



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

11.2118.01

BVD/P112118
Basel, 11. Januar 2012

Regierungsratsbeschluss
vom 10. Januar 2012

Ausgabenbericht

Velo-City-Kongress 2015

Bewerbung der Stadt Basel als Veranstaltungsort

Inhaltsverzeichnis

1. Begehren	3
2. Ausgangslage	3
2.1 Übersicht	3
2.2 Was ist der Velo-City-Kongress?	3
2.3 Verkehrspolitik Kanton Basel-Stadt	4
3. Wieso soll sich Basel als Veranstaltungsort bewerben?	4
3.1 Was ist der Nutzen für Basel?	4
3.2 Wieso soll der Velo-City-Kongress nach Basel kommen?	6
4. Ausschreibungsverfahren	7
5. Trägerschaft und Organisation	8
6. Budget	8
7. Antrag	10

1. Begehren

Mit diesem Ausgabenbericht beantragen wir Ihnen, das Kreditbegehren für die Organisation und Durchführung des Velo-City-Kongresses 2015 in Basel zu genehmigen. Der beantragte Betrag von CHF 500'000 ist aufgeteilt in einen festen Beitrag des Kantons Basel-Stadt und in eine Defizitgarantie. Das Vorhaben wird über den Rahmenkredit Langsamverkehr finanziert. Der Rahmenkredit Langsamverkehr wurde mit Grossratsbeschluss 10/25/8G vom 23. Juni 2010 bzw. Volksabstimmung vom 28. November 2010 angenommen.

2. Ausgangslage

2.1 Übersicht

Die European Cyclists' Federation (ECF), der Dachverband europäischer Veloorganisationen, führt jedes Jahr eine grosse Fachtagung durch, den sogenannten Velo-City-Kongress. Diese Tagung mit Vorträgen, Workshops und Besichtigungen von velofreundlichen Verkehrsanlagen findet in wechselnden Gast-Städten statt. Der Kongress ist in seiner Art weltweit einzigartig. Für andere Verkehrsmittel gibt es keinen vergleichbaren Anlass.

1995 hat die IG Velo (heute ProVelo) den Kongress in Basel durchgeführt und Basel europaweit als Velostadt bekannt gemacht. Die Veloinfrastruktur in Basel wie auch der Velo-City-Kongress selbst haben sich seither stark weiterentwickelt. Mit einer erneuten Durchführung 20 Jahre später (also 2015) könnte sich die Stadt Basel als Velostadt weltweit in Erinnerung rufen, die Erfolge der vergangenen Jahre aufzeigen und gleichzeitig auch innerhalb Basels einen Beitrag zur Veloförderung leisten. Mit dem Jubiläum bietet sich eine einmalige Gelegenheit dazu.

2.2 Was ist der Velo-City-Kongress?

Der Velo-City-Kongress ist eine Fachtagung mit weltweiter Ausstrahlung. An der 3-4 tägigen Veranstaltung nehmen jedes Jahr rund 1'000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus ganz Europa und teilweise auch aus weiteren Kontinenten teil. 'Velo-City-Kongress' ist ein geschützter Begriff. Die ECF vergibt das Recht zur Organisation des Kongresses in einem wettbewerbsähnlichen Verfahren jährlich an eine andere Stadt.

Der Velo-City-Kongress wurde erstmals 1980 in Bremen durchgeführt. Seit 2009 findet im jährlichen Wechsel ein globaler Kongress (2010 Kopenhagen, 2012 Vancouver) und ein europäischer Kongress (2009 Brüssel, 2011 Sevilla) statt. Die Austragungsorte für die Jahre 2013 und 2014 werden im Frühling 2012 bekannt gegeben.

Der Velo-City-Kongress will das Velo als Verkehrsmittel für den Alltag und für die Freizeit fördern. Er bringt Akteure und Fachleute aus Politik, Verwaltung, Interessenverbänden, Wissenschaft und Wirtschaft zusammen. Inhaltlich verfolgt der Velo-City-Kongress die folgenden Ziele:

- Know-how-Transfer im Bereich Verkehrs- und Veloplanung auf internationalem Level
- Verbreitung des Velofahrens als effiziente, gesunde und umweltfreundliche Verkehrsart
- Bekanntmachung der Vorteile velofreundlicher Städte gegenüber der eigenen Bevölkerung und der Wirtschaft
- Förderung der Integration der Veloplanung in die relevanten Planungen wie Raumplanung, Gesundheitsplanung und weitere
- Einbezug aller relevanten Stakeholder

Um diese anspruchsvollen und vielfältigen Ziele zu erreichen, kombiniert der Kongress Vorträge, Workshops und Exkursionen zu einem spannenden Programm, das sowohl den anreisenden Teilnehmerinnen und Teilnehmern als auch den Vertreterinnen und Vertretern der organisierenden Stadt einen grossen Nutzen bringt.

2.3 Verkehrspolitik Kanton Basel-Stadt

Der Kanton Basel-Stadt setzt auf eine nachhaltige, stadtverträgliche Mobilität. Um die Innenstadt zu entlasten und die Wohnqualität in Basel weiter zu erhöhen, wird neben dem öffentlichen Verkehr und dem Fussverkehr deshalb auch das Velo als schnelles, gesundheitsförderndes und energieeffizientes Verkehrsmittel gefördert.

Mit dem vom Volk angenommenen Gegenvorschlag zur Städteinitiative ist gesetzlich festgeschrieben, dass der motorisierte Individualverkehr in den nächsten zehn Jahren um zehn Prozent abnehmen soll. Um dieses anspruchsvolle Ziel zu erreichen, muss unter anderem auch der Veloverkehr als bedeutender Bestandteil des Langsamverkehrs – ausgehend von einem vergleichsweise hohen Niveau – noch einmal einen deutlich grösseren Anteil des Gesamtverkehrs übernehmen. Die Durchführung des Velo-City-Kongresses in Basel ist ein wesentliches Element, um dem Veloverkehr die hierfür notwendige Anerkennung zu geben.

Der Gegenvorschlag zur Städteinitiative beinhaltet deshalb auch einen Rahmenkredit zur Förderung des Velo- und Fussverkehrs. Dieser sogenannte „Rahmenkredit Langsamverkehr“ dient nicht nur dem Bau von kleinen und mittleren Infrastrukturmassnahmen, sondern ist speziell auch für Massnahmen im Bereich Kommunikation und Marketing vorgesehen.

Die Unterstützung des Velo-City-Kongresses entspricht damit in idealer Weise dem Verwendungszweck des Rahmenkredits Langsamverkehr.

3. Wieso soll sich Basel als Veranstaltungsort bewerben?

3.1 Was ist der Nutzen für Basel?

Das Label ‚Velo-city®‘ der ECF geniesst in Mobilitäts- und Transportkreisen eine gute Reputation und hat zahlreiche positive Auswirkungen auf die Gaststadt des Velo-City-Kongresses.

Mit der Bewerbung um eine Durchführung des Velo-City-Kongresses in Basel verfolgt der Regierungsrat die folgenden Ziele:

- Wertschöpfung und Tourismusförderung
- Leuchtturm für Veloförderung
- Imagezuwachs fürs Velo
- Wertschätzung für Velofahrerinnen und Velofahrer
- Globale Verbreitung einer nachhaltigen Verkehrspolitik

Wertschöpfung und Tourismusförderung

Kongresse sind ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für eine Region. Die Wertschöpfung eines internationalen Kongresses für eine Region beträgt umgerechnet ca. CHF 500 pro Teilnehmer und Tag¹ (unter Einbezug der Zulieferer). Legt man der Berechnung erwartete 5'000 zusätzliche Übernachtungen² in der Region zu Grunde, so ergibt sich eine Wertschöpfung des Kongresses in Höhe von ca. CHF 2,5 Millionen. Die Wertschöpfung für den Tourismus und das lokale Gewerbe erhöht sich weiter, wenn man davon ausgeht, dass die Kongressdelegierten als Besucherinnen und Besucher nach Basel zurückkehren werden (Basel ist u.a. auch Ausgangsort verschiedener nationaler Veloland Schweiz Routen). Der indirekte Nutzen für den Tourismus und das lokale Gewerbe dürfte auch infolge des Imagegewinns als Velostadt sowie infolge zunehmender Aufenthalte durch ein Fachpublikum grösser sein.

Leuchtturm für Veloförderung

Ende 2012 wird bekannt sein, ob Basel den Zuschlag für die Durchführung des Velo-City-Kongresses 2015 erhält. Ab diesem Zeitpunkt wird der Kongresstermin als Leuchtturm wirken und der Basler Veloförderung einen zusätzlichen Schub verleihen. Durch die geplante Einbindung von Partnern aus den umliegenden Gebietskörperschaften sollte es auch einfacher werden, grenzüberschreitende Veloförderprojekte voranzutreiben. Der Kongress selbst ermöglicht den Austausch mit Veloexperten weltweit und kann so auch als Impuls- und Ideengeber für die Basler Veloförderung dienen.

Imagezuwachs fürs Velo

Der Velo-City-Kongress und seine Begleitveranstaltungen sollen in der Stadt Basel spür- und erlebbar sein. Das Velo wird dadurch als attraktives und trendiges Stadtverkehrsmittel positioniert.

Wertschätzung für Velofahrerinnen und Velofahrer

Der von ProVelo im Jahr 2010 durchgeführte Schweizer Städtevergleich zeigte, dass Basel mit Rang 5 insgesamt bzw. mit Rang 2 bei den Grossstädten (nach Winterthur) bereits über ein relativ gutes Veloklima verfügt. Eher unterdurchschnittlich hat Basel bei der Frage abgeschnitten, ob sich die Velofahrerinnen und Velofahrer von der Verwaltung ernst genommen fühlen. Die Durchführung des Velo-City-Kongresses in Basel kann hier doppelt wirken. Einerseits zeigt der Kanton mit der Organisation des Kongresses, dass er die Anliegen der Ve-

¹ Quelle: Recherche der ICCA, the International Congress and Conference Association (ein Fachverband im Kongresswesen, bei dem das Convention Bureau von Basel Tourismus Mitglied ist)

² Annahme: 1'000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer (25% mit Begleitperson) für 4 Übernachtungen (Annahme: 50% bleiben 3 Nächte, 50% bleiben 6 Nächte, d.h. Kongress plus angrenzendes Wochenende)

lofahrerinnen und Velofahrer gebührend berücksichtigen will, andererseits wird das Bewusstsein in der Verwaltung für die Anliegen des Veloverkehrs weiter erhöht.

Globale Verbreitung einer nachhaltigen Verkehrspolitik

Der Velo-City-Kongress hat eine europaweite teilweise sogar globale Ausstrahlung. In vielen Teilen der Erde gilt das Velo als Verkehrsmittel der Armen. Die fortschreitende Entwicklung insbesondere in den Schwellenländern führt zu massiven Zunahmen des motorisierten Individualverkehrs und entsprechenden Rückgängen beim Veloverkehr (z.B. China). Mit unserem Vorbild können wir das Velo als effiziente, gesunde und nachhaltige Mobilitätsform für alle weltweit propagieren und so einen kleinen Beitrag zur Bekämpfung des globalen Klimawandels leisten. Allenfalls lässt sich hier auch die bestehende Städtepartnerschaft zu Shanghai sinnvoll ins Programm einfügen.

3.2 Wieso soll der Velo-City-Kongress nach Basel kommen?

Der Kongress bietet die ausgezeichnete Gelegenheit, die Weiterentwicklungen und Erfolge in der Basler Velopolitik aufzuzeigen sowie die richtigen Impulse zu setzen, dass das Velo als effiziente, gesunde und umweltfreundliche Verkehrsart weiter an Bedeutung gewinnt.

Aufhänger für die Bewerbung um den Velo-City-Kongress 2015 ist die erneute Durchführung des Kongresses in Basel nach 20 Jahren (Weiterentwicklungen aufzeigen) sowie der 40. Geburtstag der ProVelo beider Basel (Pro Velo Schweiz ist Mitglied der ECF). Neben diesen ‚Jubiläen‘ sprechen inhaltlich zahlreiche Gründe für einen Besuch der internationalen Veloexperten in Basel.

Nachhaltige Verkehrspolitik – Vorzeigeland Schweiz

Die schweizerische Verkehrspolitik ist im internationalen Vergleich anerkannt und sehr erfolgreich. In kaum einem anderen Land der Welt ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs so hoch und sind die Verkehrsprobleme auf der Strasse so gering wie in der Schweiz. Mit den Agglomerationsprogrammen erhält der Velo- und Fussverkehr auch vom Bund eine erhöhte Aufmerksamkeit. Dies dürfte in den nächsten Jahren zu einer schweizweiten Erhöhung des Anteils des Langsamverkehrs führen.

Umsetzung Gegenvorschlag Städteinitiative

2015 wird der Gegenvorschlag zur Städteinitiative 5 Jahre in Kraft sein. Bis dann dürfte klar sein, ob das anspruchsvolle Ziel einer MIV-Reduktion um 10% innert 10 Jahren mit den bis dann umgesetzten Massnahmen erreichbar ist oder welche zusätzlichen Massnahmen es hierzu braucht. Der Velo-City-Kongress kann dazu neue Impulse geben.

Velopolitik der Stadt Basel

Bereits 1995 konnten anlässlich des Velo-City-Kongresses in Basel interessante Veloprojekte gezeigt werden. Seither hat sich die Situation für Velofahrende im Kanton weiter verbessert. Die Förderung des Veloverkehrs ist denn auch einer der strategischen Schwerpunkte des Bau- und Verkehrsdepartements. Neben zahlreichen Ergänzungen des Velonetzes und Erleichterungen für Velofahrende (z.B. weitgehende Öffnung der Einbahnstrassen für den Velogegenverkehr) sind in und um Basel auch grosse Vorzeigeprojekte entstanden (z.B. Ve-

lostation Bahnhof SBB, Dreiländerbrücke). Weitere solche „Leuchtturm-Projekte“ werden zurzeit intensiv bearbeitet und könnten (teilweise) bis zum Jahr 2015 realisiert sein (z.B. Rheinuferweg St. Johann-Huningue, Veloparking Bad Bhf., Velobrücke Zolli, neue Birsbrücke). Mit der Umsetzung der ersten Generation des Agglomerationsprogramms wird das Veloroutennetz auch in der umliegenden Agglomeration im trinationalen Raum einen deutlichen Ausbau erfahren.

Basel als velofreundlichste Stadt der Schweiz

Die Fussgänger- und Velostrategie des Bau- und Verkehrsdepartements hält als Vision fest, dass Basel zur velofreundlichsten Stadt der Schweiz wird. Zurzeit befindet sich Basel im Veloklimatest von ProVelo auf Platz 5 aller Schweizer Gemeinden und auf dem 2. Platz unter den Grossstädten (nach Winterthur). Es wird interessant sein darüber zu berichten, wie sich der „Wettkampf“ um diesen Titel entwickeln wird. Die Durchführung des Velo-City-Kongresses in Basel kann hierzu zusätzlichen Auftrieb geben.

Trinationaler Grenz- und Veloraum

In der Grenzstadt Basel treffen nicht nur drei Länder sondern auch drei Velokulturen aufeinander. Unterschiede existieren z.B. in den Anforderungen an die Strasseninfrastruktur, in der Ausstattung und im Design der Fahrräder selber und sogar im Umgang mit Events, wie dem slowUp. Alle drei Teilräume haben bereits und werden weiterhin auf ihre Weise deutliche Fortschritte in der Veloförderung in der Region machen. Gerade im Zusammenhang mit den jetzt laufenden Arbeiten zur zweiten Generation des Agglomerationsprogramms wird sich speziell auch im Veloverkehr die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in den nächsten Jahren deutlich intensivieren. Diese trinationale Zusammenarbeit ist wegweisend und macht Basel als Gastgeberstadt für den Velo-City-Kongress einmalig. Der Velo-City-Kongress trägt auch dazu bei, das Verständnis für Veloanliegen bei Partnern in grenzüberschreitenden Projekten zu fördern.

Basel als vorbildliche Energiestadt

Die Stadt Basel hat die europäische Auszeichnung "European Energy Award Gold" für ihre Vorreiterrolle in Sachen Energiepolitik erhalten. Basel hat den Ausstieg aus der Atomenergie bereits vollzogen und gibt der Förderung der Elektromobilität einen hohen Stellenwert. Elektromobilität erfährt zurzeit sowohl im Autosektor als auch beim Velo ein rasantes Wachstum. Auch in diesem Bereich hat und wird Basel viel Interessantes vorzuzeigen haben.

4. Ausschreibungsverfahren

Die European Cyclists' Federation (ECF) verleiht das Recht, einen Velo-City-Kongress abzuhalten, jährlich in einem offiziellen Bieterverfahren an eine Gaststadt. Für die Durchführung des Kongresses verlangt die ECF eine Lizenzgebühr von Euro 200'000. Dafür beteiligt sie sich mit Beratung und Know-how an der Organisation des Kongresses und stellt Adresslisten mit potenziellen Teilnehmenden und Ausstellern zur Verfügung.

Für die Durchführung 2015 startet das Bieterverfahren voraussichtlich im Januar 2012. Die interessierten Städte werden eingeladen, ihr Bewerbungsdossier im Sommer 2012 einzureichen. Der anschliessende Auswahlprozess durch die ECF wird Ende 2012 mit einem Ver-

gabeentscheid abgeschlossen. Die ausgewählte Stadt hat somit rund 2,5 Jahre Zeit, um den Kongress zu organisieren und im Zeitraum Mai/Juni 2015 durchzuführen.

Im Bewerbungsdossier müssen die interessierten Städte unter anderem über folgende Punkte Auskunft geben:

- Begründung für die Bewerbung
- Geplante Programm-Schwerpunkte
- Verkehrspolitisches Umfeld der Stadt
- Konferenzzeitpunkt und Ort
- Trägerschaft/Partner
- Grobbudget, erwartete Einnahmen und geplante Beiträge der Stadt selber

Für den Vergabeentscheid massgebend ist neben der Qualität der Bewerbung, insbesondere auch ein politisches Bekenntnis zum Kongress durch die Stadtbehörden, kreative Programmideen und eine verlässliche Finanzierung.

Die Austragungsorte für den Velo-City-Kongress in den Jahren 2013 und 2014 sind noch nicht bekannt. Sollte einer dieser Austragungsorte im deutschsprachigen Raum oder in der Umgebung von Basel liegen, ist eine Bewerbung für das Jahr 2015 vermutlich aussichtslos. In diesem Fall würde die Bewerbung auf ein späteres Jahr (z.B. 2017) verschoben.

Sollte Basel den Zuschlag für die Austragung des Kongresses nicht erhalten, fällt nur ein kleiner Teil der beantragten Kosten an (geschätzt CHF 50'000). Aufgrund einer Analyse der Ablehnungsgründe muss dann zumal überlegt werden, ob eine erneute Kandidatur für ein späteres Jahr sinnvoll erscheint.

5. Trägerschaft und Organisation

Eine internationale Fachtagung wie der Velo-City-Kongress benötigt eine breite Trägerschaft. Damit neben der Verwaltung weitere Partner (ProVelo beider Basel, ProVelo Schweiz, Kanton BL, Nachbargemeinden etc.) gleichwertig in die Kongress-Trägerschaft eingebunden werden können, ist vorgesehen, einen Trägerschaftsverein zu gründen. In die Organe dieses Vereins werden Fachleute aus der Verwaltung, Verbände und weitere Partner Einsitz nehmen. Für die Vorbereitung und Durchführung des Kongresses ist der Beizug eines professionellen Kongressorganisations vorgesehen. Die Träger- und Organisationsstruktur wird im Rahmen der Erarbeitung des Bewerbungsdossiers im Laufe des Jahres 2012 detailliert festgelegt.

6. Budget

Aufgrund der Erfahrungen der letzten Velo-City-Kongresse und aufgrund einer groben Schätzung hiesiger Kongressorganisatoren muss mit einem Gesamtaufwand für die Organisation und Durchführung des Kongresses von insgesamt CHF 1,4 Mio. gerechnet werden. Dieser Aufwand teilt sich in etwa wie folgt auf:

Ausgaben (Kostengenauigkeit +/- 20%)	CHF
Bewerbungsverfahren	50'000
Vorbereitung Kongress	250'000
Räumlichkeiten und Technik (inkl. Begleitausstellung)	310'000
Verpflegung, Rahmenprogramm	250'000
Administration Durchführung	200'000
ECF-Gebühr	240'000
Reserve	100'000
Total	1'400'000

Ein erheblicher Teil dieser Ausgaben wird aus den Teilnehmergebühren finanziert. Entsprechend der folgenden Tabelle kann zudem mit Einnahmen aus einer Begleitausstellung und aus dem Sponsoring gerechnet werden. Weiterhin ist geplant, dass auch mögliche Partner einen finanziellen Beitrag an die Kongressorganisation leisten. Der Beitrag des Kantons Basel-Stadt-Stadt beträgt CHF 250'000. Aufgrund der grossen Unsicherheiten bezüglich Teilnehmeranzahl, künftiger Partner und möglichen Sponsoring-Einnahmen stellt dies aber lediglich eine grobe Schätzung dar.

Einnahmen (Grobschätzung)	CHF
Teilnehmergebühren	650'000
Sponsoring-Einnahmen	250'000
Gebühren Aussteller	200'000
Beiträge Partner	50'000
Beitrag Kanton Basel-Stadt	250'000
Total	1'400'000

Ein erheblicher Anteil der Ausgaben, unter anderem die Lizenzgebühr für die ECF, fällt zudem in Euro an. Dem vorliegenden Budget liegt ein Euro-Kurs von 1,2 Euro/CHF zugrunde.

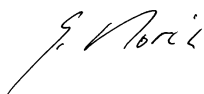
Um diesen Unsicherheiten Rechnung zu tragen, ist geplant, neben dem fixen Beitrag des Kantons Basel-Stadt an den Trägerverein (CHF 250'000) eine Defizit-Garantie von CHF 250'000 zu gewähren.

7. Antrag

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

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Ausgabenbericht Velo-City-Kongress 2015, Basel als Veranstaltungsort

(vom [Hier Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den oben stehenden Ausgabenbericht und in den Bericht Nr. [Hier Nummer des GRK-Berichts eingeben] der [Hier GR-Kommission eingeben]-Kommission, beschliesst:

://: Für die Organisation und Durchführung eines Velo-City-Kongress in Basel wird ein Beitrag in Höhe von CHF 500'000 (CHF 250'000 als fester Betrag sowie max. CHF 250'000 in Form einer Defizitgarantie) (Preisbasis Januar 2011, Produktionskostenindex PKI) zu Lasten des Investitionsbereichs Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur, Rahmenkredit Langsamverkehr, Pos. 6618.100.20003 bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.