

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission des Grossen Rates

zum

Ratschlag Nr. 04.1614.01 betreffend Förderung des Veloverkehrs, zweiter Velorahmenkredit, Fertigstellung des Veloroutennetzes, Ergänzung und Verbesserung der Veloabstellplätze, weitere Förderungsmassnahmen

vom 9. Dezember 2005 / 041614

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt
zugestellt am 16. Dezember 2005

Inhaltsverzeichnis

1	AUSGANGSLAGE	3
2	VORGEHEN DER KOMMISSION	3
3	WÜRDIGUNG DER BISHERIGEN VELOFÖRDERUNG	3
3.1	Grundsätze und Ziele aus dem ersten Velorahmenkredit	4
3.2	Bilanz der bisherigen Massnahmen	5
3.3	Analyse der bisherigen Veloförderung (BYPAD-Bericht)	5
4	ZIELE DES ZWEITEN VELORAHMENKREDITS	5
4.1	Massnahmenbereich 1: Veloroutennetz	5
4.2	Massnahmenbereich 2: Öffnung von Einbahnstrassen	7
4.3	Massnahmenbereich 3: Veloabstellplätze	7
4.4	Massnahmenbereich 4: Datenmanagement	8
4.5	Massnahmenbereich 5: Öffentlichkeitsarbeit	9
5	UMSETZUNG UND FINANZIERUNG	9
5.1	Dauer des Velorahmenkredits	9
5.2	Finanzierung grösserer Projekte ausserhalb des Velorahmenkredits	10
5.3	Einbezug des Velos bei allen Strassenprojekten	10
5.4	Forcierung von grösseren Projekten	11
5.5	Einbezug der Quartiere und der Verkehrsverbände	11
5.6	Jährliche Berichterstattung	11
6	ANTRAG AN DEN GROSSEN RAT	12
	GROSSRATSBESCHLUSS	13
	ANHANG 1: BILANZ DER MASSNAHMEN AUS DEM ERSTEN VELORAHMENKREDIT	14
	ANHANG 2: GENERELLES PROJEKTIERUNGSPROGRAMM	16
	ANHANG 3: VELOROUTENNETZ (STAND 2005)	18
	ANHANG 4: VELOROUTENNETZ (REALISIERT BIS SEPTEMBER 2005)	19

1 Ausgangslage

Der Grosse Rat hat am 21.4.1988 auf Grund des Berichtes 8019 über die weitere Förderung des Veloverkehrs der damaligen Gesamtverkehrskommission einen Rahmenkredit in der Höhe von CHF 25'000'000 bewilligt. Dieser Rahmenkredit diente der Erstellung eines Veloroutennetzes, der Sanierung gefährlicher Strecken und Kreuzungen sowie der Schaffung von Veloabstellplätzen.

Dieser Rahmenkredit ist heute aufgebraucht. Realisiert sind ungefähr 88% des ursprünglich beabsichtigten Netzes. Einer der Gründe, weshalb der Rahmenkredit nicht für die Vervollständigung des gesamten Netzes und die weitere Verbesserung von Veloabstellplätzen ausgereicht hat, war die Finanzierung des Veloparkings beim Bahnhof SBB aus dem Rahmenkredit. Mit einer Summe von CHF 12'000'000 hat das Veloparking fast die Hälfte des ersten Rahmenkredits beansprucht. Zum Zeitpunkt der Kreditgenehmigung war dieses Projekt noch nicht absehbar.

Mit einem zweiten Velorahmenkredit in der Grössenordnung von CHF 8'000'000 sollen deshalb heute die Voraussetzungen geschaffen werden für die Fertigstellung des Netzes, die Schaffung und Verbesserung von Veloabstellplätzen und weitere Massnahmen zur Erhöhung des Anteils des Veloverkehrs am gesamten Verkehr.

2 Vorgehen der Kommission

Der Grosse Rat hat das Geschäft 04.1614.01 am 10. November 2004 an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen.

Die UVEK hat das Geschäft an ihrer Sitzung vom 4. Juli 2005 ein erstes Mal beraten und dabei beschlossen, eine Subkommission – bestehend aus Stephan Maurer (Vorsitz), Kurt Bachmann, Christian Egeler, Eveline Rommerskirchen und Jörg Vitelli – einzusetzen. Diese Subkommission hat sich am 15. August, 5. September, 28. September, 25. Oktober und 22. November 2005 zu insgesamt fünf Sitzungen getroffen.

Nach einer ersten Auslegeordnung hat sich die Subkommission vom Baudepartement – vertreten durch Benno Jurt (Stv. Leiter Abteilung Transport und Verkehr im Hochbau- und Planungsamt HPA) und Barbara Auer (Verkehrsplanerin im HPA) – umfassend informieren und dokumentieren lassen.

3 Würdigung der bisherigen Veloförderung

Die UVEK stellt fest, dass die weitere Förderung des Veloverkehrs im Einklang steht zu früheren und in jüngster Zeit gefassten Beschlüssen oder verabschiedeten Berichten.

- GVK Bericht 7823
- Verkehrsplan 2001
- Umweltschutzgesetz BS, speziell §13

- Aktionsprogramm Stadtentwicklung
- Grossratsbeschluss 02/26/21G vom 27.6.2002, der den Regierung auffordert, einen neuen Velorahmenkredit vorzulegen.
- Luftreinhalteverordnung

3.1 Grundsätze und Ziele aus dem ersten Velorahmenkredit

Im Bericht 8019 wurde in Kapitel 6.2.1 Grundsätze und Ziele für die Ergänzung des Veloroutennetzes festgehalten, dass bei der Veloplanung von folgenden Tatsachen ausgegangen werden muss:

- Der Velofahrer meidet Umwege und Steigungen. Er ist diesbezüglich viel empfindlicher als die motorisierten Verkehrsteilnehmer.
- In Basel sind die Hauptverkehrsachsen fast immer die direktesten und bequemsten Verbindungen zwischen den wichtigsten Fixpunkten. Namentlich Ringstrassen, die Rhein- und Birsigbrücken sowie die Unter- und Überführungen der Bahnareale stellen für die Velofahrer alternativlose Verbindungen dar.

Gestützt auf diese Tatsachen und unter Berücksichtigung von Kapitel 5.2 des Hauptberichts 7823 der Gesamtverkehrskommission (Seiten 39 ff.) wurden nachstehende Grundsätze und Ziele formuliert:

- Das Velofahren muss nicht nur in den Quartieren, sondern auch auf den Hauptverkehrsstrassen wieder sicher werden.
- Auf den Hauptverkehrsstrassen sowie Übergängen und Unterführungen ist eine horizontale Trennung zwischen Velofahrern und motorisiertem Verkehr anzustreben.

In Erkenntnis dieser Grundsätze und Ziele wurde das Velo-/Mofa-Routennetz mit linearen Massnahmen (Velorouten ohne Routensignalisation) ergänzt. Mit zusätzlichen punktuellen Massnahmen sollten auf dem übrigen Strassennetz, insbesondere an kritischen Stellen, die Sicherheit verbessert und Erleichterungen für die Zweiradfahrer geschaffen werden.

Die UVEK bekräftigt diese Grundsätze und Ziele, haben sie doch noch immer und auch in Zukunft Bedeutung und Gültigkeit. Im Weiteren ist die UVEK der Meinung, dass Velofahren im städtischen Gebiet attraktiv und vor allem sicher sein muss, damit der Anteil des Veloverkehrs am gesamten Verkehr steigen kann. Die Förderung des Veloverkehrs hat neben dem Fussverkehr das beste Nutzen-/Kostenverhältnis. Mit relativ geringen Investitionen lassen sich grosse Verbesserungen hinsichtlich Sicherheit und Attraktivität realisieren.

Aufgrund dessen kommt die UVEK zum Schluss, dass bei allen Strassenprojekten (Sanierungen, Neubauten) sowie bei Änderungen von Verkehrsregimes (Signalisation, Markierung, Lichtsignalanlagen) die Interessen der Velofahrenden mit einzubeziehen sind.

3.2 Bilanz der bisherigen Massnahmen

Im Bericht 8019 wurde in den Kapiteln 6.2 und 6.3 eine Liste von Massnahmen aufgeführt, welche Routenergänzungen, punktuelle Massnahmen sowie die Prioritäten für die Sanierung gefährlicher Strecken und Kreuzungen beinhaltet. In Anhang 1 sind diese Massnahmen bilanziert.

Die UVEK ist der Meinung, dass die noch offenen Punkte in das Generelle Projektierungsprogramm des zweiten Velorahmenkredits zu übertragen sind und deren Umsetzung anzustreben ist.

3.3 Analyse der bisherigen Veloförderung (BYPAD-Bericht)

Ende 2002 wurde zulasten des ersten Velorahmenkredits ein sog. BYPAD-Audit durchgeführt. Es handelt sich dabei um eine qualitative Methode zur Bewertung der Qualität der bisherigen Velopolitik sowie zur Erarbeitung eines Qualitätsplans für eine künftige 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 ist, dass die Veloförderung über reine Infrastrukturmassnahmen hinausgeht, bot BYPAD auch die Möglichkeit der „best practice“-Methode, um der Verwaltung neue Wege der Veloförderung aufzuzeigen.

Der interessante und umfassende Bericht stellt die Stärken und Schwächen der bisherigen Basler Velopolitik dar. Er zeigt auf, dass es einerseits weitere Infrastrukturmassnahmen braucht, dass diese auf dem erreichten Qualitätsstandard der Velo-Infrastruktur alleine aber nicht mehr ausreichen, um den Anteil des Veloverkehrs weiter zu erhöhen. Bisher sind kommunikative Massnahmen (Information, Schulung, Marketing) vernachlässigt worden. Diese Erkenntnisse finden im Ratschlag ihren Niederschlag im Kapitel über Öffentlichkeitsarbeit.

4 Ziele des zweiten Velorahmenkredits

Der zweite Velorahmenkredit knüpft an den ersten an, geht teilweise aber auch über diesen hinaus. Fortgesetzt werden sollen der Ausbau des Routennetzes, die Öffnung von Einbahnstrassen und die Schaffung von Veloabstellplätzen. Neu vorgesehen ist ein Datenmanagement und eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit. Die UVEK beurteilt diese fünf Massnahmenbereiche wie folgt:

4.1 Massnahmenbereich 1: Veloroutennetz

Der Teilplan Velo/Mofa ist Bestandteil des Verkehrsplans Basel-Stadt. Das Veloroutennetz wurde mit der Genehmigung des Verkehrsplans 2001 letztmals angepasst und ergänzt. Der Anhang 3 widerspiegelt das Veloroutennetz 2005 mit weiteren grossen Massnahmen. Anhang 4 zeigt den Stand der Realisierung per September 2005. Für Infrastrukturmassnahmen sind im neuen Rahmenkredit CHF 6'000'000 vorgesehen.

Massnahmen auf den offiziellen Velorouten

Zur Konkretisierung der im Rahmen des zweiten Velorahmenkredits zur Realisierung vorgesehenen Routen hat das Baudepartement der UVEK ein Generelles Projektierungsprogramm für die nächsten Jahre vorgelegt (vgl. Anhang 2). Darin sind der vorgesehene Realisierungszeitpunkt, der Bearbeitungsstand sowie die Finanzierung festgehalten. Die UVEK stellt fest, dass ein Grossteil der Massnahmen bis zum Jahr 2010 als eigenständiges Projekt oder zusammen mit anderen Strassenbauvorhaben realisiert werden sollen.

Hinsichtlich der Finanzierung hat das Baudepartement seine Praxis geändert: Früher wurden Velomassnahmen, die in Abhängigkeit oder gleichzeitig mit Strassenbauvorhaben realisiert wurden, anteilmässig dem Velorahmenkredit angerechnet. Wie in jüngster Vergangenheit teilweise bereits praktiziert, sollen künftig solche Velomassnahmen (z.B. Heuwaageviadukt) dem Hauptkostenträger (in diesem Fall Sanierung Heuwaageviadukt) angerechnet werden. Dem Velorahmenkredit werden nur noch die Kosten eigenständiger Projekte (z.B. St. Jakobs-Strasse, Denkmal – Zeughaus) angerechnet.

Diverse Verbesserungen

Unter die diversen Verbesserungen fallen Velomassnahmen, die auf dem ganzen Stadtgebiet (ausserhalb des Routennetzes) umgesetzt werden. Diese Art von Massnahmen wurden im Bericht zum ersten Velorahmenkredit als lineare und punktuelle Massnahmen bezeichnet. Mit einfachen Verbesserungen kann an vielen Stellen die Sicherheit und/oder Attraktivität für Velofahrende verbessert werden. Einfache Verbesserungen werden oft als „85%-Lösungen“ bezeichnet. Es soll nicht auf eine früher oder später anstehende Sanierung gewartet werden, sondern eine Lösung realisiert werden, die zwar nicht perfekt ist, aber eine Verbesserung gegenüber dem gegenwärtigen Zustand bringt. Die UVEK begrüsst solche „85%-Lösungen“.

Schulwegsicherung

In den letzten Jahren hat die Benützung des Velos für den Schulweg zugenommen. Die Wege zur Schule sind vielfach nicht identisch mit den Velorouten. Ein Programm zur Schulwegsicherung, das Schwachstellen auslotet und Sicherheitsmassnahmen umsetzt, gehört ebenfalls in den zweiten Velorahmenkredit. Es unterstützt auch das Programm des ED „Gesunde Schule“, welches u.a. vermehrt Schüler zum Velofahren animieren will.

Ergänzende Massnahmen

Eine gute Wegweisung gehört ebenso zum Veloroutennetz wie eine Neuauflage des Velostadtplans. Im planerischen Bereich zeigt sich, dass velofreundliche Tiefbaunormen fehlen. Dies führt immer wieder zu Diskussionen und Einsprachen bei Ausführungsprojekten. Mit einer Überarbeitung der Richtlinien über den Bau und Betrieb von Lichtsignalanlagen könnte dies vermieden werden. In den letzten Jahren zeigte sich, dass Velofahrende gegenüber dem motorisierten Verkehr ungleich behandelt werden (Anmeldeschlaufen, Phasenablauf, parallel verlaufende Grünphasen).

4.2 Massnahmenbereich 2: Öffnung von Einbahnstrassen

In den letzten Jahren wurden zahlreiche Einbahnstrassen für den Velo-Gegenverkehr geöffnet. Vorwiegend handelt es sich um Quartierstrassen und Abschnitte in Tempo 30-Zonen. Einbahnstrassen, die Velofahrenden in beiden Richtungen offen stehen, erlauben ihnen, ohne Umwege ans Ziel zu kommen. Dies steigert die Attraktivität des Velofahrens. Zudem ermöglicht es, gefährliche Strecken oder Kreuzungen zu umfahren. Mit kleinen Investitionen wird ein hoher Nutzen erzielt.

Seit 1990 wurden paketweise Einbahnstrassen auf die Tauglichkeit von Velo-Gegenverkehr geprüft und wo möglich geöffnet. Von den 651 Einbahnstrassenabschnitten stehen heute 436 dem Velo-Gegenverkehr offen. Für 62 Abschnitte wurde die Öffnung abgelehnt, bei 12 Teilstücken ist der Entscheid noch offen. Für die Prüfung und allfällige Umsignalisierung der verbleibenden 141 Einbahnstrassen sind im zweiten Velorahmenkredit CHF 200'000 vorgesehen.

Wegen der Realisierung von Tempo 30-Zonen und APS-Projekten wurde in den letzten Jahren das ursprünglich vorgesehene Realisierungsprogramm von 20 Strassenabschnitten pro Semester hinausgeschoben. Dadurch verzögerte sich die vorgesehene Umsetzung.

Angesichts der geringen Zahl von verbleibenden Einbahnstrassenabschnitten ist die UVEK der Meinung, dass diese nun zügig überprüft und das Programm in den nächsten zwei Jahren abgeschlossen werden soll.

4.3 Massnahmenbereich 3: Veloabstellplätze

Bereits im Bericht 8019 (Kapitel 6.4) hat der Grosse Rat auf die Schaffung einer genügenden Zahl von Veloabstellplätzen hingewiesen. In den stark überbauten Wohnquartieren haben Velofahrende meist keine Möglichkeit, das Velo im Haus abzustellen. Zur Attraktivität beim Einkaufen, vor allem in der Innenstadt, gehören genügend zielnahe Veloständer. In der Transportkette mit dem öffentlichen Verkehr ist die Schaffung von attraktiven Bike&Ride-Parkplätzen notwendig.

Bezüglich der Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr wurde im Rahmen des Masterplanes das 1'200-plätziges, unter dem Centralbahnplatz liegende Veloparking geschaffen. Mit weiteren Abstellplätzen rund um den Bahnhof SBB wurde das Angebot konsolidiert. Nachholbedarf ist hingegen angezeigt am Badischen Bahnhof, am Bahnhof St. Johann, in der Innenstadt, in den Wohnquartieren sowie bei Haltestellen von Tram und Bus.

Aus diesem Grund hat das Baudepartement ein Veloabstellanlagen-Konzept (18.11.2003) ausgearbeitet. Die in der Kurzfassung enthaltenen Kernpunkte sind:

- Erhebung und Beurteilung des Ist-Zustandes
- Flächendeckende Verbesserung
- Umsetzung von Gebietskonzepten wie EuroVille oder Badischer Bahnhof
- Lokale Verbesserung aufgrund Anfragen oder im Rahmen von Bauprojekten

Für die Schaffung neuer Veloabstellanlagen sind CHF 1'000'000 vorgesehen.

Die UVEK kann dem Vorgehenskonzept weitgehend zustimmen. Sie setzt jedoch folgende Schwerpunkte in der Umsetzung.

- Die Erarbeitung von Daten- und Planungsgrundlagen ist sinnvoll. Wo aber Handlungsbedarf offensichtlich ist (Badischer Bahnhof, Innenstadt, auf Trottoirs in Wohnquartieren, Haltestellen von Tram und Bus) sollen rasch Lösungen für ein geordnetes und diebstahlsicheres Abstellen der Velos umgesetzt werden.
- In der Innenstadt ist eine Angebotserweiterung dringend. Kleinere und dezentral angeordnete Abstellplätze fügen sich positiv ins Stadtbild ein und kommen dem Bedürfnis entgegen, das Zweirad zielnah abzustellen. Die Verbesserungen sollen deshalb rasch und unabhängig von anderen Projekten (Innenstadtregime) erfolgen.
- In den Wohnquartieren und bei Haltestellen des ÖV soll nebst der Anzahl Abstellplätze auch die Qualität verbessert werden; Velos sollen diebstahlsicher und gedeckt parkiert werden können. In den dicht bewohnten Quartieren sind auch Lösungen anzustreben, an denen sich Hausbesitzer an gedeckten Anlagen finanziell beteiligen.
- Beim Badischen Bahnhof sind Lösungen vordringlich. Platz bieten die leer stehenden Gebäudeteile. Mit der Aufwertung des Bahnhofs durch die S-Bahn wird der Velo-Pendler-Verkehr weiter zunehmen. Bei der Anzahl der Abstellplätze ist für die Zukunft zu planen. Bezüglich der Finanzierung ist gegebenenfalls dem Grossen Rat ein separater Ratschlag vorzulegen, damit die Umsetzung der anderen Massnahmen im Velorahmenkredit nicht verzögert wird oder hinausgeschoben werden muss.
- Die Überarbeitung der Veloabstellplatz-Verordnung ist notwendig, denn die Erfahrung zeigt, dass bei Neubauten zu wenig Abstellplätze für Zweiräder geschaffen werden.
- Der Realisierungszeitraum 2005 – 2014 ist zu lang. Durch ein gezieltes Vorgehen ist die Umsetzung grösstenteils innerhalb der Dauer des Velorahmenkredits von 5 Jahren (vgl. Kapitel 5.1) möglich.

4.4 Massnahmenbereich 4: Datenmanagement

Im Vergleich zum motorisierten Verkehr ist die Datenlage für den Veloverkehr nur sehr marginal. Es gibt nur wenige permanente Zählstellen auf einzelnen Brücken. Für die Planung und Projektierung von Velomassnahmen, aber auch für Aussagen zum Veloverkehr am Gesamtverkehr, sind fundiertere Grundlagen notwendig. Darum soll die Datenlage verbessert und kontinuierlich fortgeschrieben werden. Dies läuft unter dem Begriff Datenmanagement. Im Rahmenkredit sind dafür CHF 300'000 eingeplant. Vorgesehen sind:

- Erfassung Veloinfrastruktur/-PP in GIS und Datenbank
- Durchführung von Erhebungen, Zählungen und Befragungen
- Beschaffung von Erhebungsgeräten

Die UVEK unterstützt dieses Vorgehen, besteht doch hinsichtlich Datenmanagement ein offensichtlicher Nachholbedarf.

4.5 Massnahmenbereich 5: Öffentlichkeitsarbeit

Die beste Infrastruktur ist nutzlos, wenn sie nicht benützt wird. Dies gilt auch für das Velo. Damit der Anteil des Velos am Gesamtverkehr gehalten bzw. in den nächsten Jahren gesteigert werden kann, bedarf es einer gezielten Öffentlichkeitsarbeit. Von der Regierung und dem Baudepartement wurde dies erkannt. Im Rahmenkredit werden dafür CHF 500'000 eingesetzt. Das Konzept des Baudepartements sieht vor:

- Kampagnen und Aktionen (in Zusammenarbeit mit dem AUE) wie slow-up 2007, „Basel rollt“, „autofreier Tag“ etc.
- Informationen auf Plakaten, Flyern, Broschüren und Plänen
- Ausbildung, Beratung und Prävention (z. B. Veloparcours)

Die UVEK unterstützt diesen Massnahmenbereich, liegt doch in der Steigerung des Veloverkehrs ein grosses Potenzial. erinnert sei an die derzeitige Energiesituation oder an die Tatsache, dass 30% der Autofahrten kürzer als 3 Kilometer sind (St. Johann – Bahnhof SBB oder Hirzbrunnen – Bahnhof SBB).

Nebst Motivationskampagnen zum Umsteigen aufs Velo muss auch das Sicherheitsgefühl der potenziell Velo Fahrenden erhöht werden. Eine wichtige Zielgruppe sind Kinder sowie Migrantinnen und Migranten. Mit Velofahrkursen, heute schon unterstützt durch die Verkehrsverbände, kann die Velonutzung gezielt gesteigert werden.

Eine Koordination und Zusammenarbeit mit anderen Ämtern (Sicherheit und Prävention der Polizei, Gesundheitsdepartement, ED-Schulen und BD-AUE) die in diesem Bereich aktiv sind, erachtet die UVEK als sinnvoll und notwendig.

5 Umsetzung und Finanzierung

5.1 Dauer des Velorahmenkredits

Die Regierung beantragt einen Rahmenkredit über 8 Jahre. Die Auflistung im Generellen Projektierungsprogramm (vgl. Anhang 2) zeigt, dass für die meisten Projekte eine Realisierung bis ins Jahr 2010 vorgesehen ist. Ab dem Jahr 2006 gerechnet sind dies 5 Jahre. Angesichts der Tatsache, dass bezüglich Realisierung des Veloroutennetzes ein Nachholbedarf besteht, ist eine beschleunigte Umsetzung angezeigt. Eine weitere Überlegung den Kredit auf 5 Jahre zu sprechen war, dass Subventionsverträge auch über maximal 5 Jahre gesprochen werden. Andere Rahmenkredite wie derjenige für die Anschaffung Medizinischer Apparate und Einrichtungen am Universitätsspital Basel oder für die Denkmalschutzsubventionen werden vom Grossen Rat über 5 Jahre bewilligt.

Mit 5 Jahren bleibt der Zeitraum überschaubar und ergibt nun eine jährliche Rate von CHF 1'600'000 gegenüber CHF 1'000'000, wie es die Regierung beantragte. Angesichts der Tatsache, dass genügend Projekte vorhanden sind, sind solche Tranchen realistisch.

Die UVEK fordert, dass die Massnahmen des zweiten Velorahmenkredits innerhalb von 5 Jahren umgesetzt werden und beantragt deshalb eine entsprechende Änderung des Grossratsbeschlusses.

Der Vollzug des Grossratsbeschlusses liegt in der Kompetenz der Regierung. Trotzdem musste die UVEK Überlegungen zur Realisierung anstellen, um beurteilen zu können, ob der Inhalt des Beschlusses innerhalb der gesetzten Frist umgesetzt werden kann.

Ein Blick auf das Aktionsprogramm Stadtentwicklung (APS) zeigt, dass hier Parallelen bestehen. Beim APS hat der Grosse Rat einen Kredit von CHF 25'000'000 auf 5 Jahre bewilligt. In der Folge hat das Baudepartement durch gezielte Projektorganisation und der Bereitstellung interner und externer Ressourcen sichergestellt, dass die Projekte ausgeführt werden konnten. Beim Velorahmenkredit stehen jährlich „nur“ CHF 1'600'000 zur Umsetzung an. Das APS läuft nun aus, was Kapazitäten frei gibt, um Projekte aus dem Velorahmenkredit zu realisieren.

Projekte wie Masterplan und Nordtangente zeigen, dass grössere Projekte innert der gesetzten politischen Frist ausgeführt werden können.

Die UVEK ist überzeugt, dass mit der entsprechenden Projektorganisation und der Bereitstellung der notwendigen Ressourcen die mit dem Velorahmenkredit geplanten Massnahmen innerhalb von 5 Jahren umgesetzt werden können.

5.2 Finanzierung grösserer Projekte ausserhalb des Velorahmenkredits

Wie die Vertretung des Baudepartements in der UVEK-Subkommission bestätigt hat, änderte das BD betreffend die Finanzierung von Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs seine Philosophie. Früher wurden Velomassnahmen, die in Abhängigkeit oder gleichzeitig mit Strassenbauvorhaben realisiert wurden, anteilmässig dem Velorahmenkredit angerechnet. Wie in jüngster Vergangenheit teilweise bereits praktiziert, sollen solche Velomassnahmen künftig dem Hauptkostenträger angerechnet werden (vgl. Kapitel 4.1). Dem Velorahmenkredit sollen künftig nur noch die Kosten eigenständiger Projekte (z.B. St. Jakobs-Strasse, Denkmal – Zeughaus) belastet werden.

Im generellen Projektierungsprogramm sind auch grössere eigenständige Veloprojekte wie die SNCF-Fussgänger/Velobrücke oder die Schaffung eines Veloparkings beim Badischen Bahnhof vorgesehen. Diese Projekte müssen aufgrund ihres finanziellen Umfangs als Grossprojekte eingestuft werden. Eine Finanzierung über den Velorahmenkredit würde dessen „Rahmen“ sprengen. Um die zahlreichen anderen Massnahmen nicht zu gefährden (vgl. Effekt Veloparking Bahnhof SBB im ersten Velorahmenkredit) oder auf die lange Bank zu schieben, beabsichtigt das BD, für grössere eigenständige Velovorhaben dem Grossen Rat separate Ausgabenberichte oder Ratschläge vorzulegen.

Die UVEK erachtet die Praxisänderung, was die Finanzierung von Velomassnahmen innerhalb grösserer Projekte betrifft, als sinnvoll. Sie teilt auch die Meinung des BD, dass eigenständige grössere Veloprojekte separat finanziert werden sollen.

5.3 Einbezug des Velos bei allen Strassenprojekten

Am einfachsten und kostengünstigsten ist die Realisierung von Velomassnahmen, wenn sie Bestandteil von Projekten sind, die nach Budget umgesetzt werden. Zum Teil erfolgte diese in den letzten Jahren nicht optimal.

Die UVEK postuliert, dass bei allen Strassenprojekten (Sanierungen, Neubauten) sowie bei Änderungen im Verkehrsregime (Signalisation, Markierung, Lichtsignalanlagen) die Interessen des Veloverkehrs mit einzubeziehen ist.

5.4 Forcierung von grösseren Projekten

Grössere Veloprojekte wie die Velo-/Fussgänger-Brücke entlang der SNCF-Eisenbahnbrücke (vom Höhenweg zur Oberwilerstrasse) oder die Schaffung neuer Veloabstellplätze am Badischen Bahnhof erfordern eine längere Realisierungszeit als kleine Verbesserungen. Damit diese bis zum Ende der Dauer des Velorahmenkredits umgesetzt werden können, müssen sie möglichst umgehend in Angriff genommen werden.

Die UVEK fordert, dass grössere Projekte wegen der längeren Realisierungsdauer frühzeitig in Angriff genommen werden.

5.5 Einbezug der Quartiere und der Verkehrsverbände

Im Bericht 8019 zum ersten Velorahmenkredit wurden (Kapitel 6.7.3 Mitsprache bei der Verwirklichung) Empfehlungen für den Einbezug und die Mitwirkung der Betroffenen abgegeben. In der Folge stellte das Baudepartement dies durch das Arbeitsgremium Velo und die Projektkommission Velo sicher.

Das Arbeitsgremium Velo hatte die Funktion „des Blicks in die Werkstatt“ sowie das Einholen der Meinung der Betroffenen in einem frühen Projektstadium. Der Projektkommission Velo, unter der jeweiligen Leitung der Vorsteherin, des Vorstehers des Baudepartments, wurden die verwaltungsintern bereinigten Projekte vorgelegt, bevor sie von der Regierung zum Vollzug freigegeben wurden. Der Projektkommission Velo gehörten nebst Vertretern der jeweils betroffenen Quartiere die Verkehrsverbände IG Velo, VCS und Verkehrsliga an. Während die Projektkommission Velo regelmässig – in immer grösseren Abständen – tagte, liess man das Arbeitsgremium Velo „einschlafen“. Der Wegfall des Arbeitsgremiums Velo hatte zur Folge, dass vermehrt Einsprachen zu verzeichnen waren, weil die Betroffenen ihre Anliegen und ihr Know-how nicht frühzeitig einbringen konnten. Mit Blick auf die Werkstatt Basel ist eine Reaktivierung des Arbeitsgremiums Velo wichtig.

Die UVEK ist überzeugt, dass der frühe Einbezug der Quartiere und Verkehrsverbände im Arbeitsgremium Velo und der Projektorganisation Velo dem Projektablauf und der Realisierung förderlich ist. Sie empfiehlt deshalb, diese beiden Gremien in die Umsetzung der Massnahmen aus dem zweiten Velorahmenkredit einzubinden.

5.6 Jährliche Berichterstattung

Bis anhin hatte die Regierung dem Grossen Rat jährlich über den Stand und die Bemühungen bei der Realisierung des Veloroutennetzes berichtet. Dies hat sich bewährt und soll beibehalten werden.

Die UVEK ist der Meinung, dass die Regierung dem Grossen Rat weiterhin jährlich Bericht erstatten soll.

6 Antrag an den Grossen Rat

Die UVEK beantragt dem Grossen Rat einstimmig, dem Grossratsbeschluss betreffend Förderung des Veloverkehrs (zweiter Velorahmenkredit) mit den in diesem Bericht erwähnten Änderungen zuzustimmen.

Die UVEK hat den vorliegenden Bericht am 9.12.2005 mit 10:0 Stimmen verabschiedet und den Präsidenten der Subkommission zum Sprecher bestimmt.

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

Die Präsidentin:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'G. Mächler'.

Gabi Mächler

betreffend

(vom [])

Er beauftragt den Regierungsrat, dem Grossen Rat jährlich über den Stand der Realisierung zu berichten.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem fakultativen Referendum.

Anhang 1: Bilanz der Massnahmen aus dem ersten Velo- rahmenkredit

Massnahmen 1. Priorität gemäss Bericht 8019 mit Umsetzungsstand

Massnahmen 1. Priorität	Stand
Bereich St. Jakobs-Denkmal: St. Jakobs-Strasse – Münchensteinerstrasse	Realisiert
Bereich St. Jakobs-Denkmal: Münchensteinerstrasse – Lindenhofstrasse – Gundeli-Passerelle	Baulich nicht machbar
Münchensteinerbrücke mit anschliessenden Knoten	Realisiert
Heuwaageviadukt und Steinengraben	Realisiert
Wielandplatz	Nicht in Bearbeitung
Kreuzung Luzernerring / Hegenheimerstrasse	In Planung im Rahmen Nordtangente
Kreuzung Riehen- / Fasanen- / Allmendstrasse	Realisiert
Kreuzung Schlotterbeck Margarethenbrücke – Innere Margarethenstr. / Margarethenbrücke - Birsigviadukt	Realisiert
Kreuzung Dorenbach-West	Realisiert
Kreuzung Riehenring / Riehenstrasse	Realisiert

Ergänzende Massnahmen gemäss Bericht 8019 zum Veloroutennetz des Teilrichtplans Velo/Mofa von 1981 mit Umsetzungsstand

Ergänzende Massnahmen	Art	Integration Routennetz	Stand	Priorität
St. Jakobs-Strasse (St. Alban-Ring – St. Jakob)	Lineare Massnahme	Veloroutennetz 1995	In Bearbeitung	1.
Hexenweglein – Centralbahnplatz	Lineare Massnahme	Veloroutennetz 1995	In Bearbeitung	1.
Centralbahnplatz (Achse Nauenstrasse – Bernerhof)		Veloroutennetz 1995	Realisiert	
Heuwaage-Viadukt (Bernerhof – Kanonengasse)	Lineare Massnahme	Veloroutennetz 1995	Realisiert	
Steinengraben (Kanonengasse – Holbeinplatz)	Punktueller Verbesserung	Veloroutennetz 1995	Realisiert	
Spalentor – Spitalstrasse	Lineare Massnahme	nicht berücksichtigt	Nicht in Bearbeitung	–
Steinenring – Spalenring – Kannenfeldstrasse	Lineare Massnahme	Veloroutennetz 1995	Realisiert	
Gundeldinger-/Dornacherstrasse (Ersatz Güterstrasse)	Lineare Massnahme	Veloroutennetz 1995	Realisiert	
Dorenbachviadukt	Lineare Massnahme	Veloroutennetz 1995	Realisiert	
Holeestrasse	Lineare Massnahme	Veloroutennetz 1995	Realisiert bzw. in Umsetzung	
Wasgenring (Allschwilerstrasse – Blotzheimerstrasse)	Lineare Massnahme	nicht berücksichtigt	In Planung im Rahmen NT	2.
Wasgenring – Luzernerring – Voltastr. (Blotzheimerstrasse – Dreirosenbrücke)	Lineare Massnahme	Veloroutennetz 1995	In Planung im Rahmen NT	1.
Dufourstrasse – Münchensteinerbrücke (Kunstmuseum – Aeschenplatz)	Punktueller Verbesserung	Veloroutennetz 1995	Nicht in Bearbeitung	2.

Ergänzende Massnahmen	Art	Integration Routennetz	Stand	Priorität
Dufourstrasse – Münchensteinerbrücke (Linden- hofstr. - Münchensteinerbrücke)	Punktuelle Ver- besserung	Veloroutennetz 1995	Realisiert	
Münchensteinerstrasse (Münchensteinerbrücke – Reinacherstr.)	Lineare Mass- nahme	Veloroutennetz 1995	Realisiert	
Zürcherstrasse (Sevogelstrasse – Waldenburger- strasse)	Punktuelle Ver- besserung	nicht berück- sichtigt	Realisiert	
Zürcherstrasse (Waldenburgerstr.– Farnsbürgerstr.)	Punktuelle Ver- besserung	nicht berück- sichtigt	Nicht in Bearbei- tung	–
Passerelle über SBB (Achse Lindenhofstr. – Bru- derholzstr.)	Lineare Mass- nahme	nicht berück- sichtigt	–	–
Schützenmattstrasse – Bundesstrasse - Neu- badstrasse	Punktuelle Ver- besserung	nicht berück- sichtigt	Nicht in Bearbei- tung	–
Freiburgerstrasse	Lineare Mass- nahme	Veloroutennetz 1995	Realisiert	
Kreuzung Egliseestrasse / Riehenstrasse / All- mendstrasse / Fasanenstrasse	Punktuelle Ver- besserung	Veloroutennetz 1995	Realisiert	
Mauerstrasse – Klybeckstrasse	Lineare Mass- nahme	Veloroutennetz 1995	Realisiert	
Riehenstrasse (Hammerstrasse – Peter Rot- Strasse)	Lineare Mass- nahme	Veloroutennetz 1995	z. Z. nicht in Bear- beitung	2.
Riehenstrasse (Im Surinam – Hammerstrasse)	Lineare Mass- nahme	Veloroutennetz 1995	Realisiert	
Bäumlihofstrasse (Allmendstrasse – Zu den drei Linden)	Lineare Mass- nahme	nicht berück- sichtigt	Schulwegsicherung realisiert	
Bäumlihofstrasse (Zu den drei Linden – Äussere Baselstr.)	Lineare Mass- nahme	nicht berück- sichtigt	Nicht in Bearbei- tung	–

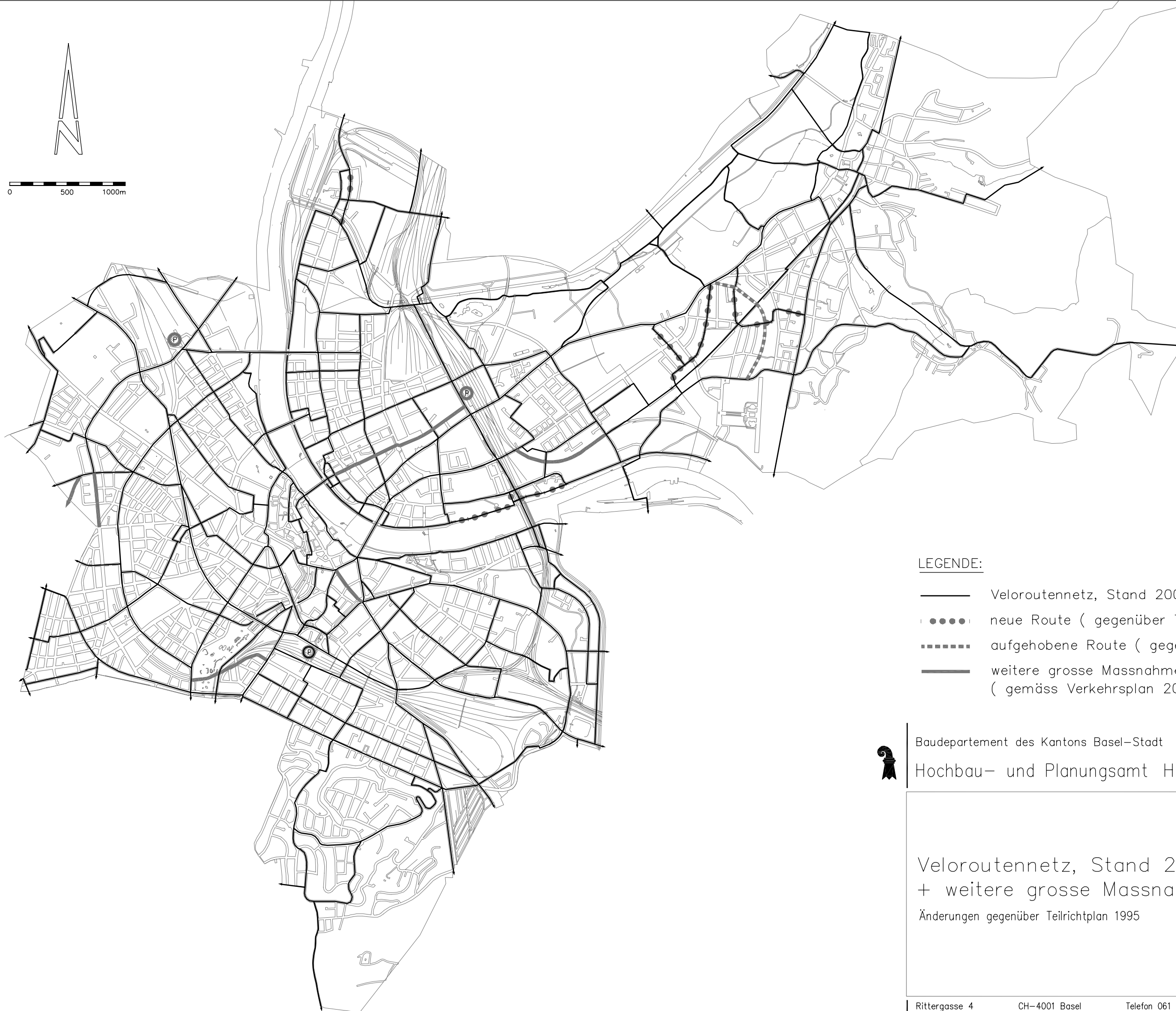
Anhang 2: Generelles Projektierungsprogramm

Verkehrsplan Basel-Stadt, Teilplan Velo/Mofa

Generelles Projektierungsprogramm, Umsetzung 2005 – 2012

Teilstücke		Realisierungszeitpunkt vorgesehen	Bearbeitungsstand Sept. 05 Phase	vorgesehene Finanzierung			Bemerkungen
Objekt	Abschnitt			alter VRK	neuer VRK	anderer Kredit	
Aeschengraben	Centralbahnplatz - Aeschengrabenplatz	noch offen	nicht in Bearbeitung				ev. koordiniert mit Aeschengrabenplatz
Aeschenvorstadt	Aeschengrabenplatz - Bankverein	nach 2008	Generelles Projekt				Im Rahmen Verkehrsregime Innerstadt
Badenstrasse - Wiesensteg	Überquerung Hochbergerstrasse	noch offen	Detailprojekt				
Bettingen, Hauptstrasse	Rüting - Lindenplatz	2006	Detailprojekt				Verkehrsberuhigungsmassnahmen
Bettingerstrasse	Bettingerstrasse - Bahnübergang	noch offen	nicht in Bearbeitung				
Binnerstrasse	Heuwaage - Erdbeergraben	noch offen	Vorstudie				Im Rahmen Verbindung Heuwaage-Zoo
Brüglingerstrasse	St. Jakob-Strasse - Walkeweg	noch offen	nicht in Bearbeitung				In Zusammenhang mit Parklandschaft St. Jakob
Burgfelderstrasse	Theodor Herzl-Strasse - Im Burgfelderhof	noch offen	nicht in Bearbeitung				
Burgfelderstrasse	Im Burgfelderhof - Landesgrenze	noch offen	nicht in Bearbeitung				
Diverse Verbesserungen	ganzes Stadtgebiet	laufend					
Dufourstrasse, Brunngässlein	Wettsteinbrücke - Aeschengrabenplatz	noch offen	nicht in Bearbeitung				
Eisengasse	Marktplatz - Schiffplände	2008-2010	Vorstudie				Im Rahmen Verkehrsregime Innerstadt
Elisabethenstrasse	Elisabethenanlage - St. Alban-Graben	2006-2008	Generelles Projekt				
Elsässerstrasse	Voltaplatz - Lichtstrasse	2007	Bauprojekt				im Rahmen Nordtangente
Elsässerstrasse	Lichtstrasse - Landesgrenze	noch offen	nicht in Bearbeitung				
EuroVille Veloparking Ausbau	Centralbahnplatz	2005-2006	Generelles Projekt				Ausbau wird geprüft
EuroVille Verbindung Bhf Ost	Centralbahnstrasse - Münchensteinerbrücke	2000-offen	Bauprojekt				Realisierung offen, Provisorium wird geprüft
Flughafenstrasse	Kannenfeldplatz - Luzernerring	2006	Bauprojekt				Erneuerung der Allee / Gesamtanierung
Friedrich-Miescher-Strasse	Verlängerung bis im Burgfelderhof	noch offen	nicht in Bearbeitung				
Gellertstrasse	Stadionstrasse - St. Jakob-Strasse	noch offen	Vorstudie				
Grenzacherstrasse	Grenzacher-Promenade - Allmendstrasse	2005	Bauprojekt				
Grenzacherstrasse	Allmendstrasse - Grenze	2006-2007	Detailprojekt				Im Rahmen Sanierung
Hammerstrasse	Riehenstrasse - Feldbergstrasse	2005-2006	Detailprojekt				
Hammerstrasse	Wettsteinplatz - Riehenstrasse	noch offen	nicht in Bearbeitung				
Hirzbrunnenpromenade	Bäumlihofstrasse - Riehen	noch offen	Vorstudie				
Holeestrasse	Rodrisstrasse - Laupenring	2005	Bauprojekt				
Hünigerstrasse	Voltastrasse - Beckenstrasse	2007	Bauprojekt				im Rahmen Nordtangente
Innere Margarethenstrasse	Viaduktstrasse - Heuwaage	noch offen	nicht in Bearbeitung				
Klybeckstrasse	Sperrstrasse - Amerbachstrasse	2005-2006	Bauprojekt				Umgestaltung Klybeckstrasse
Klybeckstrasse	Mauerstrasse - Kleinhünigerstrasse	2005	Detailprojekt				Velogegeverkehr

Teilstücke		Realisierungszeitpunkt vorgesehen	Bearbeitungsstand Sept. 05 Phase	vorgesehene Finanzierung			Bemerkungen
Objekt	Abschnitt			alter VRK	neuer VRK	anderer Kredit	
Laupenring	Holeestrasse – Neubadstrasse	noch offen	nicht in Bearbeitung				Beschluss UVEK vom 20.5.05
Luzernerring	Hegenheimerstrasse - Flughafenstrasse	nach 2007	Generelles Projekt				in Koordination mit Anschluss Nordtangente
Margarethenbrücke	Meret Oppenheim-Strasse - Viaduktstrasse	nach 2015	nicht in Bearbeitung				
Münchensteinerstrasse	Dornacherstrasse - Grenze	noch offen	nicht in Bearbeitung				im Rahmen Dreispitz
Riehenstrasse	Hammerstrasse - Peter-Rot-Strasse	noch offen	nicht in Bearbeitung				
Schanzenstrasse	Johanniterbrücke - Spitalstrasse	noch offen	nicht in Bearbeitung				
Schwarzwaldallee/-strasse	Grenzacherstrasse - Riehenstrasse	2004-2005	in Ausführung				
Schwarzwaldallee/-strasse	Maulbeerstrasse - Erlenstrasse	2005	in Ausführung				
Schwarzwaldallee/-strasse	Erlenstrasse - Fasanenstrasse	2007	Bauprojekt				prov. Erschliessung PEZA
SNCF-Brücke	Bernerring - Höhenweg	noch offen	nicht in Bearbeitung				zusammen mit Fussgänger-Verbindung
St. Alban-Graben	Luftgässlein - Kunstmuseum	noch offen	nicht in Bearbeitung				
St. Jakobs-Strasse	Aeschenplatz - Denkmal	noch offen	nicht in Bearbeitung				
St. Jakobs-Strasse	Denkmal - Zeughausstrasse	2006-2008	Generelles Projekt				
Unt. Rheingasse/Webergasse	Greifengasse - Kasernenstrasse	noch offen	Generelles Projekt				Im Rahmen Verkehrsregime Innerstadt
Veloabstellplätze Bad. Bhf.	Bahnhofplatz Erweiterung, Bahnhofgebäude	2005-2006	Generelles Projekt				Veloparking? Finanzierung DB?
Veloabstellplätze Bhf SBB	Bahnhofgebiet, Erweiterung	2005-2006	Generelles Projekt				Erweiterung, Optimierung
Veloabstellplätze Bhf St. Johann	Bahnhofgebiet	2006-2009	Generelles Projekt				im Rahmen Nordtangente / Pro Volta
Voltastrasse	Müllhauserstrasse - Elsässerstrasse	2005-2007	in Ausführung				im Rahmen Nordtangente
Voltastrasse	Elsässerstrasse - Hüningerstrasse	2006-2009	Bauprojekt				im Rahmen Nordtangente
Wasgenring	Allschwilerstrasse - Blotzheimerstrasse	nach 2007	Generelles Projekt				in Koordination mit Anschluss Nordtangente
Wasgenring	Blotzheimerstrasse - Hegenheimerstrasse	nach 2007	Generelles Projekt				in Koordination mit Anschluss Nordtangente
Wegweisung kantonal	Ergänzungen	2005	Umsetzungsprojekt				
Wegweisung regional	2 Routen	2005	Umsetzungsprojekt				
Weilstrasse	Wiese - Grenze	noch offen	nicht in Bearbeitung				abhängig von Zollfrei-strasse



LEGENDE:

- Veloroutennetz, Stand 2005
- neue Route (gegenüber Teilrichtplan 1995)
- - - - - aufgehobene Route (gegenüber Teilrichtplan 1995)
- weitere grosse Massnahmen (gemäss Verkehrsplan 2001)



Baudepartement des Kantons Basel-Stadt

Hochbau- und Planungsamt Hauptabteilung Planung

Veloroutennetz, Stand 2005
+ weitere grosse Massnahmen
Änderungen gegenüber Teilrichtplan 1995

Datum:	19.09.2005
Revisionen	
A:	
B:	
C:	
D:	
Format:	A 3
Massstab:	1:30'000
Entw./ Gez.	BA/DK
Archiv-Nr.	
Plan Nr.	13'153



LEGENDE:

- Realisiert
- In Bearbeitung
- - - - - Noch nicht in Bearbeitung
- Realisierungskonzept der Gemeinde Riehen



Baudepartement des Kantons Basel-Stadt

Hochbau- und Planungsamt Hauptabteilung Planung

Veloroutennetz
+ weitere grosse Massnahmen
Stand der Realisierung

per September 2005

Datum:	20.09.2005
Revisionen	
A:	
B:	
C:	
D:	
Format:	A 3
Massstab:	1:30'000
Entw./ Gez.	BA/DK
Archiv-Nr.	
Plan Nr.	13'153