



Kanton Basel-Stadt

# Abstimmung vom 15. November 2015



## Wir stimmen ab über

- den Grossratsbeschluss vom 3. Juni 2015 betreffend Änderung der Kantonsverfassung vom 23. März 2005 (Revision der Gerichtsorganisation)
- die kantonale Initiative «Strassen teilen – JA zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr» (Strasseninitiative) sowie den diesbezüglichen Gegenvorschlag des Grossen Rates vom 21. Mai 2015
- den Grossratsbeschluss vom 3. Juni 2015 betreffend Totalrevision des Gesetzes betreffend das Erbringen von Taxidienstleistungen (Taxigesetz)

# Inhaltsverzeichnis

## Vorwort

---

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

## Erläuterungen

---

Erläuterungen betreffend Änderung der Kantonsverfassung vom 23. März 2005 (Revision der Gerichtsorganisation)	7
---	---

Erläuterungen zur Strasseninitiative und zum Gegenvorschlag des Grossen Rates	12
---	----

Erläuterungen zum Grossratsbeschluss betreffend Totalrevision des Taxigesetzes	20
--	----

## Grossratsbeschlüsse

---

Grossratsbeschluss betreffend Änderung der Kantonsverfassung vom 23. März 2005 (Revision der Gerichtsorganisation)	26
--	----

Grossratsbeschluss betreffend Strasseninitiative und Gegenvorschlag	28
---	----

Grossratsbeschluss betreffend Totalrevision des Taxigesetzes	31
--	----

## Initiativtext

---

Initiativtext der Strasseninitiative	37
--------------------------------------	----

## Stimmabgabe und Öffnungszeiten der Wahllokale

---

Briefliche und persönliche Stimmabgabe	41
--	----

Öffnungszeiten der Wahllokale: Basel, Riehen und Bettingen	42
--	----

Verlust von Abstimmungsunterlagen	43
-----------------------------------	----

Sehr geehrte Stimmbürgerin  
Sehr geehrter Stimmbürger

Am Wochenende vom 15. November 2015 können Sie über die folgenden kantonalen Vorlagen abstimmen:

- **Änderung der Kantonsverfassung vom 23. März 2005 (Revision der Gerichtsorganisation)**

Die aktuelle Gesetzgebung zur Organisation der Gerichte und der Staatsanwaltschaft stammt aus dem vorletzten Jahrhundert und ist aus verschiedenen Gründen veraltet. Daher wurde die gesamte Gerichtsorganisation unter Mitwirkung der Gerichte und der Staatsanwaltschaft einer Totalrevision unterzogen. Der Grosse Rat hat am 3. Juni 2015 mehrere Änderungen der Kantonsverfassung, ein neues Gerichtsorganisationsgesetz und verschiedene Änderungen von weiteren damit zusammenhängenden Gesetzen ohne Gegenstimme gutgeheissen. Die Referendumsfrist für das Gerichtsorganisationsgesetz und die weiteren Gesetze ist am 18. Juli 2015 unbenutzt abgelaufen. Die vom Grossen Rat beschlossenen Änderungen der Kantonsverfassung sind obligatorisch dem Volk zur Abstimmung vorzulegen. Die Änderungen der Kantonsverfassung betreffen die Richterwahlen, die Unvereinbarkeit von Ämtern, die Selbstverwaltung der Gerichte, Anpassungen an das Bundesrecht und Übergangsrecht.

**Regierungsrat und Grosse Rat empfehlen Ihnen deshalb, JA zum Grossratsbeschluss vom 3. Juni 2015 betreffend Änderung der Kantonsverfassung vom 23. März 2005 (Revision der Gerichtsorganisation) zu stimmen.**

- **Strasseninitiative und Gegenvorschlag des Grossen Rates**

Die Strasseninitiative verlangt, dass an allen verkehrorientierten Strassen (Hauptverkehrs- und Hauptsammelstrassen) im Kanton genügend breite Trottoirs und Velostreifen oder Velowege erstellt werden. Zudem muss der öffentliche Verkehr konsequent bevorzugt werden. Auf Strassen, auf denen solche Massnahmen nicht möglich sind, ist Tempo 30 zu signalisieren.

Die Stossrichtung der Initiative entspricht zwar grundsätzlich der baselstädtischen Verkehrspolitik. Die Forderungen der Initiative sind jedoch sehr absolut formuliert und sollen flächendeckend im ganzen Kanton gelten. Dies ist nicht sinnvoll und wäre nicht befriedigend. Zudem sind die vorgesehenen Fristen für die Umsetzung zu kurz.

Der Regierungsrat hat deshalb einen Gegenvorschlag erarbeitet, den der Grosse Rat neu formuliert hat. Dieser will Massnahmen zugunsten des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs kurzfristig nur dort umsetzen, wo dies mit Signalisationen und Markierungen oder mit einfachen baulichen Massnahmen möglich ist. Der Grosse Rat hat einen Betrag von fünf Millionen Franken bewilligt, um diese Massnahmen realisieren zu können.

**Regierungsrat und Grosser Rat empfehlen Ihnen deshalb:**

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

- **Totalrevision des Taxigesetzes**

Das neue Taxigesetz enthält unter anderem Änderungen zur Erteilung und zum Entzug von Bewilligungen. Damit kann die Qualität im Taxigewerbe, die von verschiedener Seite bemängelt wird, verbessert werden. Gleichzeitig musste das bestehende Taxigesetz aus dem Jahr 1996 an die bundesrechtlichen Vorgaben des Binnenmarktgesetzes und an das Freizügigkeitsabkommen angepasst werden.

**Regierungsrat und Grosser Rat empfehlen Ihnen deshalb, JA zum Grossratsbeschluss vom 3. Juni 2015 betreffend Totalrevision des Gesetzes betreffend das Erbringen von Taxidienstleistungen (Taxigesetz) zu stimmen.**

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

Der Präsident:



Dr. Guy Morin

Die Staatsschreiberin:



Barbara Schüpbach-Guggenbühl

Basel, den 22. September 2015

# Erläuterungen betreffend Änderung der Kantonsverfassung vom 23. März 2005 (Revision der Gerichtsorganisation)

## Das Wichtigste in Kürze

---

Die wichtigsten Grundsätze zur Organisation der Gerichte und der Staatsanwaltschaft sind in der Kantonsverfassung geregelt. Die näheren Einzelheiten werden auf Gesetzesstufe bestimmt, vor allem im Gesetz betreffend Wahl und Organisation der Gerichte sowie der Arbeitsverhältnisse des Gerichtspersonals und der Staatsanwaltschaft (Gerichtsorganisationsgesetz). Dieses Gesetz stammt aus dem Jahre 1895 und ist durch unzählige Teilrevisionen unübersichtlich geworden. Auch entspricht es in vielen Punkten inhaltlich nicht mehr den Anforderungen an eine moderne Gerichtsbarkeit. Daher hat der Grosse Rat eine Totalrevision des Gerichtsorganisationsgesetzes beschlossen. Das neue Gerichtsorganisationsgesetz erfordert auch die Anpassung einiger Bestimmungen über die Gerichtsorganisation in der Kantonsverfassung:

- Heute gibt es zwei Kategorien von nebenamtlichen Richterinnen und Richtern: Die Kategorie der nebenamtlichen ordentlichen Richter der meisten Gerichte wird vom Volk, die Kategorie der Ersatzrichter vom Grossen Rat gewählt. Neu soll es nur noch eine Kategorie von nebenamtlichen Richterinnen und Richtern geben.
- Diese – nun vereinheitlichten – nebenamtlichen Richterinnen und Richter sollen neu vom Grossen Rat gewählt werden. Die Wahl der vollamtlichen Gerichtspräsidentinnen und Gerichtspräsidenten verbleibt unverändert beim Volk.
- Heute gibt es an gewissen Gerichten neben den Gerichtspräsidentinnen und Gerichtspräsidenten auch eine Statthalterin oder einen Statthalter. Diese haben die gleichen Aufgaben wie eine Gerichtspräsidentin oder ein Gerichtspräsident. Der Begriff «Statthalterin/Statthalter» soll deshalb abgeschafft werden.
- Neu sollen auch die Vorsitzenden und Mitglieder der gerichtlichen und paritätischen Schlichtungsbehörden sowie die Verwaltungschefin beziehungsweise der Verwaltungs-

chef des Appellationsgerichts in die Verfassungsbestimmung über die Unvereinbarkeit verschiedener Ämter aufgrund der Gewaltenteilung aufgenommen werden. Bei dieser Gelegenheit sollen aus dieser Bestimmung die Kriminalkommissärinnen und Kriminalkommissäre gestrichen werden.

- Die auf Gesetzesstufe geregelte Selbstverwaltung der Gerichte, die Umbenennung der heutigen Rekurskommission für fürsorgliche Unterbringungen, Anpassungen an das Bundesrecht bei der Aufsicht über die Gerichte und das Übergangsrecht sind weitere Gründe für weitgehend begriffliche Anpassungen der Kantonsverfassung.

Der Regierungsrat und der Grosse Rat haben die Änderungen der Kantonsverfassung und des Gerichtsorganisationsgesetzes ohne Gegenstimme gutgeheissen. Änderungen der Kantonsverfassung sind im Rahmen des obligatorischen Referendums immer dem Stimmvolk zur Abstimmung zu unterbreiten. Gegen die Bestimmungen auf Gesetzesebene wurde kein Referendum ergriffen. Deshalb wird nur über die Verfassungsänderungen abgestimmt.

## Worum geht es?

---

Die vom Grossen Rat beschlossene Totalrevision der Gerichtsorganisation hat Auswirkungen auf die Kantonsverfassung, da in der Kantonsverfassung die wichtigsten Grundzüge der Gerichtsorganisation geregelt sind.

### **Neuorganisation Richterwahlen und Richter kategorien:**

Die nebenamtlichen Richterinnen und Richter sind heute aufgeteilt in die beiden Kategorien «nebenamtliche ordentliche Richter» und «Ersatzrichter». In der Praxis spielt diese Unterscheidung seit Langem keine Rolle mehr. In Zukunft soll es daher nur noch eine Kategorie von nebenamtlichen Richterinnen und Richtern geben. Der Begriff «Ersatzrichterin/Ersatzrichter» soll deshalb aus der Kantonsverfassung verschwinden.

Heute werden neben den vollamtlichen Gerichtspräsidentinnen und Gerichtspräsidenten auch die nebenamtlichen ordentlichen Richterinnen und Richter des Zivilgerichts, des Strafgerichts, des Sozialversicherungsgerichts und des Appellationsgerichts vom Volk gewählt. Die Ersatzrichterinnen und Ersatzrichter dieser Gerichte werden vom Grossen

Rat gewählt. Die Wahlbeteiligung des Stimmvolkes bei Richterwahlen ist seit vielen Jahren jeweils sehr gering. Bei der relativ hohen Anzahl von nebenamtlichen Richterposten sind zudem regelmässig Ersatzwahlen für zurückgetretene Richterinnen und Richter nötig, was aufwendig ist. Schliesslich gibt es selten mehr Kandidierende als Richterposten, weshalb es oft auch zu stillen Wahlen kommt. Neu sollen deshalb alle – nun in einer Kategorie vereinheitlichten – nebenamtlichen Richterinnen und Richter dieser Gerichte vom Grosse Rat gewählt werden.

Keine Änderungen gibt es bei der Wahl der vollamtlichen Gerichtspräsidentinnen und Gerichtspräsidenten. Diese werden weiterhin vom Volk gewählt, da sie die Spitze der rechtsprechenden Gewalt (Judikative) bilden. Die nebenamtlichen Richterinnen und Richter der Fachgerichte (Arbeitsgericht, Jugendgericht und Gericht für fürsorgliche Unterbringungen) werden ebenfalls wie bisher vom Regierungsrat gewählt.

An zwei Gerichten gibt es neben den Gerichtspräsidentinnen und Gerichtspräsidenten auch eine Statthalterin oder einen Statthalter. Diese haben heute die gleichen Aufgaben wie eine Gerichtspräsidentin oder ein Gerichtspräsident. Die Bezeichnung «Statthalterin/Statthalter» soll abgeschafft und in der Kantonsverfassung gestrichen werden. Das Amt soll am Appellationsgericht und am Strafgericht, die seit Jahrzehnten einen Statthalterposten besetzen, auch dem Namen nach in ein Gerichtspräsidium umgewandelt werden.

### **Anpassung der Regeln über die Unvereinbarkeit:**

Die Kantonsverfassung enthält zur Umsetzung der Gewaltenteilung zwischen rechtsetzender Gewalt (Legislative), vollziehender Gewalt (Exekutive) und rechtsprechender Gewalt (Judikative) Regeln zur Unvereinbarkeit. So darf zum Beispiel keine Richterin Mitglied des Grosse Rates oder kein Regierungsrat gleichzeitig Richter sein. In der Kantonsverfassung werden verschiedene Kategorien von Personen genannt, die diesen Unvereinbarkeitsregeln unterstehen. Diese Kategorien sollen angepasst werden.

Die Vorsitzenden und Mitglieder der gerichtlichen und paritätischen Schlichtungsbehörden sollen in den Katalog der Unvereinbarkeitsbestimmung der Kantonsverfassung aufgenommen werden. Davon betroffen sind alle am Appellationsgericht und am Zivilgericht für das zivilprozessuale Schlichtungsverfahren eingesetzten Schlichtungspersonen sowie die Vorsitzenden und Mitglieder der Staatlichen Schlichtungsstelle für Mietstreitigkeiten und

der kantonalen Schlichtungsstelle für Diskriminierungsfragen. Das ist damit zu begründen, dass die Schlichtungsbehörden nicht nur schlichtende, sondern auch rechtsprechende Funktionen haben.

Der Verwaltungschefin beziehungsweise dem Verwaltungschef des Appellationsgerichts kommt bei der durch die Totalrevision verstärkten Selbstverwaltung der Gerichte eine wichtige Stellung zu. Inhaberinnen und Inhaber dieses Postens sollen, ähnlich wie leitende Angestellte der Verwaltung, nicht dem Grossen Rat angehören dürfen.

In Sinne einer Bereinigung der Kantonsverfassung soll die Kategorie der Kriminalkommissärinnen und Kriminalkommissäre neu nicht mehr den Unvereinbarkeitsregeln unterstehen, da sie sich in der kantonalen Hierarchie nicht auf der gleichen Stufe befindet wie die anderen in der Kantonsverfassung aufgezählten Ämter und Berufe.

### **Selbstverwaltung der Gerichte:**

Aufgrund der neuen Bestimmungen auf Gesetzesesebene über eine erweiterte Selbstverwaltung der Gerichte ist auch in diesem Punkt die Kantonsverfassung anzupassen. Der bisherige Wortlaut, wonach das Gesetz den Verkehr des Grossen Rates mit dem Appellationsgericht regle, ist zu eng gefasst. Der Ausdruck «dem Appellationsgericht» soll daher durch den Ausdruck «den Gerichten» ersetzt werden.

### **Anpassung an das Bundesrecht:**

Damit besser zum Ausdruck kommt, dass es sich bei der heutigen «Rekurskommission für fürsorgerische Unterbringungen» von Bundesrechts wegen um ein Gericht handelt, hat der Grosse Rat die Umbenennung in «Gericht für fürsorgerische Unterbringungen» beschlossen. Diese Umbenennung muss auch in der Kantonsverfassung stehen.

Das Sozialversicherungsgericht und das Gericht für fürsorgerische Unterbringungen sind von Bundesrechts wegen obere kantonale Gerichte und können somit nicht mehr der Aufsicht eines anderen oberen Gerichtes, des Appellationsgerichts, unterstehen. Es muss deshalb in der Kantonsverfassung zum Ausdruck kommen, dass das Appellationsgericht nur die Aufsichtsinstanz über die unteren Gerichte des Kantons sein kann und nicht über alle anderen Gerichte des Kantons.

## Übergangsregelung:

Die Amtsdauer der Gerichtspräsidien, der heutigen Statthalterinnen und Statthalter sowie der Richterinnen und Richter beträgt grundsätzlich sechs Jahre. Die laufende Amtsdauer einiger Gerichte endet am 31. Dezember 2015. Die Wahlen in die Gerichte sollen im Lauf des Jahres 2016 nach neuem Recht stattfinden. Dazu braucht es in einer Übergangsbestimmung die einmalige Verlängerung der laufenden Amtsdauer dieser Gerichte um ein halbes Jahr.

## Abstimmungsempfehlung

---

Ein funktionierendes Gerichtswesen bildet einen Grundpfeiler moderner Staatlichkeit. Die Totalrevision der Gerichtsorganisation knüpft an bewährten kantonalen Rechtstraditionen an und entwickelt damit die Grundlage der hohen Qualität der baselstädtischen Rechtsprechung weiter. An der von der Regierung vorbereiteten Totalrevision haben die Gerichte und die Staatsanwaltschaft aktiv teilgenommen. Alle betroffenen Kreise haben dem Endergebnis schliesslich zugestimmt. Auch der Grosse Rat hat die Vorlage am 3. Juni 2015 ohne Gegenstimme verabschiedet. Gegen die Bestimmungen auf Gesetzesebene wurde kein Referendum ergriffen. Deshalb kommen nur diejenigen Teilbereiche der Gerichtsorganisation zur Abstimmung, die in der Kantonsverfassung geregelt sind und dem obligatorischen Referendum unterliegen.

**Regierungsrat und Grosser Rat empfehlen Ihnen deshalb, JA zum Grossratsbeschluss vom 3. Juni 2015 betreffend Änderung der Kantonsverfassung vom 23. März 2005 (Revision der Gerichtsorganisation) zu stimmen.**

# Erläuterungen zur Strasseninitiative und zum Gegenvorschlag des Grossen Rates

## Das Wichtigste in Kürze

---

Das Umweltschutzgesetz verlangt, dass der Kanton durch bauliche, betriebliche, verkehrlenkende oder -beschränkende Massnahmen dafür sorgt, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nicht motorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt werden und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt sind. Die Initiantinnen und Initianten der Initiative «Strassen teilen – JA zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr» (Strasseninitiative) sind der Meinung, dass diese Ziele nur ungenügend umgesetzt werden. Sie verlangen deshalb folgende Massnahmen:

- Alle verkehrsorientierten Strassen im Kanton Basel-Stadt (ausser Autobahnen) verfügen über normgerechte Trottoirbreiten.
- Alle verkehrsorientierten Strassen im Kanton Basel-Stadt (ausser Autobahnen) verfügen über Velomassnahmen; alternativ dazu kann auch Tempo 30 signalisiert werden.
- Der öffentliche Verkehr (ÖV) wird konsequent bevorzugt, Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs dürfen nicht zu Lasten des ÖV gehen.
- Die Forderungen müssen innerhalb von fünf Jahren (innerorts) beziehungsweise zehn Jahren (ausserorts) umgesetzt werden.

Die Zielsetzungen der Initiative entsprechen grundsätzlich der bereits heute praktizierten baselstädtischen Verkehrspolitik. Die Initiative unterstützt insbesondere auch die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs um zehn Prozent, wie sie im Umweltschutzgesetz festgeschrieben ist. Dennoch lehnen der Regierungsrat und der Grosse Rat die Initiative ab, weil die einzelnen Forderungen sehr absolut formuliert sind und flächendeckend auf allen Hauptverkehrs- und Hauptsammelstrassen des Kantons gelten sollen. Damit wäre es nicht mehr möglich, lokale Besonderheiten zu berücksichtigen. Die Initiative ver-

spricht zudem flächendeckend deutliche Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr. Aufgrund der engen Strassenverhältnisse in der Stadt wären diese Verbesserungen an vielen Orten aber gar nicht oder nur mit massiven Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr möglich.

Im Weiteren ist die Übergangsfrist von fünf beziehungsweise zehn Jahren sehr kurz. Aufgrund der notwendigen Planungsprozesse und der Belastung der Stadt mit Baustellen wäre es nicht möglich, alle betroffenen Strassen gemäss den Forderungen der Initiative fristgerecht umzubauen.

Der Gegenvorschlag des Grossen Rates nimmt das Kernanliegen der Initiative auf, rasche Verbesserungen für Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende und den öffentlichen Verkehr herbeizuführen. Der Gegenvorschlag beschränkt sich aber auf diejenigen Strassenabschnitte, auf denen Verbesserungen mit einfachen Mitteln wie Signalisationen und Markierungen sinnvoll und möglich sind. Zudem schlägt er keine flächendeckenden Velomassnahmen vor, sondern nur auf den definierten Velorouten. Für diese Massnahmen stellt der Gegenvorschlag einen Betrag von fünf Millionen Franken bereit.

Der Gegenvorschlag konzentriert sich vor allem auf Hauptverkehrs- und Hauptsammelstrassen (verkehrsorientierte Strassen), die gleichzeitig auch als Veloroute dienen. Sofern auf diesen Strassen noch keine Velomassnahmen realisiert sind, müsste innerhalb von sieben Jahren entweder Tempo 30 signalisiert werden oder es müssten Velostreifen markiert werden – wo nötig zu Lasten bestehender Parkplätze. Können die Anforderungen des Fuss-, Velo- und des öffentlichen Verkehrs mit solchen einfachen Massnahmen nicht umgesetzt werden, erfolgen die nötigen baulichen Massnahmen im Rahmen der notwendigen Erhaltungsmassnahmen. Hierzu legt der Gegenvorschlag keine Frist fest.

Liebe Stimmbürgerin, lieber Stimmbürger

Auf den Stadtstrassen wird es zunehmend eng. Wir müssen den Platz geschickter nutzen, um weiterhin sicher voranzukommen. Wenn mehr Leute zu Fuss gehen, das Velo nehmen oder den öffentlichen Verkehr (ÖV) nutzen, entlastet das die verstopften Strassen. Davon profitieren auch jene, die aufs Auto angewiesen sind.

Dazu müssen die Strassen fussgänger-, ÖV- und velofreundlicher werden. Die Strasseninitiative verlangt entlang den Hauptverkehrsstrassen kostengünstige, aber wirkungsvolle Massnahmen:

- durchgängige Trottoirs und sichere Querungsmöglichkeiten für die Fussgängerinnen und Fussgänger;
- durchgängige Radwege oder Velostreifen;
- wo der Platz für Velospuren fehlt oder anderweitig genutzt wird (z.B. Parkfelder), soll Tempo 30 gelten;
- konsequente Vorfahrt für Tram und Bus an den Lichtsignalanlagen.

### *Strassen teilen*

Die Initiative will die verkehrsreichen Strassen so aufteilen, dass Fussgängerinnen, Fussgänger, Velos und der öffentliche Verkehr sicherer und konfliktfrei vorankommen. Neue Markierungen und Signale sollen innert fünf Jahren realisiert werden. Für bauliche Massnahmen gilt eine zehnjährige Frist.

### *Grosses Potenzial nutzen*

Die Hälfte aller Autofahrten ist kürzer als fünf und jede achte kürzer als ein Kilometer. Diese Distanzen schaffen viele mit dem Velo oder zu Fuss in zehn bis 15 Minuten. Das grosse Potenzial lässt sich aber nur nutzen, wenn wir zu Fuss und per Velo genügend Raum und Schutz erhalten.

### *Vorfahrt für Tram und Bus*

Wer mit Bus und Tram unterwegs ist, lässt mehr Platz auf der Strasse für Handwerkerinnen, Handwerker und das Gewerbe. Deshalb sollen auch die Fahrgäste selber jederzeit reibungslos vorwärtskommen.

### *Angenehmeres Verkehrsklima schaffen*

Wir möchten Strassen, auf denen sich alle willkommen und sicher fühlen. Wählen mehr Menschen den Weg zu Fuss, das Velo oder Tram und Bus, macht das den Verkehr entspannter und es führt zu weniger Lärm, besserer Luft und zu mehr Bewegung.

*Ihre Stimme für sichere Strassen! Das Initiativkomitee empfiehlt Ihnen, JA zu stimmen zur Strasseninitiative und ebenfalls JA zum Gegenvorschlag. Bei der Stichfrage bitte die Initiative ankreuzen.*

[www.strasseninitiative-ja.ch](http://www.strasseninitiative-ja.ch)

## Stellungnahme des Regierungsrates zur Initiative

---

- *Die Initiative kann nicht halten, was sie verspricht:*  
Die Initiative verspricht flächendeckend Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den öffentlichen Verkehr. Die konkreten Lösungen bleiben aber vage. Die Strassenverhältnisse sind in Basel vielerorts eng. Es ist nicht überall möglich, die geforderten Flächen bereitzustellen. Die von der Initiative vorgeschlagene Einführung von Tempo 30 ist gemäss heutigem Bundesrecht auf vielen Hauptverkehrsstrassen der Stadt Basel jedoch nicht umsetzbar.
- *Die Initiative führt zu unbefriedigenden Lösungen:*  
Gemäss Initiativtext müssten Velomassnahmen flächendeckend auf allen verkehrorientierten Strassen umgesetzt werden. Also auch dort, wo kein oder sehr wenig Veloverkehr vorhanden ist, weil es attraktive Alternativrouten gibt, so zum Beispiel auf der Nauenstrasse oder der Brüglingerstrasse. Dies führt zu unnötigen Kosten und zu einer unbefriedigenden Nutzung der knappen Flächen.
- *Die Umsetzungsfristen sind nicht realistisch:*  
Die kurzen Fristen der Initiative (fünf Jahre innerorts beziehungsweise zehn Jahre ausserorts) können realistischerweise nicht eingehalten werden. Die heute vorhandenen Ressourcen für Planung und Ausführung genügen nicht. Dies gilt auch für die grossflächige Einführung von Tempo 30, die von der Gesetzgebung des Bundes abhängig ist.
- *Die knappen Umsetzungsfristen führen zu hohen Kosten:*  
Die knappen Fristen würden auch dazu führen, dass Strassenumbauten nicht mit dem Erhaltungsbedarf und den nötigen Unterhaltsarbeiten koordiniert werden können. Dies ist nicht sinnvoll und sehr teuer. Um die Fristen einhalten zu können, müssten viele Strassen gleichzeitig mit Baustellen belegt werden, was zu grossflächigen Behinderungen führen würde.

## Was sieht der Gegenvorschlag vor?

---

Der Gegenvorschlag des Grossen Rates konzentriert sich auf kurzfristig realisierbare Massnahmen, die einfach umgesetzt werden können.

Der Gegenvorschlag zur Strasseninitiative wird zu mehr Tempo-30-Strassen in Basel führen. Dort sind keine weiteren Velomassnahmen wie Velostreifen notwendig. Da die Einführung von Tempo 30 von der Rechtsprechung des Bundes abhängig ist, ist es schwierig abzuschätzen, auf welchen Strassenabschnitten die Umsetzung innert sieben Jahren möglich ist. Dort, wo die Signalisation von Tempo 30 nicht möglich ist, sollen Autospuren ummarkiert oder Parkplätze zugunsten von Velostreifen aufgehoben werden. Mit den Signalisations- und Markierungsmassnahmen des Gegenvorschlags sollen der Tramverkehr weniger behindert, die Sicherheit für Velofahrende erhöht und die Flächen für Fussgängerinnen und Fussgänger vergrössert werden.

Welche Massnahme an welcher Strasse umgesetzt wird, kann aus heutiger Sicht nicht verbindlich gesagt werden, weil hierzu jeder Streckenabschnitt untersucht werden muss und die künftige Auslegung des Bundesrechts zu Tempo 30 nicht prognostizierbar ist. Für eine erste Abschätzung des möglichen Parkplatzverlustes kam eine externe Studie zu folgenden Ergebnissen:

- Vom Gegenvorschlag der Strasseninitiative direkt betroffen sind Streckenabschnitte mit insgesamt rund 1800 Parkplätzen<sup>1)</sup>.
- Bei einer grosszügigen Auslegung des Bundesrechts, wie dies der Regierungsrat anstrebt, könnten mehr Streckenabschnitte in Tempo-30-Strassen umgewandelt werden. In diesem Fall müssten rund 650 Parkplätze entfallen. Dies entspricht rund 1.8 Prozent aller öffentlichen Parkplätze oder rund 0.7 Prozent aller Parkplätze in Basel.
- Bei einer engen Auslegung des Bundesrechts könnten deutlich weniger Streckenabschnitte in Tempo-30-Strassen umgewandelt werden. Insgesamt müssten deshalb etwa 1200 Parkplätze zugunsten von Velomassnahmen entfallen. Dies sind rund drei Prozent aller öffentlich zugänglichen Parkplätze in der Stadt Basel oder gut ein Prozent der Parkplätze insgesamt.

---

1) Annahme: Untersuchung für Strecken mit fehlenden Velomassnahmen. Die Auswirkungen von allfälligen Massnahmen zugunsten des Fussverkehrs und des öffentlichen Verkehrs sind ausgeklammert.

Für die Umsetzung der Massnahmen sieht der Gegenvorschlag eine Frist von sieben Jahren vor. An einigen Strassenabschnitten kommt aufgrund des Bundesrechts Tempo 30 nicht in Frage und Velomassnahmen lassen sich mit einfachen Mitteln nicht realisieren. Die dort notwendigen baulichen Massnahmen sollen im Rahmen von ohnehin anstehenden Erhaltungsmassnahmen zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden.

## Reaktionen auf den Gegenvorschlag

---

Die Initiantinnen und Initianten unterstützen grundsätzlich auch den Gegenvorschlag. Sie haben die Initiative dennoch nicht zurückgezogen, da sie Velomassnahmen nicht nur auf Velorouten, sondern auf sämtlichen verkehrsorientierten Strassen verlangen. Zudem ist den Initiantinnen und Initianten die Übergangsfrist von sieben Jahren zu lang.

Eine Minderheit des Grossen Rates hat sich sowohl gegen die Initiative als auch gegen den Gegenvorschlag ausgesprochen. Ihrer Meinung nach lassen sich die vorgeschlagenen Massnahmen nicht überall oder nicht in so kurzer Zeit durchsetzen. Zudem seien in Basel bereits heute viele Velomassnahmen umgesetzt. Sowohl die Initiative als auch der Gegenvorschlag würden Velofahrerinnen und Velofahrer auf Kosten anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer – insbesondere des motorisierten Individualverkehrs – bevorzugen.

## Stellungnahme des Regierungsrates zu den Reaktionen

---

Der Regierungsrat und die Mehrheit des Grossen Rates möchten Velomassnahmen entsprechend dem tatsächlichen Bedarf auf die definierten Velorouten beschränken. Zudem würde die Initiative aufgrund der kurzen Fristen, die auch für bauliche Massnahmen gelten würden, zu grossen, kaum abschätzbaren Kosten führen.

Die Stimmbevölkerung hat 2010 einen neuen Paragraphen ins Umweltschutzgesetz aufgenommen, der verlangt, dass der motorisierte Individualverkehr auf dem städtischen

Strassennetz um zehn Prozent reduziert wird. Der Gegenvorschlag zur «Strasseninitiative» würde einen wichtigen Beitrag zu dieser Verkehrsreduktion leisten.

## Abstimmungsempfehlung

---

Der Regierungsrat und der Grosse Rat unterstützen das Ziel der Initiative, die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern und den öffentlichen Verkehr zu fördern. Die flächendeckenden Forderungen der Initiative würden aus Sicht von Regierungsrat und Grosse Rat aber zu nicht befriedigenden Lösungen und sehr hohen Kosten führen. Zudem wären die von der Initiative verlangten Fristen kaum einzuhalten.

Demgegenüber konzentriert sich der Gegenvorschlag auf kurzfristig umsetzbare einfache Markierungen und Signalisationen. Dafür hat der Grosse Rat die notwendigen finanziellen Mittel beschlossen, was eine rasche Umsetzung ermöglicht.

### **Regierungsrat und Grosse Rat empfehlen Ihnen deshalb:**

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

## Was bewirken die möglichen Stimmabgaben zu Initiative und Gegenvorschlag?

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

Wenn die Stimmberechtigten die Initiative verwerfen und den Gegenvorschlag annehmen, werden innerhalb von sieben Jahren einfache Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr sowie Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr gemäss dem Beschluss des Grossen Rates umgesetzt.

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

Wenn die Stimmberechtigten die Initiative annehmen und den Gegenvorschlag ablehnen, findet in den nächsten fünf bis zehn Jahren eine umfassende und teure Umverteilung des Strassenraums aller verkehrsorientierten Strassen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie zugunsten des öffentlichen Verkehrs statt.

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

Wenn sowohl die Initiative als auch der Gegenvorschlag abgelehnt werden, bleiben die bisherigen gesetzlichen Regelungen gültig. In diesem Fall können weder die Anliegen der Initiantinnen und Initianten noch der Gegenvorschlag umgesetzt werden.

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

Wenn sowohl die Initiative als auch der Gegenvorschlag angenommen werden, entscheidet die Stichfrage. Entscheidet sich eine Mehrheit der Stimmberechtigten bei der Stichfrage für die Initiative, findet in den nächsten fünf bis zehn Jahren eine umfassende und teure Umverteilung des Strassenraums aller verkehrsorientierten Strasse zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie zugunsten des öffentlichen Verkehrs statt. Entscheidet sich eine Mehrheit der Stimmberechtigten bei der Stichfrage für den Gegenvorschlag, werden innerhalb von sieben Jahren einfache Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr sowie Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr gemäss dem Beschluss des Grossen Rates umgesetzt.

# Erläuterungen zum Grossratsbeschluss betreffend Totalrevision des Taxigesetzes

## Das Wichtigste in Kürze

---

Das Taxigewerbe ist in der Schweiz und in den meisten vergleichbaren Ländern grundsätzlich privat organisiert, steht aber dem öffentlichen Dienst nahe. Mit der Bewilligung, Taxidienstleistungen erbringen zu dürfen, gehen einige Sonderrechte einher. Dies erfordert besondere Regelungen. Namentlich sind dies die Verwendung einer Taxilampe, besondere Verkehrsanordnungen für Taxis, wie zum Beispiel die Benutzung einer Busspur, sowie die Benutzung der öffentlichen Standplätze.

Alle Unternehmen des Personentransports, die diese Privilegien in Anspruch nehmen möchten, müssen sich dem Taxigesetz unterstellen. Denn der Fahrgast, der ein «öffentliches» Taxi benutzt, geht davon aus, dass er ein kontrolliertes und vertrauenswürdiges Transportmittel in Anspruch nimmt. Zudem muss der Personentransport den bundesrechtlichen Bestimmungen genügen. Um dies sicherzustellen, musste das bestehende Taxigesetz aus dem Jahr 1996 an die Vorgaben des Binnenmarktgesetzes und des Freizügigkeitsabkommens angepasst werden.

Mit der Gesetzesrevision wurde auch die Qualität im Taxigewerbe verbessert, die von verschiedener Seite bemängelt worden war. Dabei handelt es sich um Bestimmungen über die Bewilligungserteilung beziehungsweise den Bewilligungsentzug, die klarer reglementiert sind und neu bei Taxifahrerinnen und Taxifahrern auch den Leumund erfassen. Für Taxibetriebsbewilligungen wird zudem eine zeitliche Begrenzung eingeführt. Auch der Betrieb einer Einsatzzentrale untersteht neu einer Bewilligungspflicht.

Der Grosse Rat hat die Revision des Taxigesetzes am 3. Juni 2015 verabschiedet. Gegen den Beschluss des Grossen Rates wurde das Referendum ergriffen.

## Worum geht es?

---

Das neue Taxigesetz verbessert die Qualität des Basler Taxigewerbes und trägt den aktuellen Bestimmungen des Binnenmarktgesetzes und des Freizügigkeitsabkommens Rechnung. Zentral für die Revision war die Beachtung des Grundrechts der Wirtschaftsfreiheit. Die Empfehlungen der eidgenössischen Wettbewerbskommission wurden ebenfalls berücksichtigt.

Neben einer verständlicheren und präziseren Formulierung umfasst das neue Taxigesetz folgende Neuerungen:

- Nicht mehr nur für Taxibetreibende, sondern auch für Taxifahrerinnen und Taxifahrer ist ein guter Leumund Voraussetzung für die Erteilung einer Bewilligung. Damit wurde ein zentrales Kriterium ins Gesetz aufgenommen, das den Behörden in begründeten Fällen eine Handhabe zur Bewilligungsverweigerung und zum Bewilligungsentzug bietet.
- Es gibt nur noch eine Art Taxibetriebsbewilligung. Da an die aktuell 18 Taxis mit der bisherigen B-Bewilligung neu dieselben Anforderungen gestellt werden wie an Taxis mit der bisherigen A-Bewilligung, sollen ihnen auch dieselben Rechte zukommen.
- Eine Vereinfachung für das Taxigewerbe stellt auch der Verzicht auf die Bewilligung für Gesellschaftswagen dar. Es hat sich gezeigt, dass diese keinem Bedürfnis entspricht und eine gesetzliche Regelung deshalb nicht notwendig ist.
- Die Taxibetriebsbewilligungen werden zeitlich begrenzt. Damit wird der Markt beweglicher. Die Taxibetreibenden müssen regelmässig den Nachweis erbringen, dass sie die Voraussetzungen für eine Taxibetriebsbewilligung erfüllen.
- Die Taxifahrerbewilligungen sind nur so lange gültig, als sie beruflich genutzt werden. Dies verhindert, dass Taxifahrerinnen und Taxifahrer tätig sind, die nicht über die notwendige Fahrpraxis und entsprechende Ortskenntnisse verfügen.
- Die Taxizentralen sind neu bewilligungspflichtig. Damit können bei groben Verfehlungen Massenverfahren gegen Taxibetreibende verhindert werden, da direkt auf fehlbare Einsatzzentralen zugegriffen werden kann. Zudem kann die Behörde gezielter und einfacher auf Missstände bei den Einsatzzentralen reagieren.

- Die Arbeitsschutzbestimmungen wurden umformuliert. Die bisherige Regelung, wonach der Gesuchsteller für seine Angestellten dem massgeblichen Gesamtarbeitsvertrag angeschlossen sein muss, verstösst gegen die Koalitionsfreiheit und das Binnenmarktgesetz. Das ist nicht legal.
- Das Rauchen in Taxis ist verboten.

Das neue Taxigesetz schafft zudem die Grundlage, um auf Verordnungsstufe Vorschriften bezüglich der Umweltverträglichkeit eines Fahrzeugs zu erlassen. Schliesslich wird die bisherige Taxifachkommission aufgehoben. Die zuständigen Behörden werden aber auch in Zukunft Vertreterinnen und Vertreter des Taxigewerbes, der Arbeitnehmerorganisationen sowie weiterer Anspruchsgruppen wo möglich und sinnvoll regelmässig anhören.

Das Referendumskomitee lehnt das Taxigesetz aus folgenden Gründen ab:

Wir brauchen ein Taxigewerbe im Interesse der Allgemeinheit. Es soll die Mobilität auch für diejenigen gewährleisten, welche nicht auf den öffentlichen Verkehr zurückgreifen können. Insbesondere für ältere, gebrechliche oder kranke Menschen ist die Taxifahrt oft die einzige Möglichkeit ein selbstständiges Leben zu führen. Die Taxibranche leidet schon lange unter Imageproblemen und bezahlt die tiefsten Löhne. Der regierungsrätliche Auftrag zur Überarbeitung des Taxigesetzes hatte zum Ziel, die Arbeitsbedingungen und die Qualität der Taxidienstleistung zu verbessern. Das vorliegende Gesetz verschärft jedoch die Probleme, statt sie zu lösen.

Die wichtigsten Argumente gegen diese Vorlage:

- Die Stundenlöhne für angestellte Taxifahrerinnen und -fahrer sind inakzeptabel tief. Der Bruttostundenlohn beträgt nach Erhebungen der Unia gerade noch 13 bis 17 Franken! Ein Grund für diese Misere ist, dass Basel im weltweiten Vergleich eine extrem hohe Anzahl Taxis pro Einwohner hat. Das Gesetz

bietet dafür keine Lösung, wie zum Beispiel die Anzahl Taxis zu limitieren.

- Das Gesetz bietet keinen Schutz der Branche vor Lohndumping. Der Gesamtarbeitsvertrag wurde aus dem Gesetz ersatzlos gestrichen.
- Die demokratische Mitsprachemöglichkeit für die Taxifahrerinnen und -fahrer und die Tourismusbranche gibt es nicht mehr. Die Taxifachkommission wird abgeschafft.
- Das Taxigesetz verpasst es, mit klaren Regulierungen das lokale Taxigewerbe vor unlauteren Dumpingkonkurrenten zu schützen, welche deshalb in anderen Ländern schon verboten sind. Es ignoriert diese neuen Technologien und ist bereits veraltet, bevor es in Kraft tritt.

Deshalb ein klares NEIN zum neuen Taxigesetz, damit der Weg für eine gute Lösung frei wird!

## Stellungnahme des Regierungsrates zu den Einwänden

---

– *Ein kantonales Taxigesetz kann keinen Mindestlohn garantieren:*

Eine gesetzliche Limitierung der Anzahl Taxis wäre hinsichtlich des verfassungsrechtlichen Grundrechts der Wirtschaftsfreiheit sehr problematisch. Auch würde damit kaum jenen Taxifahrerinnen und -fahrern geholfen, deren Arbeitsbedingungen verbessert werden sollen.

Die Löhne im Taxiwesen sind teilweise tief, fallen jedoch sehr unterschiedlich aus. Gemäss Lohnerhebungen des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG, Sektion Nordwestschweiz, dem die vier grössten Taxigesellschaften angehören, liegt der Stundenlohn einer angestellten Fahrerin beziehungsweise eines angestellten Fahrers bei durchschnittlich 20 Franken.

– *Der Abschluss eines Gesamtarbeitsvertrages ist Sache der Arbeitnehmer und Arbeitgeber – und nicht des Staates:*

Der einstige Gesamtarbeitsvertrag im Taxiwesen wurde durch die Gewerkschaften per Ende 2013 gekündigt. Es ist bundesrechtlich verboten, einen Anschlusszwang an einen Gesamtarbeitsvertrag in ein kantonales Gesetz aufzunehmen.

– *Mitsprachemöglichkeiten werden durch das neue Gesetz sogar verbessert:*

Der früheren Taxifachkommission kamen keinerlei Entscheidkompetenzen zu. Das neue Gesetz hingegen stärkt die Mitsprache: Vor Inkraftsetzung der Verordnung und bei wesentlichen Verordnungsänderungen muss gemäss Grossratsbeschluss zwingend eine vorgängige Anhörung der Sozialpartner durchgeführt werden.

– *Gewerbsmässige Personentransporte unterstehen nicht dem Taxigesetz:*

Fahrzeuge, die beispielsweise für «Uber» oder ähnliche Firmen Leistungen erbringen, verfügen nicht über die vorgeschriebene Taxilampe und werden nicht auf den öffentlichen Taxistandplätzen aufgestellt. Damit unterstehen sie nicht dem Taxigesetz. Stattdessen sind diese Angebote dem gewerbsmässigen Personentransport zuzuordnen. Ein Eingriff in den gewerbsmässigen Personentransport wäre sowohl aus binnenmarktal als auch ordnungspolitischen Gründen problematisch.

## Abstimmungsempfehlung

---

Die Totalrevision des Taxigesetzes verbessert die Qualität im Taxigewerbe und ermöglicht die zwingenden Anpassungen an die Vorgaben des Binnenmarktgesetzes und des Freizügigkeitsabkommens.

**Regierungsrat und Grosser Rat empfehlen Ihnen deshalb, JA zum Grossratsbeschluss vom 3. Juni 2015 betreffend Totalrevision des Gesetzes betreffend das Erbringen von Taxidienstleistungen (Taxigesetz) zu stimmen.**

# Grossratsbeschlüsse

## Grossratsbeschluss betreffend Änderung der Kantonsverfassung vom 23. März 2005 (Revision der Gerichtsorganisation)

---

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. 14.0147.01 vom 27. Mai 2014 sowie in den Bericht der Justiz-, Sicherheits- und Sportkommission Nr. 14.0147.02 vom 21. Mai 2015, beschliesst:

I.

Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005<sup>1)</sup> (Stand 15. März 2015) wird wie folgt geändert:

§ 44. Abs. 1

<sup>1</sup> Die Stimmberechtigten wählen:

e) *Aufgehoben.*

f) *Aufgehoben.*

§ 46. Abs. 3 (geändert)

<sup>3</sup> Für die Wahl des Regierungsrates, des Regierungspräsidenten oder der Regierungspräsidentin, der Gerichtspräsidenten und Gerichtspräsidentinnen gilt das Majorzwahlverfahren.

§ 71. Abs. 1 (geändert), Abs. 2 (geändert)

<sup>1</sup> Die Mitglieder des Grossen Rates und des Regierungsrates, der Staatsschreiber oder die Staatschreiberin, der Beauftragte oder die Beauftragte für das Beschwerdewesen, die Richter und Richterinnen aller richterlichen Behörden, die Vorsitzenden und die Mitglieder aller Schlichtungsbehörden, die Gerichtsschreiber und Gerichtsschreiberinnen des Appellationsgerichtes sowie die Staatsanwälte und Staatsanwältinnen können nur einer dieser Behörden angehören.

<sup>2</sup> Personen, die in leitender Stellung in der Verwaltung oder als persönliche Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des Regierungsrates oder von Mitgliedern des Regierungsrates regelmässig und massgeblich den Regierungsrat bei seinen Beschlüssen und Entscheiden beraten und bei deren Vorbereitung mitwirken, können dem Grossen Rat nicht angehören. Das gilt auch für die Verwaltungschefin oder den Verwaltungschef des Appellationsgerichtes.

§ 89. Abs. 1 (geändert)

<sup>1</sup> Der Grosse Rat wählt auf Antrag seiner Kommission den Beauftragten oder die Beauftragte für das Beschwerdewesen sowie die Richter und Richterinnen, sofern das Gesetz nichts anderes vorsieht.

---

1) SG 111.100.

§ 99. Abs. 1 (geändert)

<sup>1</sup> Das Gesetz regelt die Organisation und die Geschäftsordnung des Grossen Rates sowie den Verkehr mit dem Regierungsrat, den Gerichten und der Ombudsstelle.

§ 115. Abs. 1 (geändert)

<sup>1</sup> Die Verwaltungsgerichtsbarkeit obliegt dem Sozialversicherungsgericht, den vom Gesetz vorgesehenen Rekurskommissionen, dem Gericht für fürsorgliche Unterbringungen und dem Appellationsgericht.

§ 117. Abs. 4 (geändert)

<sup>4</sup> Das Appellationsgericht übt die Aufsicht über die unteren Gerichte aus.

§ 150. Änderung der Kantonsverfassung vom 3. Juni 2015

<sup>1</sup> Die laufende Amtsdauer der nach bisherigem Recht gewählten Gerichtspräsidentinnen und Gerichtspräsidenten, der Statthalterinnen und Statthalter sowie Richterinnen und Richter wird bis zum Beginn der Amtsdauer der nach neuem Recht zu wählenden Gerichtspräsidentinnen und Gerichtspäsidenten sowie Richterinnen und Richter verlängert.

<sup>2</sup> Die laufende Amtsdauer der nach bisherigem Recht gewählten Ersatzrichterinnen und Ersatzrichter des Sozialversicherungsgerichts wird bis zum Beginn der Amtsdauer der nach neuem Recht zu wählenden Richterinnen und Richter des Sozialversicherungsgerichts verlängert.

II.

Diese Änderung ist zu publizieren. Sie unterliegt dem obligatorischen Referendum und ist den Stimmberechtigten zur Abstimmung zu unterbreiten. Sie unterliegt im Fall der Annahme durch die Stimmberechtigten zudem der Gewährleistung des Bundes.

Nach Eintritt der Rechtskraft bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt der Wirksamkeit.

Basel, den 3. Juni 2015

NAMENS DES GROSSEN RATES

Die Präsidentin: Elisabeth Ackermann

Der I. Sekretär: Thomas Dähler

### **Zustimmung des Grossen Rates**

An seiner Sitzung vom 3. Juni 2015 stimmte der Grosse Rat dem Grossratsbeschluss betreffend Änderung der Kantonsverfassung vom 23. März 2005 (Revision der Gerichtsorganisation) mit 79 zu 0 Stimmen zu.

## Grossratsbeschluss betreffend Strasseninitiative und Gegenvorschlag

---

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. 13.1547.02 vom 26. August 2014 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 13.1547.03 vom 1. April 2015, beschliesst:

### *I. Gegenvorschlag*

Im Sinne eines Gegenvorschlages zu der von 3388 im Kanton Basel-Stadt Stimmberechtigten eingereichten, vom Grossen Rat in seiner Sitzung vom 12. Februar 2014 an den Regierungsrat überwiesenen, formulierten Volksinitiative «Strassen teilen – JA zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr» (Strasseninitiative) mit dem folgenden Wortlaut:

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

Das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt vom 13. März 1991 wird mit § 13c ergänzt:

§ 13c. Zur Umsetzung des in § 13b, insbesondere Abs. 3 zu gewährleistenden Schutzes vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen, ergreift der Kanton für alle gemäss Strassennetzhierarchie verkehrsorientierten Strassen mit begleitendem und/oder querendem Fuss- und Veloverkehr sowie für die Tramachsen folgende Massnahmen:

- a) Die Flächen für den Fussverkehr entlang oder quer zu verkehrsorientierten Strassen sind nach den aktuellen VSS-Normen auszubilden oder anzupassen.
- b) Es werden durchgehende Verkehrsanlagen für den leichten Zweiradverkehr gemäss VSS-Normen in beide Fahrrichtungen angeboten. Zu bevorzugen sind Radwege aller Art. Radstreifen sind innerorts generell, ausserorts nur in Ausnahmefällen ausreichend.
- c) Der Strassenquerschnitt darf auf Grund der Massnahmen lit. a und b nur in Ausnahmefällen verbreitert werden. Heutige, den FussgängerInnen vorbehaltene Trottoirs dürfen nicht verschmälert werden. Die Mitnutzung durch den Radverkehr ist nur in Ausnahmefällen und unter Berücksichtigung der VSS-Normen und von Abs. 2 zulässig.
- d) Auf den Tramachsen werden Tram und Bus an den Lichtsignal- und Pförtneranlagen verstärkt und konsequent bevorzugt. Gegebenenfalls sind für die Bevorzugung weitere bauliche, betriebliche, verkehrslenkende und -beschränkende Massnahmen zu ergreifen.

<sup>2</sup> Durch die Massnahmen gemäss Abs. 1 und nötigenfalls durch weitere bauliche, betriebliche, verkehrslenkende und -beschränkende Massnahmen

- a) gewährleistet der Kanton auf seinen Kantonsstrassen einen sicheren und hindernisfreien, gegenüber dem Motorfahrzeugverkehr bevorzugten sowie unter sich möglichst konfliktfreien Tram-, Bus-, Fuss- und Veloverkehr
- b) verhindert der Kanton Ausweichverkehr von Motorfahrzeugen auf siedlungsorientierte Strassen.

<sup>3</sup> Die Pflicht gemäss Abs. 1 lit. b entfällt,

- a) sofern innerorts die betroffenen Strassen als Strecken oder in Zonen mit maximal Tempo 30, entsprechend den bundesrechtlichen Vorgaben, signalisiert werden
- b) sofern innerorts auf baulich besonders engen Strassenabschnitten, falls die Vorgaben des Bundesrechts eine Signalisation mit maximal Tempo 30 nicht erlauben, mit geeigneten Massnahmen eine deutliche Verminderung des motorisierten Individualverkehrs gewährleistet wird
- c) sofern ausserorts der Veloverkehr unabhängig der verkehrsorientierten Strassen direkt, sicher und unwegfrei auf bestehenden Verkehrsanlagen geführt wird.

<sup>4</sup> Zur Umsetzung von § 13b, insbesondere Abs. 3, ist mit geeigneten Massnahmen, insbesondere jenen gemäss § 13c Abs. 1 lit. d, dafür zu sorgen, dass dem öffentlichen Verkehr weder aus § 13c Abs. 1 lit. a bis c noch Abs. 3 Nachteile in Bezug auf vermeidbare Behinderungen und Gefährdungen erwachsen.

<sup>5</sup> Bis spätestens 5 Jahre nach Annahme der Initiative müssen die betroffenen Strassen innerorts die Massnahmen gemäss Abs. 1 bis 4 aufweisen. Auf betroffenen Strassen ausserorts müssen bauliche Massnahmen gemäss Abs. 1 bis 4 bis spätestens 10 Jahre nach Annahme der Initiative umgesetzt sein.»

wird beschlossen:

1.

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

Es wird folgender neuer § 13c eingefügt:

*§ 13c. Massnahmen an Hauptverkehrs- und Hauptsammelstrassen*

<sup>1</sup> Der Kanton gestaltet zur Umsetzung des § 13b, Abs. 3 Hauptverkehrs- und Hauptsammelstrassen so aus, dass sie folgende Bedingungen erfüllen:

- a) Entlang oder quer zur Strasse sind bedürfnisgerechte Flächen und Wege für den Fussverkehr nach den aktuellen VSS-Normen ausgebildet und sicher, direkt und hindernisfrei gestaltet.
- b) Auf Strecken und in Knoten, die im Teilrichtplan Velo als Veloroute festgelegt sind, sind sichere, direkte, hindernisfreie und gemäss den aktuellen VSS-Normen ausgestaltete Verkehrsanlagen für den leichten Zweiradverkehr vorhanden.
- c) Der öffentliche Verkehr ist an den Lichtsignalanlagen konsequent bevorzugt. Die freie Fahrt für Tram- und Buslinien ist entweder durch eine eigene Fahrspur, durch die Einrichtung von Fahrbahnhaltestellen oder durch sonstige verkehrstechnische und verkehrssteuernde Massnahmen gewährleistet.

<sup>2</sup> Binnen sieben Jahren nach Annahme der Gesetzesänderung sind im Sinne der Ziele gemäss Abs. 1 signalisations-, markierungstechnische und einfache bauliche Massnahmen umzusetzen. Die darüber hinausgehende Umsetzung erfolgt im Rahmen der Erhaltungsmassnahmen.

<sup>3</sup> Auf Strassen, auf denen die Erfüllung der Bedingungen gemäss Abs. 1 nicht möglich ist, ist binnen sieben Jahren eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h zu signalisieren.

2.

Für die Umsetzung von signalisations-, markierungstechnischen und einfachen baulichen Massnahmen sowie die Signalisation der Höchstgeschwindigkeit sowie der Finanzierung der erforderlichen befristeten Projektstellen wird eine Rahmenausgabe in der Höhe von Fr. 5'000'000 zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements bewilligt.

## II. Weitere Behandlung

Die Volksinitiative «Strassen teilen – JA zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative)» und der vorliegende Gegenvorschlag sind der Gesamtheit der Stimmberechtigten zum Entscheid vorzulegen. Für den Fall, dass sowohl das Initiativbegehren als auch der Gegenvorschlag angenommen werden, haben die Stimmberechtigten zu entscheiden, welche der beiden Vorlagen sie vorziehen.

Der Grosse Rat empfiehlt den Stimmberechtigten, die Volksinitiative «Strassen teilen – JA zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative)» zu verwerfen und den vorliegenden Gegenvorschlag anzunehmen.

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

Wenn das Initiativbegehren zurückgezogen wird, ist die Änderung des Umweltschutzgesetzes 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.

Basel, den 21. Mai 2015

NAMENS DES GROSSEN RATES  
Die Präsidentin: Elisabeth Ackermann  
Der I. Sekretär: Thomas Dähler

## Zustimmung des Grossen Rates

An seiner Sitzung vom 21. Mai 2015 stimmte der Grosse Rat dem Beschluss betreffend kantonale Initiative «Strassen teilen – JA zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr» (Strasseninitiative) und den diesbezüglichen Gegenvorschlag mit 46 zu 41 Stimmen zu.

## Grossratsbeschluss betreffend Totalrevision des Taxigesetzes

---

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, gestützt auf Art. 3 des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr (SVG) vom 19. Dezember 1958<sup>1)</sup>, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. 12.0218.02 vom 25. März 2015 sowie in den Bericht der Wirtschafts- und Abgabekommission Nr. 12.0218.03 vom 6. Mai 2015, beschliesst:

### I. Allgemeine Bestimmungen

#### § 1. Grundsatz

- <sup>1</sup> Dieses Gesetz regelt das Erbringen von Taxidienstleistungen auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt.
- <sup>2</sup> Taxis bilden einen Teil des Dienstleistungsangebotes innerhalb des Kantons Basel-Stadt und ergänzen das Angebot des öffentlichen Verkehrs. Sie prägen das Erscheinungsbild des Kantons Basel-Stadt gegenüber Besucherinnen und Besuchern sowie einheimischen Kundinnen und Kunden kompetent, ortskundig und gastfreundlich mit.
- <sup>3</sup> Soweit es die Verkehrsverhältnisse gestatten, stellen die zuständigen Behörden die Taxis den öffentlichen Verkehrsmitteln gleich. Sie berücksichtigen diesen Umstand in der Verkehrsplanung sowie bei Verkehrsanordnungen.

#### § 2. Taxibegriff

- <sup>1</sup> Ein Taxi im Sinne dieses Gesetzes ist ein Personenwagen mit einer Taxikennlampe, der zum gewerbsmässigen Transport von Personen und Gütern ohne feste Linienführung und Fahrplan gegen ein in einer Tarifordnung festgesetztes Entgelt verwendet wird. Die Bewilligungsbehörde kann ausnahmsweise andere Fahrzeuge als Taxis zulassen.

### II. Öffentliche Standplätze

#### § 3. Zuständigkeiten und Nutzung

- <sup>1</sup> Das zuständige Departement bestimmt unter Berücksichtigung des öffentlichen Bedürfnisses und der Verkehrsverhältnisse den Ort und die Zahl der Standplätze, auf denen Taxis im öffentlichen Raum aufgestellt werden dürfen. Standplätze auf Gemeindestrassen bedürfen der Zustimmung der Gemeinde.
- <sup>2</sup> Auf den öffentlichen Standplätzen dürfen nur Taxis mit einer Taxibetriebsbewilligung des Kantons Basel-Stadt aufgestellt werden.

### III. Bewilligungen

#### § 4. Bewilligungspflicht

- <sup>1</sup> Das Erbringen von Taxidienstleistungen auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt ist bewilligungspflichtig.
- <sup>2</sup> Die Bewilligungen werden auf schriftliches Gesuch hin erteilt, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Sie können mit Auflagen versehen werden.

---

1) SR 741.01.

<sup>3</sup> Die Bewilligungsbehörde kann das Fortbestehen der gesetzlichen Voraussetzungen einer Bewilligung überprüfen. Die Betroffenen sind zur Mitwirkung verpflichtet.

### § 5. Entzug

<sup>1</sup> Die Bewilligungen sind entschädigungslos zu entziehen, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen zu deren Erteilung nicht oder nicht mehr bestehen. In leichten Fällen ist der Bewilligungsentzug anzudrohen und die Belassung der Bewilligung mit Auflagen zu verbinden.

### § 6. Taxibetriebsbewilligung

<sup>1</sup> Wer auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt einen Taxibetrieb führen will, benötigt eine Taxibetriebsbewilligung.

<sup>2</sup> Sie berechtigt die Inhaberin oder den Inhaber mit dem zugelassenen Fahrzeug Taxifahrten anzubieten und durchzuführen sowie hierfür eine Kennlampe mit der Aufschrift «Taxi» zu verwenden und sich auf den öffentlichen Standplätzen aufzustellen.

<sup>3</sup> Die Inhaberin oder der Inhaber kann Taxifahrerinnen und Taxifahrer beschäftigen.

<sup>4</sup> Die Taxibetriebsbewilligung wird für eine Dauer von 5 Jahren erteilt und auf Gesuch hin verlängert. Sie ist persönlich und nicht übertragbar. Ausnahmen bezüglich der Unübertragbarkeit werden in der Verordnung geregelt.

<sup>5</sup> Sie wird an ersuchende Personen erteilt, die:

- a) handlungsfähig sind sowie über einen guten finanziellen, strafrechtlichen und automobilistischen Leumund verfügen;
- b) Geschäftssitz in der Schweiz haben;
- c) über die eidgenössische Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport verfügen;
- d) nachweislich in den letzten zwei Jahren regelmässig Personentransporte in der Schweiz durchgeführt haben, über vergleichbare Erfahrungen oder bereits über eine Taxibetriebsbewilligung des Kantons Basel-Stadt verfügen;
- e) einer durch den Kanton Basel-Stadt behördlich bewilligten Einsatzzentrale angeschlossen sind und
- f) Gewähr für die Einhaltung der geltenden Arbeitsschutzbestimmungen bieten.

<sup>6</sup> Über keinen guten Leumund im Sinne von Abs. 5 lit. a verfügen namentlich Personen,

- a) die wegen erheblichen oder wiederholten Verletzungen von Verkehrsvorschriften oder Handlungen, die mit dem Taxigewerbe nicht zu vereinbaren sind, strafrechtlich oder verwaltungsstrafrechtlich verurteilt wurden;
- b) die erheblich oder wiederholt gegen Vorschriften dieses Gesetzes oder seiner Vollzugsbestimmungen verstossen haben, zu solchen Verstössen angestiftet oder solche wiederholt geduldet haben;
- c) gegen die Verlustscheine aus den letzten fünf Jahren oder Betreibungen von erheblichem Umfang bestehen.

<sup>7</sup> Bewirbt sich eine juristische Person um eine Taxibetriebsbewilligung, müssen die Voraussetzungen gemäss Abs. 5 lit. a, c und d in der Person eines zeichnungsberechtigten Mitgliedes eines Organs erfüllt sein.

## § 7. Einsatzzentralenbewilligung

- <sup>1</sup> Wer für Taxis mit baselstädtischen Taxibetriebsbewilligungen eine Einsatzzentrale betreiben will, benötigt eine Einsatzzentralenbewilligung. Sie wird für eine Dauer von 10 Jahren erteilt und auf Gesuch hin verlängert.
- <sup>2</sup> Sie wird an ersuchende Personen erteilt, wenn:
  - a) ein Fahrdienst besteht;
  - b) eine Daten- und/oder Sprechfunkanlage besteht;
  - c) ein Notrufsystem zwischen den Taxis und der Einsatzzentrale besteht;
  - d) Gewähr dafür besteht, dass der Einsatzzentrale jederzeit der Standort der ihr angeschlossenen, sich im Einsatz befindenden Taxis bekannt ist und
  - e) die Betreiberin oder der Betreiber die Voraussetzungen gemäss § 6 Abs. 5 lit. a, b und f erfüllt sowie Gewähr für eine ordentliche Geschäftsführung bietet.
- <sup>3</sup> Weitere Voraussetzungen können in der Verordnung geregelt werden, insbesondere die Mindestanzahl der angeschlossenen Taxifahrzeuge, Bestimmungen über technische Einrichtungen sowie Vorschriften zum einheitlichen Erscheinungsbild der angeschlossenen Taxifahrzeuge.
- <sup>4</sup> Bewirbt sich eine juristische Person um eine Bewilligung zum Betrieb einer Einsatzzentrale, müssen die Voraussetzungen gemäss Abs. 2 lit. e in der Person eines zeichnungsberechtigten Mitgliedes eines Organs erfüllt sein.

## § 8. Taxifahrerbewilligung

- <sup>1</sup> Wer ein zugelassenes Taxifahrzeug fahren will, benötigt eine Taxifahrerbewilligung. Sie wird für die Dauer der regelmässigen Berufsausübung erteilt.
- <sup>2</sup> Sie wird an ersuchende Personen erteilt, die:
  - a) handlungsfähig sind sowie über einen guten strafrechtlichen und automobilistischen Leumund verfügen;
  - b) über die eidgenössische Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport verfügen und
  - c) sich in einer Prüfung über die zur Berufsausübung notwendigen kantonalrechtlichen und sprachlichen Kenntnisse sowie örtlichen Kenntnisse über Basel und Umgebung ausgewiesen haben.
- <sup>3</sup> Über keinen guten Leumund im Sinne von Abs. 2 lit. a verfügen namentlich Personen,
  - a) die wegen erheblichen oder wiederholten Verletzungen von Verkehrsvorschriften oder Handlungen, die mit dem Taxigewerbe nicht zu vereinbaren sind, strafrechtlich oder verwaltungsstrafrechtlich verurteilt wurden;
  - b) die erheblich oder wiederholt gegen Vorschriften dieses Gesetzes oder seiner Vollzugsbestimmungen verstossen haben.
- <sup>4</sup> Das zuständige Departement erlässt für die Prüfung gemäss Abs. 2 lit. c ein Prüfungsreglement.
- <sup>5</sup> Bestehen begründete Zweifel an den zur Berufsausübung notwendigen kantonalrechtlichen, sprachlichen oder örtlichen Kenntnissen einer Person, so kann diese einer erneuten Prüfung gemäss Abs. 2 lit. c unterzogen werden.

### § 9. Pflichten der Bewilligungsinhaberinnen und Bewilligungsinhaber

- <sup>1</sup> Inhaberinnen und Inhaber von Taxibetriebsbewilligungen haben insbesondere dafür besorgt zu sein, dass ihre angestellten Taxifahrerinnen und Taxifahrer die Vorschriften dieses Gesetzes und seiner Vollzugsbestimmungen einhalten.
- <sup>2</sup> Taxifahrerinnen und Taxifahrer sind insbesondere verpflichtet für ein gepflegtes und sauberes Erscheinungsbild ihrer Person und des Fahrzeugs besorgt zu sein.
- <sup>3</sup> Weitere Pflichten, namentlich über Erscheinungsbild, Verhaltensvorschriften und Sicherheits- und Qualitätskontrollen, können in der Verordnung geregelt werden. Vor Inkraftsetzung der Verordnung und bei wesentlichen Verordnungsänderungen wird zuvor eine Anhörung der Sozialpartner durchgeführt.

### § 10. Ortsfremde schweizerische Taxidienste

- <sup>1</sup> Ortsfremde Taxidienste, die an ihrem Herkunftsort rechtmässig Taxidienstleistungen erbringen, haben das Recht, nach Massgabe und unter Mitführung der am Herkunftsort ausgestellten Taxibetriebsbewilligung, im Kanton Basel-Stadt unter Beachtung der gesetzlichen Vorschriften folgende Taxidienstleistungen durchzuführen:
  - a) Kundschaft auf Bestellung im Kanton Basel-Stadt abholen und an einen beliebigen Zielort transportieren;
  - b) nach Beförderung von Kundschaft in den Kanton Basel-Stadt auf dem direkten Rückweg an den Herkunftsort neue Kundschaft auf Begehren hin aufnehmen und an einen Zielort ausserhalb des Kantonsgebiets transportieren.
- <sup>2</sup> Es ist ihnen untersagt, sich ohne baselstädtische Taxibetriebsbewilligung auf den öffentlichen Standplätzen aufzustellen.

#### IV. Transportpflicht

### § 11. Grundsatz

- <sup>1</sup> Es gilt die freie Taxiwahl.
- <sup>2</sup> Taxifahrerinnen und Taxifahrer haben jeden Fahrgast zu befördern. Nicht verweigert werden dürfen
  - a) Kurzstreckenfahrten;
  - b) der Transport von medizinischen Notfällen, insbesondere Unfallopfern;
  - c) der Transport behinderter Menschen;
  - d) der Transport von Rollstühlen und anderen Behindertenhilfsmitteln sowie von Behindertenhilfshunden.
- <sup>3</sup> Die Fahrt darf nur verweigert werden, wenn sie aus einem in der Person des Fahrgastes liegenden Grund nicht zugemutet werden kann oder bei Transportgut, für welches das Taxi nicht eingerichtet ist.

#### V. Tarife

### § 12. Tarifordnung

- <sup>1</sup> Der Regierungsrat setzt die Höchstpreise für Taxifahrten, Wartezeiten und besondere Dienstleistungen in einer Tarifordnung fest.

## VI. Fahrzeuge

### § 13. *Taxifahrzeuge*

- <sup>1</sup> Der Regierungsrat erlässt Vorschriften bezüglich der Ausrüstung, des Zustandes und, soweit wirtschaftlich zumutbar, der Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge sowie deren Beschriftung, insbesondere des Anschreibens der Tarife.
- <sup>2</sup> Das Rauchen im Taxifahrzeug ist verboten.

## VII. Gebühren

### § 14. *Grundsatz*

- <sup>1</sup> Für die Gesuchsbehandlung, Bewilligungserteilung sowie das Absolvieren der Prüfung gemäss § 8 Abs. 2 lit. c werden kostendeckende Gebühren erhoben.
- <sup>2</sup> Für Taxibetriebsbewilligungen wird eine jährliche Gebühr erhoben. Deren Nichtbezahlung kann zum Entzug der Bewilligung führen.
- <sup>3</sup> Der Regierungsrat legt die Gebührenhöhe in der Verordnung fest.

## VIII. Schlussbestimmungen

### § 15. *Vollzugsbestimmungen*

- <sup>1</sup> Der Regierungsrat erlässt die zum Vollzug dieses Gesetzes erforderlichen Bestimmungen.

### § 16. *Änderung und Aufhebung bisherigen Rechts*

#### 1. *Taxigesetz*

Das Gesetz über den Betrieb von Taxis (Taxigesetz) vom 17. Januar 1996 wird aufgehoben.

#### 2. *Übertretungsstrafgesetz*

Das Übertretungsstrafgesetz vom 15. Juni 1978<sup>2)</sup> wird wie folgt geändert:

Es wird folgender neuer § 23b eingefügt:

### § 23b. *Taxidienstleistungen*

- <sup>1</sup> Wer den kantonalen Vorschriften betreffend das Erbringen von Taxidienstleistungen zuwiderhandelt.

### § 17. *Übergangsbestimmung*

- <sup>1</sup> Bisherige Taxihalterbewilligungen der Kategorien A und B berechtigen noch während drei Jahren nach Wirksamkeit dieses Gesetzes zur Weiternutzung. Sie werden auf schriftliches Gesuch hin in Taxibetriebsbewilligungen umgewandelt, sofern die Bewilligungsvoraussetzungen erfüllt sind.
- <sup>2</sup> Bisherige Einsatzzentralen müssen innerhalb eines Jahres nach Wirksamkeit dieses Gesetzes um eine Bewilligung zum Betrieb einer Einsatzzentrale ersuchen.
- <sup>3</sup> Bisherige Taxiaufferebewilligungen behalten ihre Gültigkeit für die Dauer der regelmässigen Berufsausübung.

---

2) SG 253.100.

### *Publikation und Wirksamkeit*

Dieses Gesetz ist zu publizieren; es unterliegt dem Referendum.

Nach Eintritt der Rechtskraft bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt der Wirksamkeit.

Basel, den 3. Juni 2015

NAMENS DES GROSSEN RATES

Die Präsidentin: Elisabeth Ackermann

Der I. Sekretär: Thomas Dähler

### **Zustimmung des Grossen Rates**

An seiner Sitzung vom 3. Juni 2015 stimmte der Grosse Rat dem Grossratsbeschluss betreffend Totalrevision des Gesetzes betreffend das Erbringen von Taxidienstleistungen (Taxigesetz) mit 65 gegen 17 Stimmen zu.

### **Referendum**

Gegen diesen Beschluss des Grossen Rates wurde das Referendum ergriffen. Es kam mit 2265 gültigen Unterschriften zustande.

# Initiativtext

## Initiativtext der Strasseninitiative

---

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

Das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt vom 13. März 1991 wird mit § 13c ergänzt:

**§ 13c.** Zur Umsetzung des in § 13b, insbesondere Abs. 3 zu gewährleistenden Schutzes vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen, ergreift der Kanton für alle gemäss Strassennetzhierarchie verkehrsorientierten Strassen mit begleitendem und/oder querendem Fuss- und Veloverkehr sowie für die Tramachsen folgende Massnahmen:

- a) Die Flächen für den Fussverkehr entlang oder quer zu verkehrsorientierten Strassen sind nach den aktuellen VSS-Normen auszubilden oder anzupassen.
- b) Es werden durchgehende Verkehrsanlagen für den leichten Zweiradverkehr gemäss VSS-Normen in beide Fahrtrichtungen angeboten. Zu bevorzugen sind Radwege aller Art. Radstreifen sind innerorts generell, ausserorts nur in Ausnahmefällen ausreichend.
- c) Der Strassenquerschnitt darf auf Grund der Massnahmen lit. a und b nur in Ausnahmefällen verbreitert werden. Heutige, den FussgängerInnen vorbehaltene Trottoirs dürfen nicht verschmälert werden. Die Mitnutzung durch den Radverkehr ist nur in Ausnahmefällen und unter Berücksichtigung der VSS-Normen und von Abs. 2 zulässig.
- d) Auf den Tramachsen werden Tram und Bus an den Lichtsignal- und Pförtneranlagen verstärkt und konsequent bevorzugt. Gegebenenfalls sind für die Bevorzugung weitere bauliche, betriebliche, verkehrslenkende und -beschränkende Massnahmen zu ergreifen.

2 Durch die Massnahmen gemäss Abs. 1 und nötigenfalls durch weitere bauliche, betriebliche, verkehrslenkende und -beschränkende Massnahmen

- a) gewährleistet der Kanton auf seinen Kantonsstrassen einen sicheren und hindernisfreien, gegenüber dem Motorfahrzeugverkehr bevorzugten sowie unter sich möglichst konfliktfreien Tram-, Bus-, Fuss- und Veloverkehr
- b) verhindert der Kanton Ausweichverkehr von Motorfahrzeugen auf siedlungsorientierte Strassen.

3 Die Pflicht gemäss Abs. 1 lit. b entfällt,

- a) sofern innerorts die betroffenen Strassen als Strecken oder in Zonen mit maximal Tempo 30, entsprechend den bundesrechtlichen Vorgaben, signalisiert werden
- b) sofern innerorts auf baulich besonders engen Strassenabschnitten, falls die Vorgaben des Bundesrechts eine Signalisation mit maximal Tempo 30 nicht erlauben, mit geeigneten Massnahmen eine deutliche Verminderung des motorisierten Individualverkehrs gewährleistet wird
- c) sofern ausserorts der Veloverkehr unabhängig der verkehrsorientierten Strassen direkt, sicher und umwegfrei auf bestehenden Verkehrsanlagen geführt wird.

4 Zur Umsetzung von § 13b, insbesondere Abs. 3 ist mit geeigneten Massnahmen, insbesondere jenen gemäss § 13c Abs. 1 lit. d, dafür zu sorgen, dass dem öffentlichen Verkehr weder aus § 13c Abs. 1 lit. a bis c noch Abs. 3 Nachteile in Bezug auf vermeidbare Behinderungen und Gefährdungen erwachsen.

5 Bis spätestens 5 Jahre nach Annahme der Initiative müssen die betroffenen Strassen innerorts die Massnahmen gemäss Abs. 1 bis 4 aufweisen. Auf betroffenen Strassen ausserorts müssen bauliche Massnahmen gemäss Abs. 1 bis 4 bis spätestens 10 Jahre nach Annahme der Initiative umgesetzt sein.

## **Zustandekommen**

Die kantonale Initiative «Strassen teilen – JA zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr» (Strasseninitiative) kam mit 3388 gültigen Unterschriften zustande.



# Stimmabgabe

## Briefliche Stimmabgabe

---

Das Stimmrecht darf nur in der Wohngemeinde ausgeübt werden.

Legen Sie nur einen Stimmzettel und einen Wahlzettel ins Kuvert (Stimmrechtsausweis). Entfernen Sie das Adressfeld und übergeben Sie das Kuvert unfrankiert der Post.

Wir empfehlen Ihnen, das Kuvert bis spätestens am Dienstag vor dem Abstimmungstermin einzuwerfen. Es muss bis am Abstimmungssamstag, 14. November 2015, 12.00 Uhr, bei der zuständigen Stelle eingetroffen sein. Später eingehende Stimmabgaben werden nicht mehr berücksichtigt.

Sie können Ihr Kuvert bis am Abstimmungssamstag, 12.00 Uhr, auch persönlich in den Gemeindebriefkasten einwerfen:

Basel      Eingangstüre des Rathauses, Marktplatz 9  
(nachts ab 19.00 Uhr geschlossen)

Riehen      Gemeindehaus, Wettsteinstrasse 1  
und Rauracher-Zentrum, Zugang In den Neumatten 63

Bettingen    Gemeindehaus, Talweg 2

## Persönliche Stimmabgabe an der Urne

---

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

# Öffnungszeiten der Wahllokale

Das Stimmrecht darf nur in der Wohngemeinde ausgeübt werden.

## **Basel**

- Rathaus, Marktplatz 9,
- Bahnhof SBB, Centralbahnstrasse 18, 1. Stock,
- Polizeiwache Clara, Clarastrasse 38,

Samstag, 14. November 2015, 14.00–17.00 Uhr

Sonntag, 15. November 2015, 09.00–12.00 Uhr

## **Riehen**

- Gemeindehaus, Wettsteinstrasse 1,

Sonntag, 15. November 2015, 10.00–12.00 Uhr

## **Bettingen**

- Gemeindehaus, Talweg 2,

Sonntag, 15. November 2015, 11.30–12.00 Uhr

## Verlust von Abstimmungsunterlagen

Stimmberechtigte, die glaubhaft machen, ihren Stimmrechtsausweis nicht erhalten oder verloren zu haben, können bis spätestens Freitag, 13. November 2015, 16.00 Uhr, in ihrer Wohngemeinde neue Abstimmungs- und Wahlunterlagen beziehen:

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

## Weitere Informationen

Weitere Informationen erhalten Sie unter: [www.abstimmungen.bs.ch](http://www.abstimmungen.bs.ch).

Unter «Resultate-Abo» können Sie die aktuellen Resultate per E-Mail und SMS abonnieren.

**Herausgeber:**

Präsidialdepartement des Kantons Basel-Stadt  
Staatskanzlei, Kommunikation  
Rathaus, Marktplatz 9, 4001 Basel  
[www.bs.ch](http://www.bs.ch)

Basel, September 2015

Gedruckt auf 100% entfärbtem Altpapier ohne Bleichmittel und optische Aufheller (Blauer Engel)