

## Ratschlag

betreffend

### Förderung des Veloverkehrs

Zweiter Velorahmenkredit

Fertigstellung des Veloroutennetzes

Ergänzung und Verbesserung der Veloabstellplätze

Weitere Förderungsmassnahmen

vom 12. Oktober 2004 / 041614 / BD

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zugestellt am  
15. Oktober 2004

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b>Begehren</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Begründung</b>	<b>3</b>
2.1	Einleitung	3
2.2	Ausgangslage	3
2.3	Politische Abstützung	3
2.4	Gesetzliche Vorgaben	4
2.5	Planerische Vorgaben	4
2.6	Verkehrliche Betrachtung	5
2.6.1	Bedeutung des Veloverkehrs	5
2.6.2	Gesundheit und Unfallgeschehen	5
2.6.3	Verkehrsanteile	5
2.6.4	Wirtschaftlichkeit des Verkehrs	6
2.6.5	Potenzial des Langsamverkehrs	6
2.7	Fazit	6
<b>3</b>	<b>Veloförderung von 1975 bis heute</b>	<b>7</b>
3.1	Chronologie	7
3.2	Bisheriges Konzept der Veloförderung	7
3.3	Stand Velo-/Mofarahmenkredit 8019 und Velo-/Mofaroutennetz per Ende 2003	7
3.4	Aktuelle Projekte des Velo-/Mofaroutennetzes	8
3.4.1	Geplante Velomassnahmen im Rahmen von Gross-Projekten	8
3.4.2	Geplante Velomassnahmen zulasten Velo-/Mofarahmenkredit 8019	8
3.5	Velomassnahmen aus dem Aktionsprogramm Stadtentwicklung (APS)	9
3.5.1	Auszug aus dem RRB 99/27/72	9
3.5.2	Resultate der Konsens-Konferenz zu stadtgerechtem Verkehr	9
<b>4</b>	<b>Bicycle Policy Audit (BYPAD)</b>	<b>9</b>
4.1	Beurteilung der bisherigen Velopolitik Basels	10
4.2	Schlussfolgerungen	10
4.3	Ausblick auf eine zukünftige Velopolitik	11
<b>5</b>	<b>Zukünftige Veloförderung</b>	<b>11</b>
5.1	Grundsatz und Ziele	11
5.1.1	Grundsatz	11
5.1.2	Ziele	11
5.2	Neues Konzept der Veloförderung	12
5.2.1	Strategie der Stärken und Chancen	12
5.2.2	Ansatz der ganzheitlichen Förderung	12
5.3	Massnahmen zu Lasten des zweiten Velorahmenkredits	13
5.3.1	Velo-/Mofaroutennetz	13
5.3.2	Öffnung von Einbahnstrassen	13
5.3.3	Verbesserung der Veloabstellplätze	14
5.3.4	Daten-Management zum Veloverkehr	14
5.3.5	Weitere Velo-Förderungsmassnahmen (Öffentlichkeitsarbeit)	14
<b>6</b>	<b>Kosten und Umsetzung</b>	<b>14</b>
6.1	Finanzierung	14
6.2	Kosten	15
<b>7</b>	<b>Termine</b>	<b>15</b>
<b>8</b>	<b>Anträge</b>	<b>15</b>

## 1 Begehren

Gestützt auf den Grossratsbeschluss 02/26/21G vom 27.6.2002 sowie § 13 des Umweltschutzgesetzes des Kantons Basel-Stadt (USG BS) beantragen wir dem Grossen Rat für die weitere Förderung des Veloverkehrs die Erteilung eines Rahmenkredits in der Höhe von 8 Millionen Franken für die Jahre 2005 – 2012.

## 2 Begründung

### 2.1 Einleitung

Die Förderung des Veloverkehrs ist seit bald 30 Jahren im Kanton Basel-Stadt verankert.

Mit einem zweiten Velorahmenkredit sollen die Fertigstellung der Infrastruktur (Velo-/Mofaroutennetz), die Schaffung und Verbesserung von Veloabstellplätzen sowie weitere Förderungsmassnahmen zur weiteren Erhöhung des Velo-Anteils am Gesamtverkehr gesichert werden (Kapitel 5, „Zukünftige Veloförderung“). Deren Umsetzungskosten und -termine werden in Kapitel 6, „Kosten und Umsetzung“ und Kapitel 7, „Termine“ behandelt.

In Kapitel 2 werden nötige Nachweise und Bezüge zu übergeordneten Planungen und Gesetzen hergestellt, um so das Begehren dieses Ratschlags in einem Gesamtkontext aufzuzeigen. Bisher hat die Veloförderung auch den Mofaverkehr umfasst, weil dieser aus verkehrsrechtlicher und statistischer Sicht eine ähnliche Position einnahm. Da in der heutigen Zeit die Bedeutung des Mofaverkehrs auf Grund der Roller und fahrzeugähnlichen Geräte stark abgenommen hat und zudem das motorisierte Gefährt nicht umweltverträglich ist (Lärm und Abgase), soll bei der zukünftigen Förderung des Veloverkehrs auf die Nennung des Mofaverkehrs verzichtet werden. Beim Bestand wird wie bisher von Velo und Mofa gesprochen.

### 2.2 Ausgangslage

Der Grosse Rat bewilligte am 21. April 1988 auf Grund des Berichtes 8019 der Gesamtverkehrskommission über die weitere Förderung des Veloverkehrs einen Rahmenkredit in der Höhe von 25 Mio. Franken für die Erstellung eines Veloroutennetzes, der Sanierung gefährlicher Strecken und Kreuzungen sowie der Schaffung genügender Veloabstellplätze. Der Regierungsrat wurde beauftragt, dem Grossen Rat jährlich über den Stand der Realisierung zu berichten.

Gemäss Jahresbericht zum Stand der Realisierung des Velo-/Mofaroutennetzes per Ende 2002 wird der Rahmenkredit voraussichtlich auf Ende 2004 aufgebraucht sein. Zu diesem Zeitpunkt werden ca. 88% des Veloroutennetzes realisiert sein. Einer der Gründe, weshalb der Rahmenkredit nicht für die Vervollständigung des gesamten Netzes und die weitere Verbesserung von Veloabstellplätzen reichen wird, war die Finanzierung des hervorragend akzeptierten Veloparkings beim Bahnhof SBB aus dem Rahmenkredit, was eine zum Zeitpunkt der Kreditgenehmigung nicht vorhersehbare Chance für den Veloverkehr darstellte.

### 2.3 Politische Abstützung

Eine nationale Velopolitik existiert bis anhin kaum. Ein verstärktes bundespolitisches Engagement im Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) ist erst in den letzten Jahren feststellbar. Die 1999 neu geschaffene **Fachstelle Langsamverkehr** im ASTRA nimmt sich der Problematik des Langsamverkehrs an. Sie lässt gegenwärtig ein departementales **Leitbild des**

**UVEK** zur Förderung des Langsamverkehrs erarbeiten. Dieses beinhaltet die Zielsetzung, den Anteil des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen.

Die Regierung des Kantons Basel-Stadt setzte sich für die Jahre 1997-2001 als generelles Ziel [Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt: **Regierungsprogramm** 1997-2001, 4.11.1997] die konsequente Förderung der siedlungsgerechten und umweltschonenden Verkehrsarten, das Kanalisieren des motorisierten Individualverkehrs auf geeignete Achsen sowie das Reduzieren des motorisierten Pendler- und Freizeitverkehrs bei gleichzeitiger Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs. Mit der Genehmigung des Verkehrsplans Basel 2001 setzte der Regierungsrat seine verkehrspolitischen Ziele in verwaltungsanweisenden Konzepten fest.

Mit Grossratsbeschluss 02/26/21G vom 27. Juni 2002 wurde der Regierungsrat aufgefordert, einen **neuen Velorahmenkredit** zu beantragen.

## 2.4 Gesetzliche Vorgaben

In den letzten Jahren wurden vermehrt rechtliche Grundlagen für eine umweltgerechtere Mobilität in Kraft gesetzt. Vorreiter ist das **Bundesgesetz über den Umweltschutz** von 1983. Darauf basierend wurden Luftreinhalte-Verordnung und Lärmschutz-Verordnung, aber auch das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege aufgebaut. Auch in der neuen **Bundesverfassung** finden sich grundsätzliche Aussagen über nachhaltige Entwicklung.

Das **Umweltschutzgesetz des Kantons Basel-Stadt** ist die wichtigste kantonale Rechtsgrundlage betreffend Verkehrsentwicklung. Die Förderung des Langsamverkehrs liegt im Umweltschutzgesetz des Kantons Basel-Stadt vom 13. März 1991 in §13 begründet.

## 2.5 Planerische Vorgaben

Ein unabdingbarer Bestandteil eines künftigen **Agglomerationsprogramms Basel**, auf Grund dessen der Bund voraussichtlich ab 2006 die Kantone bei der Umsetzung finanziell unterstützen will, ist der Langsamverkehr. Ohne entsprechende Aussagen und Programme wird der Bund keine Unterstützung zukommen lassen.

Mit der Genehmigung des **Verkehrsplans Basel 2001** setzte der Regierungsrat ihre verkehrspolitischen Ziele in verwaltungsanweisenden Konzepten fest. Zu einer zukunftsgerichteten nachhaltigen Verkehrsentwicklung gehören eine konsequente Förderung der siedlungsgerechten und umweltschonenden Verkehrsarten, das Kanalisieren des motorisierten Individualverkehrs auf geeignete Achsen sowie das Reduzieren des motorisierten Pendler- und Freizeitverkehrs bei gleichzeitiger Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs. Das Velo-/ Mofaroutennetz soll baldmöglichst fertiggestellt und – gemäss kantonalem Umweltschutzgesetz – der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr erhöht werden.

Zudem wurde im Rahmen des **Aktionsprogramms Stadtentwicklung Basel** (APS) mit Regierungsratsbeschluss 99/27/72 vom 13. Juli 1999 der Auftrag an das Baudepartement formuliert, über die Realisierung des Velowegnetzes hinaus Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs vorzuschlagen sowie die Veloabstellplatzsituation zu verbessern. Die Finanzierung für diese Massnahmen soll über einen zweiten Velorahmenkredit erfolgen.

## 2.6 Verkehrliche Betrachtung

### 2.6.1 Bedeutung des Veloverkehrs

Die Förderungswürdigkeit des Langsamverkehrs (LV) beruht u.a. darin, dass er bereits heute grosse Anteile am Verkehrsgeschehen trägt, ohne die dafür angemessene Beachtung zu erhalten. Im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln ist er zudem umweltschonender und verbraucht weniger Ressourcen.

Erhebungsart	Bedeutung LV	Anteil LV
Verkehrsleistung	unbedeutend	7%
Zeitanteil	bedeutend	30%
Anzahl Wege	bedeutend	36%
Anzahl Wegetappen	sehr bedeutend	48%

*Tabelle: Bedeutung des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr in der Schweiz*

*[Nationales Forschungsprogramm NFP 41, Verkehr und Umwelt, Bericht A9 Netzwerk Langsamverkehr: Die Zukunft gehört dem Fussgänger- und Veloverkehr, Bern, 1999]*

Die gesamtschweizerische Verkehrsleistung (zurückgelegte Kilometer) des Langsamverkehrs ist deshalb unbedeutend, da die durchschnittlichen Distanzen beim Veloverkehr 3.0km und beim Fussverkehr 0.8km betragen. In der Stadt Basel mit ihren kurzen Wegen sieht dies bereits wesentlich anders aus. Die Stärken des Langsamverkehrs liegen denn auch in den kürzeren Distanzen. Bereits heute werden jedoch mindestens 36% aller Wege in der Schweiz von Personen über 10 Jahren zu Fuss und/oder mit dem Velo zurückgelegt. Der Anteil der Wegetappen dieser Verkehrsmittel liegt sogar bei knapp 50% (43% der Etappen werden zu Fuss, 7% der Etappen mit dem Velo zurückgelegt).

In vielen Situationen ist innerorts das Velo effizienter als Auto, Tram oder Bus. Es entlastet die anderen Verkehrsmittel, denn auch das ÖV wird durch Kurzstreckenfahrten eher belastet (Haltezeiten, Unruhe).

### 2.6.2 Gesundheit und Unfallgeschehen

Grundsätzlich fördert Velofahren die Bewegung und trägt somit zur Volksgesundheit bei. Dies hat wiederum positive wirtschaftliche Auswirkungen auf die Gesundheitskosten.

In Bezug auf die Verkehrsbeteiligung (Dauer der Wege) ist die Gefährdung des Langsamverkehrs nicht grösser als die des Autoinsassen. Bezogen auf die Verkehrsleistung ist die Gefährdung des Langsamverkehrs jedoch um ein vielfaches höher! Je mehr Velofahrer unterwegs sind, desto grösser wird deren Akzeptanz, was wiederum zur Sicherheit beiträgt.

### 2.6.3 Verkehrsanteile

Auf alle Wege (Pendler, Einkauf, Freizeit, etc.) der Basler Bevölkerung entfällt ein Anteil von ca. 41% auf den Langsamverkehr. Ein grosser Teil der restlichen Wege werden mit dem Öffentlichen Verkehr zurückgelegt (ca. 30%). Im Vergleich zu anderen Schweizer Städten bzw. dem Schweizer Durchschnitt ist dies ein sehr hoher Langsamverkehrs-Anteil [Nationales Forschungsprogramm NFP 41, Verkehr und Umwelt, Bericht A9 Netzwerk Langsamverkehr: Die Zukunft gehört dem Fussgänger- und Veloverkehr, Bern 1999].

#### **2.6.4 Wirtschaftlichkeit des Verkehrs**

Der motorisierte Individualverkehr erbringt wichtige Leistungen im Personen- und Wirtschaftsverkehr; er verursacht in der Schweiz aber auch Kosten in Milliardenhöhe. Grosse Defizite zu Lasten der Allgemeinheit produziert der Verkehr bei den Kosten für Unfälle, Lärm und Gebäudeschäden. Zudem haben die Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs Kosten bei der Verkehrsberuhigung und der Erhöhung der Verkehrssicherheit zur Folge. Die externen Gesundheits- und Umweltkosten des Verkehrs betragen in der Schweiz jährlich rund 4,1 Milliarden Franken. Die sozialen Kosten der Strassenverkehrsunfälle wurden 1992 für Gesellschaft und Wirtschaft auf knapp 7 Milliarden Franken geschätzt. Gut die Hälfte der Kosten betreffen Personenschäden. Die Staukosten im Strassenverkehr werden gesamtschweizerisch zwischen 750 und 1200 Millionen Franken pro Jahr geschätzt. [Bundesamt für Statistik: BUWAL, Umwelt in der Schweiz / Haushaltbefragung Verkehrsverhalten, Neuchâtel, 1997 / 1999; Nationales Forschungsprogramm NFP41, Verkehr und Umwelt, Bericht D3 Faire und effiziente Preise, Bern 2001]

Auf Grund der negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs haben auch die Begleitwege für Kinder und ältere Menschen stark zugenommen. Bei Frauen sind 6% aller Wege solche Servicewege. Deren wirtschaftlicher Faktor wird alleine in der Schweiz auf 200-300 Millionen Franken geschätzt. Zudem werden die Kinder auf Grund der Einschränkungen durch den motorisierten Individualverkehr in ihrer Sozialisierung und Entwicklung (Motorik und Eigenständigkeit) beeinträchtigt, was weitere wirtschaftliche und soziale Folgen haben dürfte. [Nationales Forschungsprogramm NFP41, Verkehr und Umwelt, Bericht A9 Netzwerk Langsamverkehr: Die Zukunft gehört dem Fussgänger- und Veloverkehr, Bern 1999]

#### **2.6.5 Potenzial des Langsamverkehrs**

Das Potenzial des Langsamverkehrs im Stadtverkehr ist nachweislich vorhanden und liegt insbesondere im Ersatz von kurzen Autofahrten. In Anbetracht dessen, dass 30% der Autofahrten kürzer als 3 Kilometer sind, hat insbesondere der Veloverkehr - dessen durchschnittliche Distanzen 3.0km betragen – ein grosses Potenzial. Ansatzpunkte für eine Umlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Langsamverkehr - eventuell in Kombination mit dem Öffentlichen Verkehr - finden sich bei den folgenden Zielgruppen:

- Pendlerverkehr zwischen der Agglomeration und der Stadt Basel
- Freizeitverkehr der Kantonsbevölkerung
- Kinder in der Stadt Basel

Der Pendler- und der Freizeitverkehr sind heute die grössten Problemverursacher im Strassenverkehr. Sie haben grossen Anteil an der Verkehrsleistung und weisen einen hohen Anteil an motorisiertem Individualverkehr aus. Bei Kindern liegt das grösste Potenzial bei der Bewusstseinsbildung. Neben Bewusstseinsbildung sind aber auch Anreize und Motivation zu schaffen für ein Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel. Dazu braucht es eine Imageaufbesserung des Langsamverkehrs. Als Motivation zum Umsteigen kann die Information nützlich sein, dass das Auto in seiner Innerstadt-Geschwindigkeit gegenüber dem Velo oft sehr überschätzt wird.

### **2.7 Fazit**

Zur Erfüllung der gesetzlichen Aufgaben, der politischen Vorgaben sowie der Aufträge aus dem Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel, zur Fertigstellung des nach Richtplan vorge-

sehenen Velo-/Mofaroutennetzes sowie zur Sicherung der heute für die Stadt Basel vorteilhaften Verkehrsanteile des Veloverkehrs ist ein zweiter Velorahmenkredit notwendig.

### **3        Veloförderung von 1975 bis heute**

#### **3.1      Chronologie**

Bereits 1975 hat der Regierungsrat die Veloförderung als eines seiner Hauptziele erklärt (Basel 75, Ziele eines Stadtkantons).

1981 wurde der erste Teilplan Velo/Mofa als Bestandteil des Richtplans Verkehr mit einem kleinen Routennetz erstellt.

Die IG Velo und der VCS haben 1985 eine Veloinitiative mit über 15'000 Unterschriften eingereicht. Die Gesamtverkehrskommission legte nach eingehender Prüfung der Initiative dem Grossen Rat einen Kreditantrag über 25 Mio. Franken vor. Die Planungsgrundsätze zum Veloverkehr wurden im Bericht 8019 festgehalten. Am 21. April 1988 bewilligte der Grossen Rat auf Grund des Berichtes 8019 der Gesamtverkehrskommission über die „weitere Förderung des Veloverkehrs“ einen Rahmenkredit in der Höhe von 25 Millionen Franken zur Realisierung eines Velo-/Mofaroutennetzes. Die Initianten der Veloinitiative zogen danach ihre Initiative zurück.

Seit 1988 wurde das Velo-/Mofaroutennetz, zwischenzeitlich auf rund 140km ergänzt, systematisch mit Finanzierung aus dem Velo-/Mofarahmenkredit umgesetzt.

Mit dem Ratschlag 8565 (EuroVille Basel-Stadt) von 1995 hat der Grossen Rat beschlossen, die Finanzierung eines für den Veloverkehr bedeutsamen Veloparkings beim Bahnhof SBB aus dem Velorahmenkredit zu sichern. Mit einher ging das politische Versprechen, insbesondere an die Veloorganisationen, dass nach Aufbrauchen des ersten Rahmenkredits ein zweiter Kredit beantragt werden könne, um das Velo-/Mofaroutennetz zu vervollständigen.

Im Verkehrsplan 2001 wurden u.a. als Ziele der zukünftigen Verkehrspolitik die Förderung der stadtgerechten Mobilität und die Förderung des Veloverkehrs festgehalten.

#### **3.2      Bisheriges Konzept der Veloförderung**

Der Veloverkehr wird seit 1988 mit konkreten Mitteln gefördert. Das Konzept zur Förderung sah in den folgenden Bereichen Massnahmen vor (Stand siehe nachfolgendes Kapitel):

- Erstellen eines Velo-/Mofaroutennetzes
- Öffnen der Einbahnstrassen für Velo-/Mofagegenverkehr
- Erhöhen des Angebots an Velo-Abstellplätzen

Oben genannte Förderungsbereiche umfassen bauliche sowie signalisationstechnische Massnahmen. Diese zielen insbesondere auf die Erhöhung der Sicherheit und ein attraktives Netz ab. Die umgesetzten Massnahmen sind spürbare Verbesserungen für den Veloverkehr, was eine starke Zunahme des Veloverkehrsanteils bewirkt hat.

#### **3.3      Stand Velo-/Mofarahmenkredit 8019 und Velo-/Mofaroutennetz per Ende 2003**

Das vorgesehene Velo-/ Mofaroutennetz misst insgesamt rund 140 km. Bis Ende 2003 wurden ca. 123 km (87.5%) realisiert, wobei ein grosser Teil mit einfachen und kostengünstigen

Massnahmen realisiert werden konnte. 10 km (7%) stehen in Bearbeitung und 8 km (5.5%) sind noch nicht in Bearbeitung. Einige der noch nicht realisierten Teilstücke stehen im Zusammenhang mit Grossprojekten wie der Nordtangente und sind somit auch zeitlich an diese gebunden. Weitere Teilstücke können aus Kostengründen erst im Rahmen von Totalsanierungen der betreffenden Strassen realisiert werden.

Vom Rahmenkredit von 25 Millionen Franken sind per 31. Dezember 2003 insgesamt 29,49 Millionen Franken (auf Basis 1988 entspricht dies 23,81 Millionen Franken) beansprucht worden. Unter Berücksichtigung des Baukostenindex (Zürcher Baukostenindex, Basis April 87 = 100) beläuft sich der Restbetrag des Rahmenkredits Velo/Mofa auf 1,49 Millionen Franken.

Dieser wird für Massnahmen im Zusammenhang mit der Nordtangente sowie für Massnahmen in der Schwarzwaldstrasse und Schwarzwaldallee, Grenzacherstrasse und Hammerstrasse sowie für die Planung künftiger Veloprojekte benötigt. Mit der geplanten Finanzierung dieser Massnahmen ist der Rahmenkredit voraussichtlich Ende 2004 ausgeschöpft.

### **3.4 Aktuelle Projekte des Velo-/Mofaroutennetzes**

#### **3.4.1 Geplante Velomassnahmen im Rahmen von Gross-Projekten**

Folgende Gross-Projekte sind in Planung oder Ausführung und berücksichtigen Verbesserungen für den Veloverkehr:

- EuroVille, Verbindung Bahnhof Ost:  
Zwischen Peter-Merian-Brücke – Münchensteinerbrücke ist, integriert in die Überbauten zwischen Nauenstrasse und der neuen Trambrücke, eine Verbindung für Fuss- und Veloverkehr geplant. Bei der Eingabe des privaten Bauprojektes Jacob-Burckhardt-Haus wurde auf eine angemessene Berücksichtigung dieser Verbindung geachtet. Mit dessen Bau und der darin integrierten Veloverbindung wurde im Jahr 2002 begonnen. Auf ein Provisorium während der Bauzeit wird verzichtet.
- Nordtangente:  
Dreirosenbrücke, Voltastrasse, Elsässerstrasse, Hüningerstrasse, Luzernerring, Wasenring: Im Rahmen der Oberflächenmassnahmen werden zwischen Dreirosenbrücke und Hüningerstrasse Verbesserungen für den Radverkehr realisiert. Die Detailprojekte sind in Erarbeitung bzw. erstellt, die Ausführung erfolgt in den Jahren 2003-2007.
- Knoten Riehen-, Allmend-, Fasanenstrasse:  
Im Zusammenhang mit der Sanierung des Knotens werden Velomassnahmen realisiert. Die Realisierung ist im Jahr 2005 vorgesehen.

#### **3.4.2 Geplante Velomassnahmen zulasten Velo-/Mofarahmenkredit 8019**

Folgende Veloprojekte sind zu Lasten des ersten Velo-/ Mofarahmenkredits zur Ausführung im 2004 / 2005 vorgesehen:

- Grenzacherstrasse, Grenzacher-Promenade - Landauerstrasse  
neue Veloführung mit Fahrbahnquerung und Zufahrt Grenzacher-Promenade
- Hammerstrasse, Clarahofweg – Feldbergstrasse  
Zulassung Velogeogenverkehr durch Neuanordnung von Parkplätzen
- Holeestrasse, Rodrisstrasse – Laupenring  
Querschnittsänderung zugunsten Bus-/Velospur Richtung Kreisel Dorenbach
- Klybeckstrasse, Gartenstrasse - Kleinhüningerstrasse  
Einführung Velogeogenverkehr

- Schwarzwaldstrasse, Grenzacherstrasse - Riehenstrasse:  
Bus-/Velospur, Zulassung Veloverkehr entlang Parking
- Schwarzwaldallee, Maulbeerstrasse - Fasanenstrasse:  
Radstreifen und Anschluss an Veloweg Wiese

### **3.5 Velomassnahmen aus dem Aktionsprogramm Stadtentwicklung (APS)**

Als Resultat aus mehreren Konsens-Konferenzen wurden verschiedene Massnahmen zu gunsten des Veloverkehrs ins Aktionsprogramm Stadtentwicklung aufgenommen. Insbesondere die Konsens-Konferenz zu stadtgerechtem Verkehr hat sich den Anliegen des Langsamverkehrs (Fussverkehr und Veloverkehr) angenommen. Daraus entstanden u.a. die APS-Projekte Nr. 54, Nr. 55 und Nr. 56.

#### **3.5.1 Auszug aus dem RRB 99/27/72**

- „Nr. 54: Das Baudepartement wird beauftragt, über die Realisierung des Velowegnetzes hinaus Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs vorzuschlagen.“
- „Nr. 55: Das Baudepartement wird beauftragt, die Infrastruktur für den Veloverkehr in der Innenstadt mit durchgängigen Veloachsen zu verbessern.“
- „Nr. 56: Das Baudepartement (ff.) und das Polizei- und Militärdepartement werden beauftragt, die Infrastruktur für den Veloverkehr mit der Schaffung zusätzlicher Veloabstellplätze zu verbessern.“

#### **3.5.2 Resultate der Konsens-Konferenz zu stadtgerechtem Verkehr**

Die Konsens-Konferenz diente zugleich als Think Tank für weitere Ideen. Folgender Konsens betreffend Mobilität und Veloverkehr wurde verabschiedet:

- Es sind Impulsprogramme auszuarbeiten, die zu einem veränderten Mobilitätsverhalten (Umsteigen auf Alternativen zum MIV) motivieren und über entsprechende Angebote informieren (Mobilitäts-Schnupper-Paket: Gratis-Probe-U-Abo, Probe-Mitgliedschaft bei Carsharing, befristete zur Verfügungstellung eines hervorragenden Stadtvelos, Kampagne zur Imageverbesserung von Velo- und Fussgängerverkehr etc.).
- Gezielte Förderung des Veloverkehrs

Für die gezielte Förderung des Veloverkehrs haben die Konsens-Konferenz „stadtgerechter Verkehr“ und die übergeordnete Arbeitsgruppe „stadtgerechte Verkehrskonzepte“ diverse Massnahmen vorgeschlagen, welche mit dem vorliegenden Begehrten für einen zweiten Velorahmenkredit grossenteils unterstützt werden.

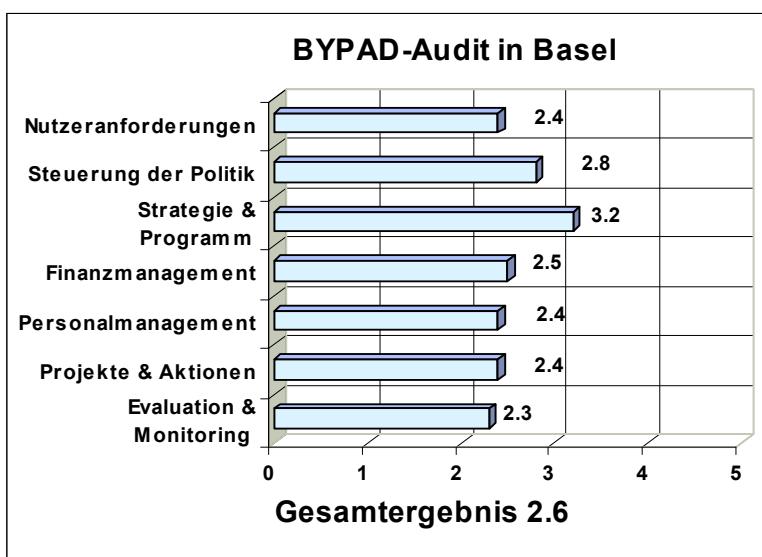
## **4 Bicycle Policy Audit (BYPAD)**

Das Bicycle Policy Audit (BYPAD) ist eine qualitative Methode zur Bewertung der Qualität der bisherigen Velopolitik sowie zur Erarbeitung eines sog. Qualitätsplans für eine zukünftige Ausrichtung der Velopolitik. Die Verwaltung wollte im Hinblick auf den vorliegenden Ratschlag für einen zweiten Velorahmenkredit eine Standortbestimmung zur Velopolitik. Da zudem das Bewusstsein gewachsen war, dass Veloförderung nicht nur über reine Infrastrukturmassnahmen erreicht werden kann, bot BYPAD auch die Möglichkeit der „best practice“-Methode, um der Verwaltung neue Wege der Veloförderung aufzuzeigen.

#### 4.1 Beurteilung der bisherigen Velopolitik Basels

Das BYPAD-Audit wurde zulasten des Velo-/Mofarahmenkredits 8019 Ende 2002 in Basel durchgeführt. Beteiligt waren in der Evaluationsgruppe die Departementsvertretung des für Velopolitik zuständigen Baudepartements, die mit Veloplanung und deren Umsetzung beschäftigten Amtsstellen (Hochbau- und Planungsamt sowie Tiefbauamt des Baudepartements und Verkehrsabteilung der Kantonspolizei des Polizei- und Militärdepartements) sowie als Vertreter der Nutzergruppe die IG Velo beider Basel und der Verkehrsclub Schweiz (VCS). Der Prozess lieferte eine Übersicht über Stärken und Schwächen der bisherigen Velopolitik sowie einen Qualitätsplan für eine zukünftige Ausrichtung der Veloförderung.

Die Konsens-Beurteilung der einzelnen BYPAD-Module durch die Evaluationsgruppe ergab, dass sich die Velopolitik in Basel mit der Gesamtbewertung von 2.6 zwischen einem isolierten (Bewertungs-Stufe 2) und systemorientierten (Bewertungs-Stufe 3) Ansatz befindet. Während die Bereiche Strategie und Infrastruktur eher stark abschneiden, zeigt die Beurteilung nichtinfrastrukturbezogener Module die Schwachpunkte der Basler Velopolitik auf.



*Diagramm:  
Ergebnis der Beurteilung  
der Basler Velopolitik  
(0/Schlecht – 5/gut)  
[Audit der Velopolitik des  
Kantons Basel-Stadt,  
velo:consult, Schlussber-  
icht, Männedorf, 2002]*

#### 4.2 Schlussfolgerungen

Die bisherige Veloförderung hatte das Ziel, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen, vor allem mit baulichen und betrieblichen Massnahmen verfolgt, welche die Sicherheit erhöhen und direkte und komfortable Verbindungen anbieten. Das BYPAD-Audit hat gezeigt, dass diese Infrastrukturmassnahmen weiter verfolgt werden sollten, dass sie jedoch auf dem erreichten Qualitätsniveau der Velo-Infrastruktur alleine nicht mehr ausreichen, um den Veloverkehrsanteil zu erhöhen. Kommunikations-Massnahmen im Bereich Marketing, Information und Schulung wurden vernachlässigt. Solche Massnahmen wurden auch in der Konferenz stadtgerechter Verkehr der Werkstadt Basel als Impulsprogramm gefordert (siehe vorangehendes Kapitel). Es sollten deshalb für den Veloverkehr neue Wege bei der Öffentlichkeitsarbeit beschritten werden.

Diese Aussagen bestätigen auch die Zahlen der Verkehrsentwicklung und Unfallstatistik der letzten Jahre. Obwohl sich die Anzahl der Unfälle im Langsamverkehr seit der Einführung von Tempo-30-Zonen und Sanierung von Unfallschwerpunkten reduziert hat und das Routennetz

weiter ausgebaut wurde, ist der Anteil des Langsamverkehrs in den letzten Jahren - im Vergleich zur Entwicklung zwischen 1980 und 1991 - kaum gestiegen.

#### 4.3 Ausblick auf eine zukünftige Velopolitik

Um das Potenzial des Veloverkehrs in Basel noch besser ausnutzen zu können, sind gemäss BYPAD-Audit verstärkt auch Massnahmen im Bereich der Evaluation und des Monitorings, der Nutzeranforderungen und der Politiksteuerung sowie 'soft policies'-Massnahmen (Öffentlichkeitsarbeit, Ausbildung, Imageförderung, Akzeptanzsteigerung) zu treffen.

Schwerpunkte der neuen Basler Velopolitik	
Infrastrukturverbesserungen weiter führen	<b>Daten/ Fakten/ Evaluation/ Monitoring</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Datenbasis verbessern, u.a. Nutzerbefragungen</li><li>- Potenziale des Veloverkehrs bestimmen</li><li>- Datenmanagement verbessern</li><li>- Wirksamkeit von Massnahmen evaluieren, überwachen</li></ul>
	<b>Nutzeranforderungen/ Steuerung der Politik/Personalmanagement</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Informationen/ Kenntnisse ermitteln und verfügbar machen</li><li>- Personelle Ressourcen und Kompetenzen den gesteigerten Anforderungen anpassen</li><li>- Veloqualitätsprüfung</li><li>- Verbesserung der Kooperation zwischen Politik, Verwaltung und Nutzerorganisationen (inkl. Entschädigung der Arbeit der Nutzerorganisationen)</li></ul>
	<b>Veloförderung durch 'soft policy'-Massnahmen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation</li><li>- Schüler aufs Velo</li><li>- Velotraining</li></ul>

*Tabelle:  
Schwerpunkte der  
neuen Basler Velopolitik  
[Audit der Velopolitik des  
Kantons Basel-Stadt,  
velo:consult, Schlussber-  
icht, Männedorf, 2002]*

### 5 Zukünftige Veloförderung

#### 5.1 Grundsatz und Ziele

##### 5.1.1 Grundsatz

Eine Neuausrichtung der Veloförderung ist nötig, um den Velo-Anteil am Gesamtverkehr halten oder erhöhen zu können. Mit baulichen Massnahmen alleine ist es nicht getan, wie die Entwicklung der letzten Jahre vermuten lässt. Denn wenn einmal ein hoher Standard an Velo-Infrastruktur erreicht ist, benötigt es für ein Umsteigen auf das Velo neue Motivationsgründe und Abbau von Hindernissen, die z.B. durch Information, Imageförderung und Verhaltensbeeinflussung erreicht werden können.

##### 5.1.2 Ziele

Mit der Neuausrichtung der Förderung des Veloverkehrs werden folgende Ziele verfolgt:

- Erhöhung des Anteils des Veloverkehrs am Gesamtverkehr
- Erhöhung der Nachhaltigkeit des Verkehrs durch Reduktion der Emissionen sowie Steigerung der Wohnqualität

- Reduktion der Unfälle mit Beteiligung des Veloverkehrs auf Grund der Erhöhung der Akzeptanz des Langsamverkehrs

## 5.2 Neues Konzept der Veloförderung

### 5.2.1 Strategie der Stärken und Chancen

Mit der Förderung des Veloverkehrs baut der Kanton auf einer seiner langjährigen Stärken im innerstädtischen Verkehr auf. Bereits heute weist die Stadt Basel einen hohen Anteil an Langsamverkehr, insbesondere Veloverkehr, auf. Mit dem relativ dicht ausgebauten Veloroutennetz, der grossflächigen Umsetzung von Tempo 30-Zonen sowie der Einführung von Velogegenverkehr in Einbahnstrassen ist eine gute Infrastruktur vorhanden, um weitergehende Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs zu treffen, die über die bisherigen baulichen und betrieblichen Lösungsansätze hinausgehen.

### 5.2.2 Ansatz der ganzheitlichen Förderung

Die ganzheitliche Förderung des Veloverkehrs stützt nicht nur auf die reine Umsetzung von Infrastrukturmassnahmen und betrieblichen Verbesserungen, sondern will den grösstmöglichen Nutzen aus diesen ziehen, indem sie auch das entsprechende Umfeld und die Akzeptanz zu deren Nutzung schafft.

Der Aspekt weiterer Verbesserungen in der Infrastruktur (Velo-/Mofaroutennetz, Veloabstellplätze) sowie die Erhöhung der Sicherheit im Strassenverkehr darf jedoch nicht vernachlässigt werden. Dementsprechend werden die ***bisherigen strategischen Bereiche auf einer zu verbesserten Datenbasis*** weiterhin ausgebaut:

- Erstellung eines Velo-/Mofaroutennetzes
- Öffnung der Einbahnstrassen für Velo-/Mofagegenverkehr
- Erhöhung des Angebots an Velo-Abstellplätzen



**INFRASTRUKTUR**

Daneben sind Massnahmen in ***neuen strategischen Bereichen*** nötig:

- Aufklärung / Beratung
- Kommunikation
- Information
- Aktionen / Kampagnen
- Vermarktung



**ÖFFENTLICHKEITSARBEIT**

Alle neuen strategischen Bereiche sind Teile einer systematischen Öffentlichkeitsarbeit. Diese hat einerseits zum Ziel, das Image des Veloverkehrs als langfristigen Beitrag zu seiner Förderung zu verbessern. Andererseits soll eine Beeinflussung des Verkehrsverhaltens und der Verkehrsmittelwahl erreicht werden. Damit kann das Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden gegenüber dem Veloverkehr verbessert, die Sicherheit erhöht und die Verkehrsteilnehmer können vermehrt zur Benützung des Veloverkehrs motiviert werden. Alle Massnahmen, die diesen Zielen dienen, sollen kommuniziert werden. Eine kontinuierliche Information könnte zum Umdenkprozess betreffend Bedeutung des Veloverkehrs beitragen. Mögliche Medien dazu sind, Communiqués, Infobroschüren und das Internet.

### **5.3 Massnahmen zu Lasten des zweiten Velorahmenkredits**

Auf Grund des BYPAD-Audits (siehe Kap. 4), der Überlegungen zu einer kantonalen Strategie (siehe Kap. 5.2) sowie der Inputs aus der Werkstadt Basel (siehe Kap. 3.5) umfassen die Massnahmen für die zukünftige Förderung des Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt folgende Bereiche:

- Vervollständigung des Velo-/Mofaroutennetzes
- Weitere Öffnung der Einbahnstrassen für Velo-/Mofagegenverkehr
- Verbesserung der Veloabstellplätze
- Daten-Management zum Veloverkehr
- Weitere Velo-Förderungsmassnahmen (Öffentlichkeitsarbeit)

Die oben aufgeführten Bereiche werden in den nachfolgenden Kapiteln ausführlicher erläutert.

#### **5.3.1 Velo-/Mofaroutennetz**

Folgende Veloprojekte zu Lasten des zweiten Velorahmenkredits sollen erarbeitet werden, sind in Planung oder bereits genehmigt:

- Flughafenstrasse
  - Projekt genehmigt
  - Detailprojekt und Kostenschätzung erarbeitet
  - Umsetzung im Jahr 2006 vorgesehen
- Grenzacherstrasse, Landauerstrasse – Grenze Hörnli
  - Projekt genehmigt
  - Detailprojektierung und Kostenschätzung in Erarbeitung
- Hirzbrunnenpromenade
  - Projekt in Erarbeitung
  - Zulassung von Veloverkehr auf Fussweg prüfen
- SNCF-Brücke:
  - Projekt noch nicht in Erarbeitung
  - Ausführung offen
- St. Jakobs-Strasse
  - Projekt in Erarbeitung
  - Ausführung offen

Es sind weitere Teilstücke des offiziellen Velo-/Mofaroutennetzes zu realisieren, die zurzeit noch offen sind.

#### **5.3.2 Öffnung von Einbahnstrassen**

Verschiedene Anträge, Prüfungsbegehren und Wiedererwägungsgesuche der IG Velo beider Basel, von anderen Interessenverbänden und Gruppierungen sowie von Anwohnenden forderten auf Grund des per 1. Mai 1989 revidierten Art. 18, Abs. 5 der Strassensignalisationsverordnung (SSV) eine grosszügigere Behandlung und Zulassung von Velo-/Mofagegenverkehr in weiteren Einbahnstrassen der Stadt Basel. Der betreffende Artikel hatte mit der entsprechenden Revision eine nicht unbedeutende Änderung erfahren. Für Ausnahmen vom Signal „Einfahrt verboten“ mussten fortan keine zwingenden Gründe mehr angeführt werden, sondern sie können seither, namentlich für Fahrzeuge im Linienverkehr, Fahrräder und Motorfahrräder, bewilligt werden, wenn auf Grund der örtlichen Situation keine Nachteile für die Sicherheit aller Strassenbenutzer zu erwarten sind.

Bisher wurden insgesamt 496 Einbahnstrassenteilstücke beurteilt. In 433 Teilstücken wurde der Velo-/Mofagegenverkehr zugelassen. Weitere 67 Teilstücke sind noch zu beurteilen.

### **5.3.3 Verbesserung der Veloabstellplätze**

In vielen Quartierkonferenzen des Mitwirkungsverfahrens "Werkstadt Basel" wurde die heutige Veloabstellplatz-Situation beanstandet. Deshalb wurde das Hochbau- und Planungsamt, Hauptabteilung Planung (HPA-P) des Baudepartements (BD) mit dem Regierungsratsbeschluss (RRB) 99/27/72 vom 13. Juli 1999 als federführende Stelle zur Bearbeitung der APS-Massnahme 56 bestimmt:

*«Das Baudepartement (ff.) und das Polizei- und Militärdepartement werden beauftragt, die Infrastruktur für den Veloverkehr mit der Schaffung zusätzlicher Veloabstellplätze zu verbessern. »*

Auf Grund eines Beschlusses des Lenkungsausschusses Aktionsprogramm Stadtentwicklung wird die Veloabstellplatz-Situation als Daueraufgabe vom Baudepartement wahrgenommen, insbesondere bei.

- Bahnhöfen, ÖV-Haltestellen
- Umgestaltungs- und Sanierungsprojekten
- Umsetzung Verkehrskonzept Innenstadt
- Anfragen aus der Bevölkerung

### **5.3.4 Daten-Management zum Veloverkehr**

- Permanente Querschnitts-Zählungen
- Stichproben
- Befragungen

Die mit obigen Methoden erhobenen Daten sollen sowohl der Erfassung der Nutzerbedürfnisse als auch dem Controlling für umgesetzte Massnahmen dienen.

### **5.3.5 Weitere Velo-Förderungsmassnahmen (Öffentlichkeitsarbeit)**

- Aufklärung / Beratung
- Kommunikation
- Information
- Aktionen / Kampagnen
- Vermarktung

## **6 Kosten und Umsetzung**

### **6.1 Finanzierung**

Als Finanzierungsmodell für die weitere Förderung des Veloverkehrs wird wiederum ein Velorahmenkredit vorgeschlagen, da sich dieses Modell bisher bewährt hat.

Ein solcher Rahmenkredit umfasst die Kosten für die Umsetzung ausgewählter, kurz- bis mittelfristig (8 Jahre) umsetzbarer Massnahmen gemäss Kapitel 5.3. Für erst langfristig umsetz-

bare, wiederkehrende oder in den nächsten Jahren noch nicht bekannte Massnahmen ist zu gegebenem Zeitpunkt eine andere Finanzierungsmöglichkeit zu finden.

Die Finanzierung von Velomassnahmen im Rahmen von grossen Strassenbauvorhaben, wie beispielsweise der Sanierung der Margarethenbrücke, sollte im Rahmen dieser Grossprojekte berücksichtigt werden und wird deshalb nicht im Rahmenkredit berücksichtigt.

## **6.2 Kosten**

Für die Förderung des Veloverkehrs in den nächsten 8 Jahren werden schätzungsweise 8 Millionen Franken benötigt. Diese Angabe beruht auf einer sehr groben Schätzung, da die in diesen Jahren umzusetzenden Massnahmen noch nicht abschliessend ausgewählt und die einzelnen Massnahmen noch nicht detailliert ausgearbeitet worden sind. Nicht enthalten in diesen Kosten sind Verbesserungen für den Veloverkehr in Abschnitten, welche nur im Rahmen eines Grossprojektes (z.B. flankierende Massnahmen Nordtangente, aufwändige Strassen- oder Brückensanierungen) erstellt werden können.

## **7 Termine**

Die Finanzierung von Massnahmen aus einem zweiten Velorahmenkredit ist frühestens 2005 im Investitionsprogramm des Baudepartements (Investitionsbereich 1) vorgesehen. Als Vorbereitung werden jedoch bereits Projekte erarbeitet, damit die Veloförderung ohne Unterbruch weitergeführt werden kann.

## **8 Anträge**

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlagsentwurf gemäss §55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 16. April 1997 ordnungsgemäss überprüft.

Gestützt auf diese Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Basel, 13. Oktober 2004

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Der Präsident

Der Vizestaatsschreiber

Jörg Schild

Felix Drechsler

Dem Ratschlag beigelegt:

- Velostadtplan

Im Ratssaal aufgelegt:

- BYPAD-Bericht

Grossratsbeschluss

betreffend

**Förderung des Veloverkehrs**  
**Zweiter Velorahmenkredit**

vom

Der Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag des Regierungsrates, stimmt der zukünftigen Förderung des Veloverkehrs zu. Er bewilligt hierzu den Velorahmenkredit von Fr. 8 Millionen (Preisbasis April 2003, Indexstand = 100, Produktionskosten-Index PKI) für die Jahre 2005 – 2012 für Massnahmen zur Vervollständigung des Velo/Mofaroutennetzes, für die Schaffung und Verbesserung von Veloabstellanlagen, für ein Datenmanagement zum Veloverkehr sowie für weitere Veloförderungsmassnahmen. Der Kredit wird zu Lasten der Investitionsrechnung (Investitionsbereich 1 «Strassen/Stadtgestaltung», Position 6170.110.2.1062) aufgenommen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren; er unterliegt dem fakultativen Referendum.