische Veloverkehrsgesetz relativ neu, es gibt aber eine Praxishilfe des ASTRA, das auch weitere Details gibt. Das Veloweggesetz setzt aber sehr klare Fristen. Bis 2042 müssen die Kantone das Velowegnetz gemäss Mindestanforderungen, die die Planungshilfe des ASTRA detailliert wiedergibt, umgesetzt haben und bis 2027 muss die Planung angegangen sein. Es muss also ein Netzplan vorliegen.

Der Bund sieht vor, dass es Hierarchiestufen gibt in diesem Velonetz. Es gibt zuoberst die Velovorzugsroute, dann gibt es Hauptverbindungen, Nebenverbindungen und das übrige Netz ist das Erschliessungsnetz. Sämtliche Netz-Elemente, also auch das Erschliessungsnetz, müssen sicher sein für Velofahrende. Wir haben vom Bau- und Verkehrsdepartement erfahren, dass sie bei den Velovorzugsrouten bereits erste Ideen haben, wo diese hinkommen sollen, ob die radial oder eher kreisförmig sind und auch was dort für Führungsformen zur Anwendung kommen sollen. Und das ist eine wichtige Sache. Es gibt eben diese Hierarchiestufen, die Netz-Typen und dann gibt es Führungsformen wie zum Beispiel ein Velostreifen oder ein Velo-Bypass oder eine Aufstellfläche für Velofahrende bei Kreuzungen. Da sind dann Eigenschaften, wie der Strassenraum gestaltet wird.

Bei den Velovorzugsrouten hatten wir bereits ersten Einblick, wie das angedacht ist und dort konnte uns zum Beispiel das Bau- und Verkehrsdepartement sagen, dass für 40 Kilometer Velovorzugsrouten würde das bedeuten, dass so und so viele Kilometer Strassenraum umgestaltet werden müsste, dass zum Beispiel um die 900 Parkplätze dann auch weggehen müssten zugunsten von diesen Velovorzugsrouten. Für die anderen Bereiche konnten wir noch nicht so ins Detail gehen wie bei den Velovorzugsrouten. Ein wichtiger Punkt sind auch die Standards, die dann die Netzelemente beschreiben, also wie diese Führungsformen genau auszusehen haben. Diese werden vom Kanton festgelegt und sie sind behördenverbindlich. Wir haben auch diskutiert über die Velofachstelle. Diese hat einen Fokus auf dem strategischen Konzeptuellen. Im Gegensatz dazu soll die Umsetzungsgruppe aktive Mobilität sich vor allem mit Sofortmassnahmen beschäftigen. Es braucht also beide, Sie haben unterschiedliche Aufgabengebiete.

Und nun zur Umsetzung der Initiative. Sie ist eine unformulierte Initiative, das heisst, würde die Initiative angenommen, dann müsste eine Vorlage ausgearbeitet werden. Diese könnte dann wiederum einem Gegenvorschlag gegenübergestellt werden und man geht davon aus, dass alles in allem eine Verzögerung von etwa zwei Jahren in diesem Fall stattfinden würde, gegenüber, wenn wir heute einen Gegenvorschlag beschliessen würden.

Das waren meine allgemeinen Ausführungen ab. Hier werde ich nun für die Mehrheit weitersprechen. Das sind neun Personen, die am Mehrheitsbericht gearbeitet haben. Die vier anderen Personen haben am Minderheitsbericht gearbeitet, der eigentlich von meiner geschätzten Vizepräsidentin Nicole Strahm hätte vorgetragen werden sollen. Nun ist Daniel Hettich eingesprungen. Vielen Dank. Ich rede nun jetzt für die Mehrheit weiter.

Wir haben geschaut, was waren die Anliegen des Initiativkomitees, was war der Ansatz des Regierungsrates und haben versucht, daraus einen geeigneten Gegenvorschlag abzuleiten. Uns war wichtig, dass die Anliegen der Initiative aufgenommen werden, dass der Gegenvorschlag aber abgestimmt ist auf die kantonalen Instrumente, dass analog des Gegenvorschlags vom Regierungsrat eine schlanke Umsetzung im Umweltschutzgesetz möglich ist, dass eine zeitnahe Umsetzung daraus resultiert und dass die benötigten Ressourcen sichergestellt sind. Im Vergleich zum Regierungsrat möchte die UVEK-Mehrheit 3 Millionen mehr in den Beschluss packen. Das wäre pro Jahr, wenn man das herunterbricht, eine relativ geringe Differenz zu den beantragten Mitteln des Regierungsrates.

Warum hat sich die Mehrheit der UVEK nicht mit dem Gegenvorschlag des Regierungsrats zufrieden gegeben. Er sagt nichts zu den Haupt- und Nebenverbindungen aus und gerade diese sind wichtig, damit die Leute überhaupt dann auf den Velovorzugsrouten unterwegs sein können. Denn man ist es ja immer von A nach B unterwegs mit dem Velo und ist darum auch angewiesen auf sichere Verbindungen von A nach B. Wir sind der Ansicht, dass die Haupt- und Nebenverbindungen genauso wichtig sind und dass eine Verankerung der Sicherheitsbedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs im Gesetz zwingend ist. Wir haben dazu einen Vorschlag. Der Regierungsrat hat dazu keine Gesetzesänderung beantragt.

Warum braucht es aus Sicht der UVEK-Mehrheit einen Gegenvorschlag? Warum sind wir nicht einfach auf die Initiative gegangen? Wie ich ausgeführt habe, würde die Initiative angenommen, müsste man zuerst dann wieder Vorlagen ausarbeiten. Wir würden es vorziehen, wenn wir direkt mit einem heute beschlossenen Gegenvorschlag loslegen können, und es ist uns wichtig, dass die Standards zwar als Standard so im Gesetz auftauchen, dass die Behördenverbindlichkeit im Gesetz festgeschrieben wird, wir sind aber nicht der Ansicht, dass die einzelnen Masse, usw. im Gesetz auftauchen müssen. Dann noch, warum ein Gegenvorschlag, wenn es ja das Bundesgesetz gibt, das bis 2042 die Kantone zum Velonetz verpflichtet?

Die UVEK-Mehrheit ist der Ansicht, dass wenn die Schweiz bis 2042 das umsetzen soll, dann sollten wir als Kanton Basel-Stadt schneller sein. Wir sind ein Stadtkanton, in unserem Kanton hat der Veloverkehr eine hohe Bedeutung. Wir hatten den Eindruck, dass im Moment das Bau- und Verkehrsdepartement den Fokus auf die Velovorzugsrouten legt. Wir möchten aber auch auf Gesetzesstufe die Hauptrouen und die Nebenrouen wirklich auch mitdenken und parallel dazu planen. Wir dürfen nicht in eine Rücklage kommen. Wir haben das bei anderen Bundesvorgaben beobachten müssen, wie zum Beispiel beim BehiG. Ein weiterer Punkt ist auch, dass unser Kanton bis 2037 im Verkehr Netto-Null erreichen möchte. Dazu braucht es eine Verlagerung auf den Veloverkehr. Ein Drittel aller Autofahrten sind aktuell kürzer als drei Kilometer, also in Velo-Distanz. Wir sind auch der Ansicht, dass wenn man Haupt- und Nebenrouen von Anfang an mitdenkt, dass dann auch ein gewisser Mehrbedarf da ist an Ressourcen und den schlagen wir ja mit unserem Antrag vor.

Darum also ein Gegenvorschlag der UVEK-Mehrheit, der versucht, die Vorzüge der Initiative und des Ansatzes des Regierungsrats unter ein Dach zu bringen und auch konsistent zu sein mit den weiteren kantonalen Planungsinstrumenten.

Claudio Miozzari, Grossratspräsident: Das Wort geht an den Vertreter der UVEK-Minderheit, Daniel Hettich.

Daniel Hettich (LDP): Wie Raphael Fuhrer schon gesagt hat, halte ich das Votum an der Stelle von Nicole Strahm, die heute ihre Stimme leider schonen muss. Ich rede als Sprecher der Minderheit zum Bericht der Volksinitiative Sichere Velorouten in Basel-Stadt und des Gegenvorschlags der Regierung. Allgemeines zum Bericht werde ich nicht mehr wiederholen.

Die genannten Anliegen der Kommissionsmehrheit erscheinen auf den ersten Blick schlüssig, nachvollziehbar und auch vielversprechend. Doch bei näherer Betrachtung zeigt sich, dass die Initiative und auch der Gegenvorschlag der Regierung zu massiv und zu unausgewogen sind und zu unverhältnismässigen Eingriffen in unseres bestehendes Mobilitätssystem führen und dies einseitig zu Gunsten des Veloverkehrs, ungeachtet, was das für den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Individualverkehr, den Fussverkehr sowie für das Gewerbe und ganz gravierend auch für die Blaulichtorganisationen bedeutet. Die UVEK-Minderheit ist deshalb der Ansicht, dass in unserem knappen Strassenraum eine ganzheitliche Verkehrspolitik angestrebt werden muss, die den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden gerecht wird.

Die Initiative und der Gegenvorschlag der Regierung setzen jedoch auf eine einseitige Bevorzugung des Veloverkehrs. Das ist nicht nachhaltig und wird zu einer Verschärfung der bereits heute tagtäglichen bestehenden Behinderung führen. Warten wir doch besser zuerst einmal ab, bis überall die x Baustellen fertig sind und auch der Fernwärmeausbau abgeschlossen ist, denn auch in diesem Rahmen wird jede Strasse hinsichtlich Veloinfrastruktur und Begrünung angepasst.

2023 ist das Veloweggesetz auf Bundesebene in Kraft getreten und die einzelnen Kantone müssen sich an gewisse Vorgaben halten. Es gilt jedoch an dieser Stelle klar festzuhalten, dass die Kantone eine grosse Autonomie bei der Umsetzung des Bundesgesetzes haben und es weder die Initiative noch den Gegenvorschlag der Regierung bzw. der UVEK-Mehrheit benötigt, um als Kanton bundesrechtskonform zu agieren. Das Veloweggesetz des Bundes ist eine Grundsatzgesetzgebung, die dem Kanton einen grossen Handlungsspielraum lässt. Es zwingt Basel-Stadt keineswegs, die in diesem genannten Ausmass geforderten Massnahmen umzusetzen. Wir haben bereits seit Jahren eine starke und anerkannte Veloinfrastruktur mit qualitativ hohen Anforderungen an das Veloroutennetz. Der Aufwärtstrend an Velofahrenden ist ja der beste Beweis dafür.

Der bestehende Teilrichtplan Velo mit bereits heute weit über 200 Kilometer Velorouten wird weiter aktualisiert, geplant und umgesetzt, auch ohne zusätzliche Massnahmen einer Initiative oder eines Gegenvorschlags der Regierung. Und auch hier, es besteht kein Zwang und es gibt keine Notwendigkeit, diese Velorouten als erneutes Basler Finish in so unverhältnismässiger Weise weiter auszubauen. Denn fast 85 Prozent des kantonalen Veloroutennetzes sind bereits mit geeigneten Massnahmen versehen und die weitere Umsetzung im öffentlichen Strassenraum soll in den nächsten Jahren beendet sein. Es wäre also sinnvoll, diesen Zeitpunkt abzuwarten, bevor weitere Massnahmen ergriffen werden.

Die Initiative fordert des Weiteren, dass Velorouten mit einer Mindestbreite von 2,4 Metern pro Fahrtrichtung ausgestattet werden sollen. Das würde zwangsläufig zu einem weiteren Abbau von Strassenflächen, Parkplätzen, Fusswegen und Baumrabatten führen. Städte wie Zürich und Luzern haben bereits gezeigt, dass solche Massnahmen zu mehr Staus, Verzögerungen und einem schlechteren Verkehrsfluss führen. Eine Situation, die wir in Basel unbedingt vermeiden müssen. Auch die Wirtschaft wäre erheblich betroffen. Viele Gewerbebetriebe und Dienstleistungsunternehmen sind auf eine reibungslose und effiziente Mobilität angewiesen. Werden Strassenraum und Parkplätze weiter abgebaut, damit Lieferzonen

reduziert, geraten unsere Gewerbebetriebe unter Druck. Das führt zu zeitaufwendigem Suchverkehr, höhere Kosten und eine Beeinträchtigung des Umsatzes.

Der weitere unbehinderte Ausbau des Velonetzes geht auch mit Einschränkungen für Anwohnerinnen und Anwohner einher. Familien, ältere Menschen und Personen, die auf das Auto angewiesen sind, werden dadurch stark beeinträchtigt. Die 900 Parkplätze, welche laut Regierungsrat geopfert werden müssen, sind nur auf dem Velovorzugsrouten beachtet. Der Abbau von Parkplätzen in den Quartierstrassen wurde in dieser Zahl noch nicht mitgezählt. Darüber hinaus betreffen die Einschränkungen auch unsere Blaurichtorganisationen, Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste müssen im Ernstfall schnell und ohne Hindernis zum Einsatzort gelangen können. Die Umverteilung des Strassenraums würde diese Einsatzfähigkeit behindern und mit möglicherweise lebensbedrohlichen Konsequenzen.

Weiter fordert die Initiative die Schaffung neuer Verwaltungsstrukturen, darunter ein Velo-Expressteam und eine Fachstelle für Veloverkehr. Das ist unnötige Bürokratie, die dem Kanton jährlich wiederkehrende Kosten von 180'000 Franken verursacht, zusätzlich zu den über 30 Millionen Franken Investitionskosten in den nächsten zehn Jahren. Die UVEK-Minderheit findet diese hohen Ausgaben als nicht verhältnismässig. Wir finden, sie stehen im Widerspruch zum Prinzip einer schlanken und effizienten Verwaltung. Gerade in einer Zeit, in der wir vor anderen dringenden Herausforderungen stehen, fehlen hier jegliche transparente Kosten-Nutzenanalysen zur Begründung dieser Investitionen.

Die Initiative Sichere Velorouten in Basel-Stadt und der Gegenvorschlag der Regierung mögen gut gemeint sein, denn wie alle möchten sicher Velo fahren können. Sie sind aber in ihrer Ausgestaltung unverhältnismässig, ideologisch motiviert und für alle übrigen Verkehrsteilnehmenden kontraproduktiv und sogar gefährlich. Basel-Stadt hat bereits eine sehr fortschrittliche Velostruktur. Es braucht weder eine übertriebene Initiative noch den nahezu gleich überladenen Gegenvorschlag der Regierung, um die Vorgaben des Bundes zu erfüllen. Die UVEK-Minderheit ist überzeugt, dass Basel-Stadt ohne einseitige Zusatzmassnahmen weit besser in der Lage ist, alle Interessen sorgfältig gegeneinander auszuwägen und Lösungen für unsere öffentliche als auch für unsere individuelle Mobilität zu finden. Lösungen vor allem, welche für alle Verkehrsteilnehmenden sinnvoll und akzeptabel sind.

Deshalb beantragt die UVEK-Minderheit dem Grossen Rat, die Initiative Sichere Velorouten in Basel-Stadt als auch den Gegenvorschlag der Regierung abzulehnen. Und wie manchmal Nicole Strahm so schön sagt am Schluss, herzlichen Dank fürs Zuhören.

Claudio Miozzari, Grossratspräsident: Damit hat die Sprecherin des Regierungsrats Esther Keller das Wort.

RR Esther Keller, Vorsteherin BVD: Ich glaube, man hat schon gehört, dass die Meinungen doch relativ weit auseinandergehen in diesem Thema, aber immerhin in einem Punkt sind wir uns einig, nämlich die Zahl der Velofahrenden, die nimmt in Basel weiterhin zu, und zwar alleine im Jahr 2022 um rund 10 Prozentpunkte. Ich denke, das sind sehr eindrückliche Zahlen. Auch im Vergleich mit anderen grösseren Städten, in der Deutschschweiz schneiden wir sehr gut ab.

Das ist aber kein Grund, sich irgendwie auszuruhen. Wir sind auf gutem Weg und das ist sicher auch dem zu verdanken, dass wir in den vergangenen Jahren im Bereich der Infrastruktur vorwärtsgemacht haben. Sie können sich vielleicht, man nimmt die Dinge dann so schnell wieder als selbstverständlich, aber Sie kennen sicher die Velostrassen, die wir eingeführt haben, die bekannteste ist sicher die entlang des Rheinufers auf Kleinbasler Seite, aber wir haben auch wirklich gefährliche Situationen entlang der Tramgleise entschärft, ich denke da an die Thiersteinallee, und in zahlreichen Strassen neu Velostreifen markiert. Möglicherweise ist Ihnen auch aufgefallen, dass es immer mehr Kreuzungen gibt mit sogenannten Aufstellbereichen. Das ist gerade, wenn man links abbiegen möchte, angenehm, weil man sich vor die wartenden Autos begeben kann und dort auch gesehen wird. Umgangssprachlich werden die Velosack genannt. Und entlang der Kapphaltestellen arbeiten wir mit Velo-Inseln oder Velo-Lichtinseln.

Wie gesagt, wir sind stetig daran, wir dürfen uns aber nicht ausruhen, wir möchten das Velofahren weiter fördern, so übrigens auch, wie das unser Umweltschutzgesetz vorgibt. Und mit dem vorliegenden Gegenvorschlag zur Initiative gibt sich eben die Chance, den Anteil des Velos am Gesamtverkehrsaufkommen weiter zu steigern und, das ist auch ein wichtiger Punkt, das Velofahren in Basel sicher zu machen. Die Veränderungen an der Infrastruktur sind auch deshalb nötig, weil eben mehr Menschen mit dem Velo unterwegs sind und das bedeutet auch, dass wir natürlich mehr Fläche brauchen.

Was möchten wir tun? Wir werden das Veloroutennetz überarbeiten und wir möchten eine klarere Struktur reinbringen. Es soll die genannten Velovorzugsrouten geben, sozusagen die Hauptachsen des Velofahrens, die komfortabel sind, die auch sicher befahrbar sind, man sagt so umgangssprachlich für 8 bis 88-jährige und das soll eben zeigen, dass es einfach intuitiv, dass die gut lesbar sind, dass es einfach ist, auf denen zu fahren und eben auch besonders sicher. Es ist uns auch sehr bewusst, dass wir das nicht im Alleingang tun sollten, sondern in Zusammenarbeit mit den Gebietskörperschaften rund um Basel-Stadt herum, also natürlich mit den Nachbarkantonen, aber auch mit Deutschland und Frankreich und da sind wir schon dran. Denn gerade bei den täglich Pendelnden liegt grosses Potenzial auch wegen dem Boom der E-Bikes. Als

weitere Kategorien soll es sogenannte Haupt- und Nebenverbindungen geben. Diese Struktur folgt auch der Empfehlung des Bundes.

Und hier komme ich jetzt auch zur vorliegenden Initiative. In der Stossrichtung sind wir mit den Initiantinnen und Initianten einverstanden. Die Initiative schiesst jedoch übers Ziel hinaus, insbesondere weil sie viel zu detaillierte Angaben ins Gesetz schreiben möchte. Das nimmt uns die nötige Flexibilität auch für die Zukunft, denn die Ansprüche an die Veloinfrastruktur, die ändert sich ja stetig. So wie wir heute im Gegensatz noch vor zehn Jahren die E-Bikes mitplanen müssen, so wird sich das Velofahren weiterentwickeln und wir müssen darauf reagieren können und eine Festschreibung von Massnahmen im Gesetz ist einfach viel zu starr. Das Gesetz ändert man nicht in wenigen Monaten, sondern eher in Jahren, wie wir jetzt hier an diesem konkreten Beispiel auch sehen.

Bezüglich Finanzierung möchten wir an einem bewährten Instrument festhalten, nämlich der Rahmenausgabebewilligung, und beantragen somit eine neue Rahmenausgabebewilligung zur Umsetzung der jetzt eben anstehenden Massnahmen. Auch bezüglich Fristen hält der Regierungsrat es nicht für realistisch, innert zehn Jahren alle Velorouten auf allen Stufen fertig zu gestalten, also sowohl die Velovorzugsrouten wie auch die Pendler- und Basisrouten. Wir werden später als nächstes Traktandum auch den Ausgabenbericht zur Koordination der Baustellentätigkeit im Rahmen der Fernwärme behandeln und auch hier möchten wir diese Arbeiten koordinieren und wo immer die Baustellen nutzen, die ohnehin anstehen, um dieses Netz umzusetzen. Und zahlreiche der heute problematischen Stellen lassen sich eben nur mit baulichen Massnahmen auch verbessern.

Der Gegenvorschlag der Regierung nimmt diese genannten Punkte auf. Der Regierungsrat beantragt Ihnen, die konkrete Forderung nach mindestens 40 Kilometern Velovorzugsrouten im Gesetz zu verankern und die bestehende Rahmenausgabebewilligung um 20,5 Millionen zu erhöhen, damit wir diese Arbeiten in den kommenden Jahren vorantreiben können. Dies umfasst sowohl die personellen Ressourcen, die wir brauchen, wie auch finanzielle Mittel zur Umsetzung. Mit diesen beiden Anträgen sind wir überzeugt, dass wir zentrale Forderungen der Initiative in eine zielführende Form giessen können.

Ich möchte der UVEK ganz herzlich für die ausführliche Behandlung des Gegenvorschlags und der Initiative danken. Es war eine sehr intensive Beschäftigung und eine gute kritische Auseinandersetzung. Es gibt, wie Sie jetzt wissen nach langer Diskussion, einen Mehr- und Minderheitsbericht der UVEK. Ich darf Ihnen an dieser Stelle mitteilen, dass die Regierung am ursprünglichen Gegenvorschlag festhält. Das halten wir für einen pragmatischen und effizienten, aber auch guten Weg, um das Velofahren im Kanton weiter zu fördern. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit und für die Unterstützung.

Claudio Miozzari, Grossratspräsident: Erste Sprecherin für die Fraktionen ist Raffaella Hanauer für das GAB.

Raffaella Hanauer (GAB): Ich freue mich sehr, dass wir heute über eine wichtige Initiative und einen guten Gegenvorschlag hier im Grossen Rat beraten können, denn im Kanton Basel-Stadt müssen wir dringend mehr fürs Velo tun. Es war demnach auch im Sinne der GAB-Fraktion, dass die Initiative für sichere Velorouten lanciert wurde.

Ziel der Initiative ist es, dass mehr Menschen dank sicheren Velorouten Velo fahren können. Wir haben heute schon einen hohen Anteil an Veloverkehr, das haben wir bereits mehrfach schon gehört, jedoch getrauen sich längst nicht alle Menschen aufs Velo und es gibt weiterhin Todesfälle. Ob wir nun schon genügend sichere Infrastruktur haben oder nicht, für die, die sich diese Frage nach wie vor stellen und um dem Minderheitsvotum auch etwas entgegenzuhalten, können Sie gerne auf Ihrem Nachhauseweg oder in der Mittagspause, wer auf dem Velo ist, selbst den Laura-Test durchführen. Der Laura-Test ist ein Test, wo man fährt und sich überlegt, könnte hier die 11-jährigen Laura selbstständig über diese Kreuzung fahren, würde sich die 11-jährige Laura hier sicher fühlen. Und wenn Sie diese Frage mit nein beantworten, und ich denke, das ist nach wie vor in Basel-Stadt oft auf unseren Strassen der Fall, dann ist klar, gibt es Handlungsbedarf und wir brauchen mehr und bessere Infrastruktur, damit alle von 8 bis 80 Velo fahren können.

Das Anliegen der Initiative ist daher primär auch die Sicherheit der Velofahrenden und dieses Anliegen ist wichtig und ernst zu nehmen. Die GAB-Fraktion freut es demnach auch, dass die Regierung sich deshalb auch die Mühe gemacht hat, einen Gegenvorschlag auszuarbeiten und dass die UVEK-Mehrheit diesen noch mit wichtigen Aspekten ergänzte und nun ein austarierter Vorschlag vorliegt, welcher meine Fraktion unterstützen wird. Demnach wird die GAB Fraktion auch den Abänderungsantrag der Regierung ablehnen, denn in unseren Augen ist der Gegenvorschlag der UVEK-Mehrheit sehr austariert und schlägt gleich mehrere Fliegen mit einer Klappe.

Wir schaffen durch diesen Gegenvorschlag für alle Menschen sichere Velorouten und damit auch die individuelle Freiheit, mit dem Velo unterwegs sein zu können. Wir legen den Fokus damit auf den Netz-Gedanken, was sehr wichtig ist, denn von der Haustüre kann es eine Weile dauern, bis man irgendwo dann eine Velovorzugsroute auffindet. Deshalb, der Weg auf die Velovorzugsrouten muss auch mitgedacht werden, es braucht ein Netz an Veloverbindungen und nicht nur einzelne Routen, damit alle unterwegs sein können.

Wir bringen mit dem Gegenvorschlag die nötigen Finanzmittel auf den Weg, um das nationale Veloweggesetz auch innert der Frist umsetzen zu können. Wir leisten auch einen wichtigen Beitrag an die Klimaziele, denn das Velo ist eine Klimaschutzmaschine und ohne Veloverkehr werden wir unsere Klimaziele bestimmt nicht erreichen. Der Gegenvorschlag bringt auch für Menschen zu Fuss Verbesserungen. Die Arbeitsgruppe aktive Mobilität wird auch den Fussverkehr miteinbeziehen und auch rechtlich soll der Fussverkehr als besonders gefährdete Verkehrsteilnehmenden bessergestellt werden.

Der Gegenvorschlag verzichtet auf die von der Initiative geforderten diversen Mindestmassnahmen, damit eine schlanke Umsetzung möglich ist, er schlägt gleichzeitig auch ein realistischeres Zieljahr vor. Anders als der Regierungsrat 2035 möchte der Gegenvorschlag 2037 Velovorzugsrouten bauen und spätestens 2042 dann auch die Haupt- und Nebenverbindungen umgesetzt haben. Diese sind enorm wichtig und wir von der GAB-Fraktion hoffen, dass das nicht erst spätestens 2042 ist, sondern im Optimalfall auch schon 2037 der Fall sein wird.

Kurzum, wird der Gegenvorschlag angemessen umgesetzt, werden die Kinder, die heute geboren werden, als Jugendliche sicher mit dem Velo zu ihren Ausbildungsstätten fahren können. Trotz Überzeugung, dass der Gegenvorschlag gut ist, wird die GAB-Fraktion aber auch die Initiative zur Annahme empfehlen, da sie ein sehr wichtiger Anstoss ist und es ein wichtiges Signal wäre an die Politik, wenn auch sie in der Abstimmung angenommen werden würde. In der Stichfrage werden wir jedoch den Gegenvorschlag der UVEK-Mehrheit bevorzugen, sofern er dann in der Beratung auch angenommen wird, was wir hoffen, da er schneller umsetzbar ist, schlank und austariert daherkommt.

Claudio Miozzari, Grossratspräsident: Wir merken uns die Herren Bollack, Messerli, Perret, Braun und Leonhardt als Fraktionssprechende für den Nachmittag und Herrn Seiler als ersten Einzelsprecher.

Schluss der 47. Sitzung

11:58 Uhr

Beginn der 48. Sitzung

Mittwoch, 15. Januar 2025, 15:00 Uhr

10. Kantonale Volksinitiative "Sicherere Velorouten in Basel-Stadt", Bericht der UVEK sowie Bericht der Kommissionsminderheit

[15.01.25 15:00:11, 22.0979.05]

Claudio Miozzari, Grossratspräsident: Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, liebe Besucher, ich begrüsse Sie zu unserer Nachmittagssitzung. Wir sind stehen geblieben in Traktandum 10. Kantonale Volksinitiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» und da sind wir in der Eintretensdebatte bei den Fraktionsvoten. Der nächste auf der Liste steht bereit, es ist Lukas Bollack für die GLP.

Lukas Bollack (GLP): Die Initiative für sichere Velorouten bringt aus Sicht der Grünliberalen wichtige Forderungen auf den Tisch. Die Veloinfrastruktur soll sicherer und komfortabler sein und ein zusammenhängendes Netz bilden, das die Quartiere und das Stadtzentrum miteinander verbindet. Kreuzungssituationen sollen entflochten und sicher gemacht werden und das Ganze soll natürlich auch finanziert sein. Diese Anliegen teilen wir Grünliberalen mit dem Initiativkomitee.

Bis 2037 soll unser Kanton CO₂-neutral werden. Dazu soll das Volumen des MIV um ein Drittel reduziert werden. Bis 2050 muss der gesamte Verkehr in Basel emissionsarm, klima- und ressourcenschonend abgewickelt werden. Das geht nicht ohne Förderung der aktiven Mobilität, also Fuss- und Veloverkehr. Wir bringen nicht mehr Leute aufs Velo, wenn wir unsere Infrastruktur nicht zusammenhängend, durchgehend attraktiv und sicher gestalten, denn viele Leute steigen heute nicht aufs Velo, weil sie sich auf der angebotenen Infrastruktur nicht sicher genug fühlen oder mit gewissen Kreuzungssituationen überfordert sind. Es geht also nicht nur darum, dass die Infrastruktur den Anforderungen der heute schon Velofahrenden genügt und die heute stattfindenden Unfälle reduziert, sondern explizit auch darum, die Anforderung derer, die sich heute noch nicht aufs Velo trauen, zu erfüllen. Unser Grundsatz muss deshalb das Prinzip 8 bis 80 sein. Die Veloinfrastruktur soll also sicher und komfortabel genug sein, damit auch ein 8-jähriges Kind oder eine 80-jährige Seniorin sie komfortabel nutzen können.

Bei der konkreten Initiative können wir Grünliberalen aber nicht mitgehen. Die Initiative schreibt aus unserer Sicht viel zu detaillierte Vorgaben zur Gestaltung der Veloinfrastruktur auf Gesetzes- respektive Verordnungsstufe fest. Das ist nicht stufengerecht und erlaubt es nicht mehr, bei konkreten Projekten, wo oftmals nicht genug Platz vorhanden ist, um alle Anforderungen zu 100 Prozent zu erfüllen, die nötige Güterabwägung vorzunehmen. Zudem ist die Initiative unformuliert, der Grosse Rat müsste also erst eine Vorlage ausarbeiten und bis zum Inkrafttreten einer entsprechenden Bestimmung würde es mindestens zwei Jahre dauern. Wir Grünliberalen freuen uns deshalb, dass die Regierung einen Gegenvorschlag formuliert hat, der bei Annahme zeitnah umgesetzt werden könnte. Die schlanke Umsetzung mit einer Ergänzung im Umweltschutzgesetz sowie der Auslagerung der Qualitätsanforderungen in eine behördenverbindliche Planungshilfe finden wir sinnvoll.

Wir finden es aber auch wichtig und richtig, dass die UVEK-Mehrheit den Gegenvorschlag der Regierung im Umweltschutzgesetz um einige zentrale Anliegen der Initiative ergänzt hat. Namentlich die Berücksichtigung der besonderen Schutzwürdigkeit des Aktivverkehrs, die Ergänzung der Velovorzugsrouten mit den beiden untergeordneten Netzebenen Haupt- und Nebenverbindungen, die Festschreibung der Qualitätsmerkmale durchgehend, sicher, direkt und attraktiv für das Velowegnetz sowie das Ergreifen von Sofortmassnahmen, zur zeitnahen Behebung von Gefahrenstellen. Zudem sollen die erforderlichen Mittel bereitgestellt werden, um neben den Velovorzugsrouten auch die Haupt- und Nebenverbindungen zügig umzusetzen. Die Ergänzungen der UVEK-Mehrheit wurden bewusst so gehalten, dass gleichzeitig die Anliegen der Initiative in einer machbaren und pragmatischen Form aufgenommen, der Regierung aber auch keine unlösbaren Aufgaben aufgebürdet und die Vorgaben des Veloweggesetzes des Bundes zeitnah umgesetzt werden können.

Wir Grünliberalen werden deshalb für die Verabschiedung des vorliegenden Beschlusses ohne weitere Änderungen stimmen und bitten Sie, es uns gleich zu tun.

Claudio Miozzari, Grossratspräsident: Nächster Sprecher für die SVP ist Pascal Messerli.

Pascal Messerli (SVP): Die SVP-Fraktion lehnt sowohl die Initiative wie auch sämtliche existierende Gegenvorschlagsvarianten entschieden ab. Wir beraten heute nach den beiden Stadtklimainitiativen schon die dritte autofeindliche Initiative innerhalb von eineinhalb Jahren und wir beraten leider auch schon den dritten autofeindlichen Gegenvorschlag, der ursprünglich im Bau- und Verkehrsdepartement kreiert wurde unter der Leitung einer stramm linken Regierungsrätin. Die UVEK hat den Gegenvorschlag dann noch stärker konkretisiert, dass er aus Sicht der SVP erst recht zur Ablehnung empfohlen werden muss.

Aus Sicht der SVP ist es klar, dass dieser Gegenvorschlag, in welcher Form auch immer, inhaltlich relativ nahe an der Initiative ist und dass man hier dem Initiativkomitee diesen Gegenvorschlag auf dem Silbertablett serviert. Sowohl die Initiative als auch der Gegenvorschlag beabsichtigen unter dem Deckmantel für sichere Velorouten, dass weitere tausende von Parkplätzen abgeschafft werden. Und was mich in dieser Debatte und auch die SVP-Fraktion immer am meisten stört, ist diese Intransparenz sowohl von der Regierung, aber auch von den politischen Mehrheiten.

Geschätzte Kommissionsmehrheit, geschätzte Fraktionssprecher von GAB, GLP und SP, geschätzte Regierungsrätin Keller, wenn Sie solche Vorlagen kreieren oder unterstützen, dann sagen Sie doch einfach auch mal den Menschen konkret, und zwar von Anfang an konkret, was Sie genau wollen und nicht erst im Rekursverfahren. Sagen Sie doch den Menschen konkret, in der Bäumlhofstrasse, in der Wanderstrasse, in der Hardstrasse, im Hegenheimerquartier, dass Sie die Parkplätze vor ihrem Haus weghaben wollen. Sagen Sie das denen konkret und nicht erst im Rekursverfahren. Sagen Sie dem Kleingewerbler XY, dass er seine Kunden nicht mehr anliefern und bedienen darf und auch nicht mehr empfangen darf und er halt Umsatzeinbussen erleiden und erdulden muss. Sagen Sie das denen und nicht erst im Rekursverfahren, wo Sie dann sowieso alles schriftlich und völlig unbegründet dann wieder ablehnen. Das ist nicht der ehrliche und demokratische Weg. Am Anfang sagen Sie dann immer, ja, wir wollen hier etwas ganz Grundsätzliches und am Schluss hat dann die Bevölkerung die Suppe auszulöffeln.

Die SVP-Fraktion stellt sich schon seit Jahren auf den Standpunkt, dass es in der Verkehrspolitik ein Miteinander braucht und dieses Miteinander wird mit dieser Initiative ein weiteres Mal von linker Seite in Frage gestellt. Es ist klar, dass es verschiedene Mobilitätsformen gibt, die berücksichtigt werden müssen, und mit dieser Initiative und mit dem Gegenvorschlag zieht sowohl das Gewerbe, der öffentliche Verkehr, der Fussverkehr als auch der Individualverkehr massiv den kürzeren. Basel ist engräumig und der Boden ist knapp und da versteht es sich ja von selbst, dass wenn man bei einem derartigen Rundumpaket für Velofahrer dann anderen etwas wegnehmen muss, beispielsweise Flächen für den öffentlichen Verkehr oder für den Fussverkehr. Diese Einseitigkeit ist nicht zielführend und schießt massiv über das Ziel hinaus.

Lassen Sie mich noch ein paar Punkte ausführen zum Bundesrecht. Es wird jetzt immer so getan, als ob diese Initiative und der Gegenvorschlag benötigt wird, damit wir überhaupt als Kanton bundesrechtskompatibel sind. Sie können das von der Regierungsseite und von der Mehrheitsseite der UVEK auch noch 100-mal behaupten, es wird nicht wahrer. Es gibt keine Bundeskompetenz, welche den Kantonen vorschreibt, dass man eine autofeindliche Politik betreiben muss. Diese

Bundeskompetenz existiert nicht, Sie können es noch 100-mal behaupten. Was stimmt, ist, dass es ein neues Veloweggesetz gibt, ja, dieses lässt den Kantonen aber einen sehr breiten Handlungsspielraum zu, insbesondere in einzelne Situationen oder in einzelnen Strassenzügen, dort hat der Kanton Autonomie und kann selbstverständlich sämtliche Zielgruppen auch berücksichtigen. Und so soll es ja auch sein. Wenn es einen Strassenabschnitt gibt, wo es Sinn macht, Velowege qualitativ aufzuwerten oder gefährliche Situation zu entschärfen, da ist auch die SVP selbstverständlich dafür. Aber sowohl die Initiative wie auch der Gegenvorschlag wollen ja gerade einen Absolutismus schaffen und er soll einseitig lediglich die Ansprüche der Velofahrer berücksichtigen.

Frau Regierungsrätin Keller, wenn Sie jetzt heute etwas harmlos die Initiative kritisiert haben und gesagt haben, das geht viel zu weit, weil man dann situativ im Einzelfall nicht mehr schauen kann. Sie machen ja mit Ihrem Gegenvorschlag genau das gleiche, wenn Sie diese Zahl 40 ins Gesetz schreiben wollen und dann anschliessend sämtliche Rekurse noch unbegründeter und einfach abwimmeln zu können. Das ist genau die gleiche Form, einfach etwas in einer anderen schlankeren Version, zugegeben, aber der Gegenvorschlag sowohl vom Regierungsrat wie auch von der UVEK-Mehrheit ist sehr nahe an der Initiative, er wird in Zukunft dafür sorgen, dass einseitig nur der Velofahrer berücksichtigt wird und dass situative Möglichkeiten gar nicht mehr abgewogen werden können.

Das ist das Problem an dieser Initiative und deshalb lehnen wir diesen Absolutismus ab und empfehlen, sowohl die Initiative wie auch den Gegenvorschlag zur Ablehnung.

Claudio Miozzari, Grossratspräsident: Nächster Sprecher ist Jean-Luc Perret für die SP.

Jean-Luc Perret (SP): Viele Menschen in Basel wünschen sich eine sichere und gut ausgebaute Veloinfrastruktur und oft fühlen sie sich auf dem Velo unsicher und das bestimmt auch mit gutem Grund, denn ein Blick auf die Statistik zeigt, dass das Risiko, als Velofahrerin oder als Fussgänger in einen Unfall verwickelt zu werden, deutlich höher ist als für Menschen im Auto oder im Tram. Und auch wenn wir hier in Basel ja grundsätzlich sicher unterwegs sind, bleibt diese Sorge berechtigt. Die Initiative war deshalb bestimmt kein Zufall, sondern vielleicht sogar notwendig. Gleichzeitig wächst auch der Veloverkehr in Basel seit Jahren stetig und das ist auch eine Chance und ich persönlich sehe unsere Stadt in Zukunft nicht mehr als Autostadt, sondern als Stadt der aktiven Mobilität und viele kurze Autofahrten sind schlicht unnötig. Dieses Potenzial sollten wir Nutzen für das Klima, für die Lebensqualität und natürlich auch für unser Netto-Null-Ziel.

Der Gegenvorschlag, den uns der Regierungsrat vorgelegt hat, nahm diese Herausforderungen auf, blieb jedoch aus unserer, und damit meine ich die UVEK-Mehrheit, zu der ich gehöre, aus unserer Sicht zu eng gefasst. Er konzentrierte sich ausschliesslich auf die neuen Velovorzugsrouten. Diese sind zweifellos wichtig, insbesondere für den Pendelverkehr und für längere Strecken, doch sie allein reichen nicht aus, um das Sicherheitsempfinden und die Attraktivität des Veloverkehrs nachhaltig zu verbessern. Ein Netz, das funktioniert, muss ganzheitlich gedacht werden, nicht nur mit Velovorzugsrouten, sondern auch mit sicheren Haupt- und Nebenverbindungen. Die UVEK-Mehrheit will daher das gesamte Netz gesetzlich verankern, um ein durchgängiges und sicheres Angebot für alle Velofahrerinnen und Velofahrer zu schaffen.

Ein wichtiger Unterschied betrifft auch die Prioritäten in der Umsetzung. Während der Regierungsrat die Velovorzugsrouten klar priorisierte, möchte die UVEK-Mehrheit parallel dazu auch Lücken im Haupt- und Nebenroutennetz schliessen. Nur so können Velofahrende ihre Wege sicher und direkt planen, von ihrem Startpunkt bis zum Ziel. Für diesen Ausbau fordern wir zusätzliche Ressourcen, um sicherzustellen, dass bis zur Umsetzung nicht entscheidende Jahre verloren gehen. Das nationale Veloweggesetz gibt uns bis 2042 Zeit. Basel kann und sollte schneller sein.

Ein weiterer Punkt ist die Qualität der Veloinfrastruktur. Die Initiative setzt grosse Hoffnungen auf Standards, die garantieren, dass Velowege ausreichend breit und Kreuzungen sicher sind. Die UVEK-Mehrheit sieht dies genauso und möchte, dass diese Standards gesetzlich verankert werden. Die letztes Jahr veröffentlichte praktische Hilfe des Bundes kann und soll dafür eine wichtige Grundlage bilden. Kinder, ältere Menschen und Velopendler sollten sich gleichermassen sicher fühlen, auf jeder Strecke und zu jeder Zeit.

Auch Sofortmassnahmen sind ein zentraler Bestandteil unseres Vorschlags. Der Regierungsrat zieht in seinem Gegenvorschlag zwar die Bildung einer Umsetzungsgruppe vor, doch wir wollen betriebliche und bauliche Verbesserungen verbindlich im Gesetz verankern, wie zum Beispiel bessere Signalisation oder kleinere Anpassungen an gefährlichen Stellen. Solche Massnahmen sind schnell umsetzbar und haben ein hervorragendes Kosten-Nutzenverhältnis. Sie sorgen für spürbare Sicherheit, auch bevor die grossen Projekte realisiert sind.

Die UVEK-Mehrheit ist überzeugt, dass wir mit diesem Gegenvorschlag die Anliegen der Initiative aufgreifen und in eine umsetzbare Form bringen. Gleichzeitig verhindern wir Verzögerungen, wie sie bei einer Annahme der Initiative entstehen würden, da dann erst ein Gesetzestext erarbeitet werden müsste. In der Abstimmung wird die SP-Fraktion aber nicht nur den Gegenvorschlag unterstützen, sondern auch die Initiative zur Annahme empfehlen. Dies ist so zu verstehen, dass wir dann am Ende doch lieber die Initiative hätten als gar nichts.

Claudio Miozzari, Grossratspräsident: Nächster Sprecher für die FDP ist Beat Braun.

Beat Braun-Gallacchi (FDP): Ich rede hier für die LDP und die FDP. Sie haben den Minderheitenbericht schon ausführlich von Daniel Hettich gehört und Daniel Hettich ist ein ganz bekannter Elektrovelofahrer, ein überzeugter Velofahrer. Ich fahre auch immer Velo, ich finde die Vorzugsroute super, ich finde, die Sicherheit müssen wir erhöhen und trotzdem, ich muss meine Interessensbindung da noch kundtun, ich bin in der Politischen Begleitgruppe Velo vom Grossen Rat, trotzdem bin ich da in der Minderheit. Und das hat einfach den Grund, weil in der Initiative und im Gegenvorschlag steht einfach Velo, Velo, Velo, es geht um das Velo, aber so macht man keine Verkehrsplanung. In der ganzen Stadt gibt es auch noch den MIV und den ÖV und die Behinderten und Blaulicht und das muss man anschauen, was das für Auswirkungen hat. Diese Auswirkungen kommen 0,5 Prozent vielleicht im Bericht vor und das ist viel zu wenig. Man weiss nicht, was das alles für andere Auswirkungen hat.

Das ist wirklich eine ideologische Velo-Initiative, die schön in der Theorie ist, aber in der Praxis brauchen wir da mehr Realitätssinn und auch Pragmatismus. Und auch in der Initiative, ich meine, mit diesen Normen, die da gesetzt werden, das kann man vielleicht in Kopenhagen oder Paris umsetzen, wo die Strassen breit sind. Es ist auch interessant, wenn man auf Google Maps geht und diese Velo-Städte anschaut, das wird dort super umgesetzt, aber in Basel mit den engen Plätzen, die wir haben, und engen Strassen funktioniert das nicht. Das gibt wirklich extreme Auswirkungen auf die anderen Verkehrsteilnehmenden.

Darum sind wir überzeugt, dass wir eine umfassende Verkehrsplanung brauchen und lehnen die einseitige Initiative und auch den Gegenvorschlag ab.

Claudio Miozzari, Grossratspräsident: Nächster Sprecher ist Franz-Xaver Leonhardt für die Mitte-EVP.

Franz-Xaver Leonhardt (Mitte-EVP): Es ist schwierig, nach meinem geliebten Kommissionsmitglied Beat Braun zu sprechen. Wir waren sehr lange immer einig, aber bei diesem sind wir nicht einig, das ist meine persönliche Meinung, aber ich halte hier auch ein Votum als Mitte-EVP-Fraktion. Wie Sie wissen, in diesen Velo-Themen sind wir traditionell nicht gleicher Meinung und darum haben wir auch ein Offen. Sie kennen vielleicht noch Markus Lehmann und Helen Schai, das sind so die Exponenten auf jeder Velo-Seite, dafür und mehr das Auto, so ist es auch in unserer Fraktion. Von dem her sind wir offen und wir stimmen frei ab.

Ich selber bin aber in der UVEK-Mehrheit und ich habe mich schwer getan mit dieser Vorlage. Weil, wie vielfach gesagt wurde, die Initiative ist sehr velofokussiert, auch unglaublich detailliert und diese Forderungen, die in dieser Initiative sind, sind einfach zu einschränkend. Der Regierungsrat hat dann einen Gegenvorschlag gemacht und entgegen Beat Braun, ja, es war eine Initiative hier und nicht ein Gesamtpaket für den Verkehr, also der Gegenvorschlag hat nur die Initiative zum Thema und ich denke, der Regierungsrat hat doch eine gute Arbeit geleistet, weil das Velo ein sehr populäres Fortbewegungsmittel ist. Ich glaube, die Zahlen in der Stadt Basel und Region vor allem sind enorm gewachsen und für diese enorme Mehrbelastung, und das ist ja wirklich erfreulich, das ist wirklich sehr gut für die Umwelt, für viele Sachen, dass wir einfach hier eine ausgebaute Infrastruktur haben. Das machen wir auch beim ÖV, bei der S-Bahn, wir machen das auch bei der Autobahn, leider nicht beim Rheintunnel, da ist die Mehrheit der Schweizer Bevölkerung nicht dafür, die Autobahn auszubauen, aber ich glaube, in Basel ist eine deutliche Mehrheit für den Velo-Ausbau. Also wenn diese Abstimmung Initiative kommen würde, dann würde die höchstwahrscheinlich eine Mehrheit finden. Aber sie ist eben zu extrem und darum habe ich an diesem Gegenvorschlag mitgearbeitet.

Und für einmal, und da habe ich mich auch eingesetzt, geht der Gegenvorschlag von der UVEK-Mehrheit nur in zwei Punkten weiter als die Regierung. Eines ist die behördenverbindliche Verordnung, dass die öffentlich ist, und das andere ist etwas die Zeit und die Priorisierung. Ich denke, mit diesen zwei Erweiterungen kann auch wahrscheinlich die Regierung leben. Die Regierungsrätin hat relativ kurz festgehalten, dass die Regierung bei ihrem Gegenvorschlag bleiben möchte, aber sie hat das nicht vehement verteidigt. Also ich nehme an, die Regierung ist hier auch mit dem Gegenvorschlag nachher einverstanden.

Es ist uns aber auch klar von der EVP-Mitte-Fraktion, es kostet Parkplätze. Es ist auch im Bericht eine Zahl genannt worden und das sind 1'000 von 25'000 Parkplätzen auf öffentlichem Grund und das ist doch relativ viel. In zehn Jahren sind das 1'000 Parkplätze und da haben wir ein Problem. Wir haben wirklich ein Problem, weil da sind wir nicht der gleichen Meinung wie Jean-Luc Perret, dass das Auto keinen Platz mehr hat in Basel. Das Auto ist auch ein wichtiger Bestandteil von einer guten Mobilitätslösung und wir können nicht einfach nur den Autos immer den Platz wegnehmen. Wir von der Mitte-EVP-Fraktion sind vehement dafür, dass wir parallel Quartierparkings bauen, irgendwo vielleicht unter einem Infrastrukturbau, den die Regierung machen muss. Es kann ein Schulhaus sein und unten dran macht man nicht eine Turnhalle, haben wir, glaube

ich, genug, sondern wir könnten mal einen Parkplatz machen mit einer Einfahrt auf der Rückseite. Irgendwie kreativ sein, aber es ist wichtig, dass wir auch weiterhin Möglichkeiten haben, das Auto in der Stadt zu parkieren. Also hier kommt ein Vorstoss von unserer Fraktion.

Ich möchte nicht länger bleiben, wir haben ein Offen, aber ich persönlich hoffe, dass der Gegenvorschlag der UVEK eine Mehrheit findet.

Claudio Miozzari, Grossratspräsident: Nehmen Sie die Zwischenfrage von Joël Thüring an? Sie wird mit Vergnügen angenommen.

Joël Thüring (SVP): Herr Leonardt, als Vertreter einer aus meiner Sicht, zumindest habe ich das vermutet, immer noch gewerbefreundlichen Partei möchte ich Sie schon fragen, was sagen Sie denn den Gewerbetreibenden, die jetzt aufgrund Ihrer Stimme mit der Kommissionsmehrheit ihren Parkplatz verlieren werden, welcher notwendig ist, um das Gewerbe aufrechtzuerhalten, was sagen Sie denen?

Franz-Xaver Leonhardt (Mitte-EVP): Nein, ich glaube, das Gewerbe muss Platz haben, um ihre Arbeit zu machen und das braucht oft noch ein grosses Fahrzeug. Also Parkplätze für das Gewerbe prioritär behandeln.

Claudio Miozzari, Grossratspräsident: Es haben alle Fraktionen direkt oder indirekt gesprochen und wir hatten heute Morgen noch Herrn Seiler als Einzelsprecher auf der Liste. Er darf sprechen.

Daniel Seiler (FDP): Ich weiss gar nicht, wo ich anfangen soll hier bei diesem Thema. Ich muss natürlich einmal mehr dem Kollegen Messerli ein Kränzchen winden und selbstverständlich auch meinem Kollegen Beat Braun. Sie haben eigentlich alles gesagt. Ich habe mich mit diesem Thema der Velovorzugsrouten in den letzten Wochen, nicht über Weihnachten, aber in den letzten Wochen auch ein bisschen intensiv ausserhalb der UVEK beschäftigt und ich habe festgestellt, es herrscht sehr viel Uneinigkeit, was eine Velovorzugsroute sein soll. Ich glaube, das Einzige, was man sich so primär einig ist bei der Mehrheit und bei der Regierung, ist, dass die Autos da weg sollen.

Wir reden von 50 Kilometer Velovorzugsrouten. Ich habe mir erlaubt, mal zu googeln, wieso kommen wir überhaupt auf 50 Kilometer. Ich glaube, das liegt daran oder ich bin ziemlich sicher, weil in Zürich gab es die gleiche Initiative, da hatte man 50 Kilometer. Jetzt wenn man bei Google mal nachschaut, wie viele Strassenkilometer, also die Länge der Strassen in Zürich sind, dann sind das etwa 750 Kilometer. In Basel-Stadt sind es etwa weniger als die Hälfte, etwa 300 Kilometer. In Luzern, das steht auch im Bericht, hatte man die gleiche Initiative auch gemacht, da hat man 20 Kilometer gefordert bei 240 Kilometer. Wir können alle da den Dreisatz machen und ich mache jetzt nicht den Dreisatz, was es heisst, der Unterschied zwischen 40 Kilometer und 50 Kilometern, aber wir sehen, alleine die Menge an Forderungen in Kilometern, von denen wir hier sprechen, die ist eigentlich immens. Wir reden etwa von 17 Prozent von allen Strassen in dieser Stadt. Nur leider, wenn ich anschau, was das für Strassen sind, Kollege Messerli hat es gesagt, wir wissen es nicht. Irgendwo steht der Untere Rheinweg, irgendwo steht die Wettsteinallee, dann steht die Wettsteinbrücke, wo man vielleicht den Fussgängerweg ein bisschen schmaler machen kann und dafür die Velospur ein bisschen breiter. Das sind alles solche Informationen, die man so liest, wenn man diese Unterlagen durchblättert, aber um was es wirklich geht, das steht wirklich nirgends.

Ich habe wieder den Eindruck, dass wir beim gleichen Punkt sind wie bei der Klimagerechtigkeitsinitiative, das Stimmvolk wird am Schluss wieder die Katze im Sack kaufen. Niemand wird wissen, was genau passiert. Man hat jetzt Zeit seit 2022, wo die Initiative eingereicht wurde, bis heute und wir haben nicht einmal ein kleines Netzchen hier auf dem Beamer, über was wir eigentlich diskutieren. Und über das wollen Sie jetzt hier entscheiden im Saal? Ich meine, Sie haben die Meinungen gemacht, ich sage nur, wir machen es wieder gleich wie in der Vergangenheit. Wir wissen nicht, über was wir entscheiden, wir entscheiden primär, die Autos sind böse. Wie wollen Sie zum Beispiel auf einem Knotenpunkt das Vorrecht von Velos auf den Velovorzugsrouten sicherstellen? Wollen Sie die Autos anhalten mit Lichtsignalen im Feierabendverkehr von 5 Uhr bis 7 oder 8 Uhr und wenn dann alle Velopendler zu Hause sind, machen Sie die Lichtsignale wieder auf Grün? Das steht da drin, wenn man das anschaut, ich weiss nicht genau, wie Sie das Ganze umsetzen wollen und auch in der Realität in der heutigen Zeit mit all unseren Baustellen, auch das steht im Bericht, die Regierungsrätin geht davon aus, dass es zusätzlich sehr viele Baustellen braucht.

Auch steht im Bericht, dass die Regierung sagt, Basel-Stadt hat gar kein Sicherheitsproblem verglichen mit anderen Städten. Da steht drin, im Gegensatz zu anderen Schweizer Städten verzeichnet der Kanton Basel-Stadt trotz zunehmendem Veloverkehr weniger polizeilich rapportierte Unfälle mit Velobeteiligung. Sie reden von Sicherheit, die Regierung sagt, wir haben kein Sicherheitsproblem. Seit ich hier im Saal bin, ich darf hierhin kommen, das freut mich, ich darf auch sprechen,

das ist auch sehr schön, in jeder zweiten Sitzung werden Velomassnahmen verlangt. In jeder zweiten Sitzung werden Velomassnahmen durchgewunken. Im Amtsblatt jede Woche Velomassnahmen gegen Autos. Wir können jedes Jahr zwei Bände von Büchern füllen für Velomassnahmen gegen die Autos und Sie sagen, das reicht nicht. Ich finde, es reicht, wir brauchen das nicht.

Claudio Miozzari, Grossratspräsident: Herr Seiler, Sie dürfen sogar Zwischenfragen annehmen oder ablehnen. Sie werden angenommen.

Lisa Mathys (SP): Herr Seiler, Sie sagen, dass es irgendwie diese Notwendigkeit nicht gibt und dass es immer nur gegen das Auto geht. Wir haben einen gültigen Teilrichtplan Velo, wo ein Velowegnetz drin ist, das noch nicht umgesetzt ist und wir haben ein Umweltschutzgesetz. Bestreiten Sie, dass man diese Sachen umsetzen sollte?

Daniel Seiler (FDP): Dann setzen Sie doch bitte das um, was vorhanden ist und kreieren nicht irgendetwas künstliches Neues.

Claudio Miozzari, Grossratspräsident: Die zweite Frage wurden zurückgezogen. Damit sind wir mit den Wortmeldungen durch und kommen nochmals zu Regierungsrätin Esther Keller.

RR Esther Keller, Vorsteherin BVD: Vielen Dank für die lebhaftere, es war auch zu erwarten, die lebhaftere Debatte. Es ist wie so häufig und wie es wahrscheinlich auch richtig ist, den einen geht der Gegenvorschlag deutlich zu wenig weit, es ist zu langsam, zu wenig konsequent und die andere Seite sagt, das geht viel zu schnell und wir investieren da zu viel rein und setzen die Ziele zu hoch. Der Regierungsrat sieht das relativ nüchtern. Wir verfügen schon heute über die nötigen rechtlichen Grundlagen, die uns den Weg auch vorgeben. Neben dem genannten Bundesgesetz über die Velowege gibt es das kantonale Gesetz, das uns eben vorgibt, flächeneffiziente und umweltschonende Verkehrsmittel zu bevorzugen. Und das ist ja das Gute auch an diesem Gesetz, es ist relativ neutral gegenüber, ob jetzt das kleine Auto oder grosse Velo oder Fussgänger sind, es geht darum, dass flächeneffizient unterwegs sein eben besser gewichtet sein soll als weniger flächeneffiziente Arten und Weisen. Und das ist, Herr Messerli, umso wichtiger, weil wir in einer dichten Stadt wohnen. Wenn wir Fläche hätten nach Belieben, wäre das gar nicht so ein grosses Problem. Wir haben auch die Netto-Null-Ziele, und, und, und, also die rechtlichen Rahmenbedingungen sind gegeben.

Wir sind auf diesem Weg schon gut unterwegs, ja, das ist so, wir haben einen hohen Anteil an Menschen, die mit dem Velo unterwegs sind. Wir möchten aber auf diesem Weg auch weitergehen, eben weil die Zahl der Menschen zunimmt, die auch so unterwegs sind und die haben Ansprüche. Und diesen Weg möchten wir weitergehen mit dieser erneuerten Rahmenausgabebewilligung und auch mit dieser Zielvorgabe der Velovorzugsrouten im Netz.

Wo ich ihn recht gebe, ich glaube, es war im Votum auch von Herrn Braun, es braucht an jedem Ort, bei jedem Projekt eine Güterabwägung. Es ist eben nicht sinnvoll, und deshalb darf ich Sie nochmal in aller Deutlichkeit bitten, die Initiative abzulehnen, es ist nicht sinnvoll, solche Masse ins Gesetz zu schreiben. Und zwar nicht nur in der Abwägung gegenüber dem Autoverkehr, was man gerne mal vergisst, es geht auch um Abwägungen gegenüber Entsiegelung. Immer wieder haben wir die Herausforderung, dass wir gerne noch Bäume pflanzen möchten, aber irgendwann ist dann die Strasse zu breit, wenn man überall die Mindestmasse vorsieht. Also ich glaube, es geht wirklich um die Güterabwägung vor Ort und deshalb bitten wir Sie sehr, die Initiative abzulehnen. Wir haben diese Standards, wir möchten die und werden die anwenden, aber es braucht eine Beurteilung, eine sorgfältige vor Ort.

In diesem Sinne bitte ich Sie sehr, den Mittelweg der Regierung, den Gegenvorschlag zu unterstützen und auch wenn ich keine Viertelstunde zu dem referiert habe, Herr Leonhardt, ich meine das sehr ernst und ich bitte Sie, die Initiative abzulehnen.

Claudio Miozzari, Grossratspräsident: Für die Minderheit hat Daniel Hettich das Wort.

Daniel Hettich (LDP): Ich glaube, jetzt wurde heftig debattiert, vielen Dank. Wenn Sie etwas für alle machen wollen, für das Gewerbe, dann stimmen Sie doch einfach mit der Minderheit und dann kommt das gut.

Claudio Miozzari, Grossratspräsident: Für die UVEK-Mehrheit hat Raphael Fuhrer das Wort.

Raphael Fuhrer (GAB): Ich möchte gleich mit der Frage beginnen, haben wir ein Sicherheitsproblem, ja oder nein. Was vielleicht ganz interessant ist, ist zu wissen, dass 90 Prozent aller Unfälle mit Velo-Beteiligung polizeilich nicht registriert werden. Das steht im Sinus-Report, das ist eine Veröffentlichung des Büros für Unfallverhütung, eine unabhängige Stiftung, in der Fachleute arbeiten, worauf sich ganz viele Behörden in unserem Land beziehen. Die Zahl von einer schwerverletzten Person pro Woche bei uns im Kanton, meistens sind es Velofahrer*innen, die da hinter dieser Zahl stehen, finden wir von der UVEK-Mehrheit, das ist eine Zahl, die zu hoch ist und wenn man da etwas machen kann, und wir sind überzeugt, wir können das mit der geeigneten Infrastruktur und den vorgeschlagenen Massnahmen, dann sollen wir das auch tun.

Der zweite Punkt, der angesprochen wurde, die Blaulichtorganisationen, die werden angeblich behindert, wenn man das Velo fördert. Es gibt ja Städte, in denen tatsächlich das Velo bereits heute sehr stark gefördert wird und auch dort kommen die Blaulichtorganisationen an ihr Ziel. Innerhalb von einer nützlichen Frist eine Rettungsgasse zu bilden, ist, wenn Velos auf der Strasse sind, viel einfacher zu bewerkstelligen, als wenn einer Autokolonne dort steht.

Dann habe ich herausgehört, dass uns vorgeworfen wird von der UVEK-Minderheit, dass das Velo mit der Annahme unseres Gegenvorschlages zu viel Raum einnehmen würde in Zukunft. Ich meine, Luftbilder kennen wir heute alle, Google Maps, usw. Wenn wir in irgendein Quartier in unserem Kanton reinzoomen und uns mal anschauen, wie die Flächen sind, wie viel Fläche nimmt ein Velostreifen ein im Gegensatz zu einem Autostreifen, wie viele Parkplätze sind für das Auto da gegenüber dem Velo, dann ist da für uns alle augenfällig, dass der Platz heute genau umgekehrt verteilt ist. Und was wir jetzt mit dem Gegenvorschlag versuchen, ist ein wenig dort zu korrigieren, weil eben der Veloverkehr in den letzten Jahren massiv zugenommen hat und ein schlummerndes Potenzial da ist, dass noch viele mehr Leute umsteigen können.

Und ja, es ist natürlich eine gewisse Verschiebung der Gewichtung hin zum Velo in Sachen Sicherheit und auch in der Strassenraumgestaltung. Aber wenn wir uns anschauen, was das Bundesgesetz verlangt, und das ist der nächste Punkt, der uns ja vorgeworfen wird, man müsse gar nicht so viel machen als Kanton, also wenn wir schauen, was die planungsrechtlichen Grundlagen vom Bund her vorschreiben, dann ist es ein durchgehendes, sicheres, direktes und attraktives Velonetz. Durchgehend; zum Beispiel, der City-Ring von der Johanniterbrücke bis zum Bahnhof, ist das eine durchgehende Veloinfrastruktur? Auf keinen Fall. Sicher, eine schwerverletzte Person pro Woche, die meisten davon Velofahrende, also ist es auch nicht sicher. Direkt; uns fehlen Querungen wie zum Beispiel über Gleise, über den Rhein, usw., auch dort sind wir nicht, wo wir sein müssen. Und attraktiv; alle, die mit dem Velo regelmässig zum Beispiel über den Aeschenplatz fahren, wissen, attraktive Orte in unserem Kanton gibt es, aber es gibt auch viele, die nicht so sind. Also wir sind nicht dort, wo das Bundesgesetz uns als Kanton bis 2024 haben möchte und wenn wir heute nicht starten, werden wir das auch nicht bis dann schaffen und als Stadtkanton müssen wir den Anspruch haben, das auch bis 2037 zu schaffen.

Darum möchte ich nochmals dafür werben, dass wir heute mit dem Gegenvorschlag der UVEK-Mehrheit dieses Problem angehen und auf eine saubere Lösung abstützen, wie wir das im Gesetz relativ knapp festhalten können und direkt ab Beschluss dann auch bald mit den Arbeiten beginnen können, damit eben möglichst bald mehr Leute Velo fahren in unserem Kanton. Was dann auch wieder für die Autofahrerinnen und Autofahrer den Vorteil hat, dass weniger Autos unterwegs sind, dass der eine oder andere Parkplatz dann auch frei bleibt, wo dann auch das Gewerbe Güterumschlag, Anlieferung, usw. machen kann. Von mir aus, dass man diese Parkplätze danach gelb markiert, damit das Gewerbe dort auch Vorrang hat. Also von einem gewerbefeindlichen, autofeindlichen oder auch irgendwie übertriebenen und extremen Vorschlag kann nicht die Rede sein. Wir nehmen die Anliegen der Initiative auf und setzen sie auf eine massvolle Art um und setzen sie so um, dass wir dem Bundesgesetz gerecht werden.

Claudio Miozzari, Grossratspräsident: Eintreten ist obligatorisch, Rückweisung wurde nicht beantragt.

Wir kommen zu Detailberatung und wir tun das anhand des Berichts der Mehrheit der UVEK.

Da gibt es verschiedene Anträge. Das sind Anträge des Regierungsrates, der etwas streichen möchte oder etwas anders haben möchte. Wenn Sie der UVEK-Mehrheit nicht folgen möchten, dann müssen Sie diesen Anträgen zustimmen. Das als Vorbemerkung.

Detailberatung (Seite 16 des Berichts)

Titel und Ingress

I. Gegenvorschlag, Text der Initiative

1. Änderung des Umweltschutzgesetzes

§ 13 Abs. 2 lit. e (geändert)

Hier liegt ein Änderungsantrag des Regierungsrates vor. Er beantragt, Litera e zu streichen. Wir eröffnen dazu die Debatte. Zuerst hat Frau Keller das Wort, falls sie es wünscht. Sie verzichtet. Herr Fuhrer verzichtet nicht.

Raphael Fuhrer (GAB): Ich würde gerne präzisieren, das auf der Folie, das stimmt nicht ganz. Der Regierungsrat möchte nur den Teil streichen ab: der erhöhten Schutzbedürftigkeit der besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmenden, usw. Der erste Satz ist heute schon im Umweltschutzgesetz drin, einfach zur Klärung.

Trotzdem möchte ich noch kurz begründen, warum die UVEK-Mehrheit an diesem zweiten Satz festhalten möchte. Es ist aus unserer Sicht eindeutig so, dass eben gerade Velofahrende, aber auch Fussgänger*innen nicht in der gleichen Situation sind wie jemand, der im Auto ist mit 1,7 Tonnen Stahl um sich oder in einem Bus, im besten Fall ein Velohelm und das sollte auch im Gesetz abgebildet sein, das hier ein Gefälle besteht und dass man der besonderen Schutzbedürftigkeit dieser Verkehrsteilnehmer*innen auch das nötige Gewicht beimisst. Das war ja eines der Kernpunkte in der Initiative, die Sicherheit als Argument, warum Leute sich für oder gegen das Velo im Alltag entscheiden.

Claudio Miozzari, Grossratspräsident: Für die Minderheit verzichtet Daniel Hettich auf das Wort. Es liegen keine Wortmeldungen vor. Es ist richtig, was Herr Fuhrer gesagt hat. Es gibt einen Satz, den die UVEK-Mehrheit hinzufügen möchte, den der Regierungsrat nicht hinzufügen möchte. Die Folie war falsch. Wir kommen zur Abstimmung.

Abstimmung

JA heisst Zustimmung zum Änderungsantrag des Regierungsrates, NEIN heisst Ablehnung

Ergebnis der Abstimmung

37 Ja, 58 Nein, 0 Enthaltungen. [Abstimmung # 0005474, 15.01.25 15:40:07]

Der Grosse Rat beschliesst

den Änderungsantrag abzulehnen.

Claudio Miozzari, Grossratspräsident: Der Änderungsantrag wird abgelehnt mit 58 Nein-Stimmen gegen 37 Ja-Stimmen bei keiner Enthaltung.

Wir führen die Detailberatung weiter.

Abs. 5 lit. e (neu)

Hier liegt ein Änderungsantrag des Regierungsrates vor. Er beantragt eine eigene Formulierung für Litera e. Der Antrag liegt Ihnen vor. Zuerst hat die Antragstellerin Frau Keller das Wort, sie verzichtet. Herr Fuhrer wünscht es.

Raphael Fuhrer (GAB): Ganz kurz, der Gedanke der UVEK-Mehrheit ist, dass ein Velonetz nur als Ganzes funktioniert. Velovorzugsrouten sind gut und recht, unterstützen wir, aber die Haupt- und Nebenrouten sind genauso wichtig, denn jede Velofahrt startet bei mir zu Hause, endet beim Coop, bei der Schule, wo auch immer, da muss das ganze Netz von Anfang an angegangen werden.

Claudio Miozzari, Grossratspräsident: Der Sprecher der Minderheit verzichtet. Es gibt keine Wortmeldungen. Damit kommen wir zur Abstimmung.

Abstimmung

JA heisst Zustimmung zum Änderungsantrag des Regierungsrates, NEIN heisst Ablehnung.

Ergebnis der Abstimmung

37 Ja, 58 Nein, 0 Enthaltungen. [Abstimmung # 0005476, 15.01.25 15:41:40]

Der Grosse Rat beschliesst

den Änderungsantrag abzulehnen.

Claudio Miozzari, Grossratspräsident: Der Änderungsantrag wird abgelehnt mit 58 Nein-Stimmen gegen 37 Ja-Stimmen bei keiner Enthaltung.

Wir kommen zum nächsten Antrag.

Abs. 5 lit. f (neu)

Hier ist es so, dass die UVEK-Mehrheit etwas einfügen möchte, das im Umweltschutzgesetz noch nichts steht. Der Regierungsrat möchte es nicht einfügen. Zuerst hat die Antragstellerin Esther Keller das Wort, sie verzichtet. Herr Fuhrer verzichtet ebenfalls und Herr Hettich auch. Es liegen keine Wortmeldungen vor. Damit kommen wir zur Abstimmung.

Abstimmung

JA heisst Zustimmung zum Änderungsantrag des Regierungsrates, NEIN heisst Ablehnung

Ergebnis der Abstimmung

38 Ja, 58 Nein, 0 Enthaltungen. [Abstimmung # 0005478, 15.01.25 15:42:42]

Der Grosse Rat beschliesst

den Änderungsantrag abzulehnen.

Claudio Miozzari, Grossratspräsident: Der Änderungsantrag wird abgelehnt mit 58 Nein-Stimmen gegen 38 Ja-Stimmen bei keiner Enthaltung.

Abs. 5 bis (neu)

Hier liegt ein Änderungsantrag des Regierungsrates vor. Er beantragt, Abs. 5 bis zu streichen. Im Umweltschutzgesetz steht dieser Absatz bis heute nicht. Es gibt einen Antrag der UVEK, etwas einzufügen und der Regierungsrat möchte das streichen.

Wir eröffnen die Debatte. Auch hier wird verzichtet, ausser von Raphael Fuhrer.

Raphael Fuhrer (GAB): Auch kurz. Da geht es um die Standards und das ist wirklich der Kern der Sache, was am Ende darüber entscheidet, wie velotauglich die Infrastruktur ist. Da ist es aus Sicht der UVEK-Mehrheit wichtig, dass diese behördenverbindlich sind und somit auch Anwendung finden bei der Planung und bei der Umsetzung in den nächsten Jahren.

Claudio Miozzari, Grossratspräsident: Es liegen keine Wortmeldungen vor. Wir stimmen über diesen Änderungsantrag ab.

Abstimmung

JA heisst Zustimmung zum Änderungsantrag des Regierungsrates, NEIN heisst Ablehnung.

Ergebnis der Abstimmung

39 Ja, 57 Nein, 0 Enthaltungen. [Abstimmung # 0005480, 15.01.25 15:44:20]

Der Grosse Rat beschliesst

den Änderungsantrag abzulehnen.

Claudio Miozzari, Grossratspräsident: Der Änderungsantrag wird abgelehnt mit 57 Nein-Stimmen gegen 39 Ja-Stimmen bei keiner Enthaltung.

Wir führen die Detailberatung weiter.

2. Ausgabenbewilligung

- Erhöhung Rahmenausgabenbewilligung
- Erhöhung ZBE Langsamverkehr

Hier liegt ein Änderungsantrag des Regierungsrates vor. Er beantragt, bei Alinea 1 eine Rahmenausgabenbewilligung von 20,5 Millionen Franken und bei Alinea 2 einen Betrag von 180'000 Franken.

Wir eröffnen dazu die Debatte. Frau Keller verzichtet und hält am Antrag fest. Herr Fuhrer und Herr Hettich verzichten ebenfalls. Es liegen keine Wortmeldungen vor. Damit kommen wir zur Abstimmung.

Abstimmung

JA heisst Zustimmung zum Änderungsantrag, NEIN heisst Ablehnung.

Ergebnis der Abstimmung

38 Ja, 58 Nein, 0 Enthaltungen. [Abstimmung # 0005482, 15.01.25 15:45:44]

Der Grosse Rat beschliesst

den Änderungsantrag abzulehnen.

Claudio Miozzari, Grossratspräsident: Der Änderungsantrag wird abgelehnt mit 58 Nein-Stimmen gegen 38 Ja-Stimmen bei keiner Enthaltung.

Wir führen die Detailberatung weiter.

Die Kommissionsmehrheit beantragt, der Initiative den Gegenvorschlag gegenüberzustellen. Die Kommissionsminderheit beantragt, keinen Gegenvorschlag. Wir kommen zur Schlussabstimmung über den Gegenvorschlag. Wenn Sie den Gegenvorschlag in der Schlussabstimmung annehmen, wird dieser der Initiative so gegenübergestellt. Wenn Sie den Gegenvorschlag ablehnen, kommt die Initiative ohne Gegenvorschlag zur Abstimmung.

Schlussabstimmung

JA heisst mit Gegenvorschlag, NEIN heisst Verzicht auf Gegenvorschlag

Ergebnis der Abstimmung

72 Ja, 24 Nein, 0 Enthaltungen. [Abstimmung # 0005484, 15.01.25 15:46:54]

Der Grosse Rat beschliesst

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

§ 13 Abs. 2, Abs. 5, Abs. 5 bis (neu)

2 Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen dafür, dass

e) (**geändert**) alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vor Gefährdungen und vermeidbaren Behinderungen geschützt werden. Der erhöhten Schutzbedürftigkeit der besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ist dabei Rechnung zu tragen.

5 Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen ergreifen insbesondere folgende Massnahmen, um die Zielsetzungen gemäss Abs. 2 bis 4 zu erfüllen:

d) (**geändert**) Fördermassnahmen zugunsten von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln;

e) (**neu**) ein durchgehendes, sicheres, attraktives und angemessen dichtes Velowegnetz, wovon bis spätestens 10 Jahre nach Inkrafttreten dieser Bestimmung mindestens 40 km Velovorzugsrouten umgesetzt sind; parallel werden Haupt- und Nebenverbindungen bis spätestens 2042 ausgebildet; der Kanton veröffentlicht bis zur Fertigstellung des Netzes alle drei Jahre einen Bericht;

f) (**neu**) verkehrstechnische Sofortmassnahmen zur zeitnahen Behebung von Gefahrenstellen im Fuss- und Veloverkehr.

5 bis Das zuständige Departement legt Standards für die Planung, Projektierung und Umsetzung von kantonalen Fuss- und Veloverkehrsprojekten fest. Diese sind für die Behörden verbindlich.

2. Ausgabengenehmigung

Der Grosse Rat genehmigt zur Umsetzung des Gegenvorschlags Ausgaben in Höhe von insgesamt Fr. 23'940'000. Diese teilen sich wie folgt auf:

- Fr. 23'740'000 als Erhöhung der zweiten Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr (RAB LV II) von Fr. 10'000'000 auf insgesamt Fr. 33'740'000 zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur». Davon entfallen Fr. 16'000'000 auf die Projektierung und Umsetzung von Veloverkehrsmassnahmen und Fr. 7'740'000 auf Personalkosten beim Bau- und Verkehrsdepartement und beim Justiz- und Sicherheitsdepartement. 4'500'000 der internen Mittel für Personalressourcen sind auf 10 Jahre und 3'240'000 bis im Jahr 2042 befristet.

- Fr. 200'000 Franken ab 2025 als jährliche Erhöhung des ZBE Langsamverkehr bis im Jahr 2042.

II. Weitere Behandlung

Die Volksinitiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» 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 arbeitet der Grosse Rat unverzüglich eine entsprechende Vorlage aus. Bei Annahme des Gegenvorschlages bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt des Inkrafttretens der entsprechenden Gesetzesänderung.

Wenn das Initiativbegehren zurückgezogen wird, sind die Änderung des Umweltschutzgesetzes und der Ausgabenbeschluss (Gegenvorschlag) nochmals zu publizieren. Beides unterliegt dann dem fakultativen Referendum. Nach Eintritt der Rechtskraft der Änderung des Umweltschutzgesetzes bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

IV. Publikation

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

Claudio Miozzari, Grossratspräsident: Der Gegenvorschlag hat eine Mehrheit gefunden mit 72 Ja-Stimmen gegen 24 Nein-Stimmen.

Wir fahren fort.

II. Weitere Behandlung

Die Kommissionsmehrheit wie auch die -minderheit beantragen, die Initiative den Stimmberechtigten zur Verwerfung zu empfehlen.

Vom GAB und der SP wurden andere Anträge gestellt, und zwar die auf Annahme der Initiative.

Wir eröffnen auch hier nochmals die Debatte. Die Antragstellenden verzichten. Herr Fuhrer, Herr Hettich und Frau Keller verzichten ebenso. Damit kommen wir zur Abstimmung.

Abstimmung

NEIN heisst Empfehlung auf Verwerfung, JA heisst Empfehlung auf Annahme.

Ergebnis der Abstimmung

43 Ja, 52 Nein, 1 Enthaltungen. [Abstimmung # 0005486, 15.01.25 15:48:14]

Der Grosse Rat beschliesst

Empfehlung auf Verwerfung.

Claudio Miozzari, Grossratspräsident: Die Initiative wird zur Verwerfung empfohlen mit 52 Nein-Stimmen gegen 41 Ja-Stimmen.

III. Publikation

Damit ist der Grossratsbeschluss bereinigt und das Geschäft ist erledigt. Bei einer Empfehlung auf Verwerfung gibt es keine Empfehlung zur Stichfrage.