



An den Grossen Rat

10.5104.04

BVD/P105104

Basel, 31. Mai 2017

Regierungsratsbeschluss vom 30. Mai 2017

## Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend „Basel braucht einen Masterplan Velo“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 4. Februar 2015 den nachstehenden Anzug Jörg Vitelli und Konsorten dem Regierungsrat zur Berichterstattung überwiesen.

„Dass Velofahren umweltfreundlich, gesundheitsfördernd ist muss nicht näher erläutert werden. Dies steht in allen Broschüren über die Fahrradförderung oder seit bald 35 Jahren in Basel in allen Regierungszielen. Kürzlich hat auch Bundesrat Moritz Leuenberger das Velo als klimaschonend hervorgehoben, denn mit jedem Velokilometer werde 17% Co2-Ausstoss vermieden. Gemäss langjährigen Verkehrserhebungen (Mikrozensus) sind 40% der Autofahrten kürzer als 3 km. Hier liegt Potential für eine Umlagerung aufs Velo. In Basel läuft derzeit der zweite Velorahmenkredit. Der erste von 1988 war mit CHF 25'000'000 für 7 Jahre gedacht. Die Umsetzung dauerte 14 Jahre und dies auch nur weil fürs Veloparking am Bahnhof mit CHF 12'000'000 fast die Hälfte des Kredits verwendet wurde. Der zweite Rahmenkredit, CHF 8'000'000, bewilligte der Grosse Rat im Januar 2006 für die Umsetzung bis Ende 2010. Dabei werden etwa Zweidrittel umgesetzt. Um in Zukunft das Velo in Basel substantiell zu fördern und aus Basel wieder eine Velostadt zu machen braucht es einen Masterplan, der einerseits eine klare Vision mit Zielen und zudem eine effiziente Projektorganisation zur Umsetzung derselben beinhaltet. Der Masterplan Bahnhof ist ein beredtes Beispiel wie dies möglich ist.

Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten:

- ob in Basel ein Masterplan Velo mit folgenden 5 Zielen angegangen werden kann
- Steigerung des Anteils Veloverkehr um 10% am Gesamtverkehr in den nächsten 10 Jahren mit dem Ziel motorisierte Fahrten im Nahverkehr umzulagern
- mit einem Sicherheitsprogramm die Anzahl der Velounfälle in den nächsten 10 Jahren zu halbieren
- Ausbau der Veloinfrastruktur mit attraktiven Velorouten, die diesen Namen auch verdienen
- die Velo-Rahmenkredite innert der vom Parlament vorgegebenen Zeit umgesetzt werden
- durch ein gezieltes Förderprogramm Kinder lernen Fahrradzufahren
- ob mit einer effizienten Projektorganisation, kleiner Stab im BVD und Aufträge nach aussen bald erkennbare Resultate getätigt werden können.“

Jörg Vitelli, Martin Lüchinger, Heiner Vischer, Christoph Wydler, Helen Schai-Zigerlig, Christian Egeler, David Wüest-Rudin, Michael Wüthrich, Mirjam Ballmer, Stephan Luethi-Brüderlin, Brigitte Heilbronner“

## 1. Ausgangslage

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 4. Februar 2015 vom Schreiben 10.5104.03 des Regierungsrats Kenntnis genommen und den nachstehenden Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend „Basel braucht einen Masterplan Velo“ stehen gelassen. Der Anzug wurde dem Bau- und Verkehrsdepartement zu erneuter Berichterstattung überwiesen.

## 2. Masterplan Velo

Velofahren ist als umweltschonende Fortbewegungsart im Hinblick auf eine stadtverträgliche Verkehrsentwicklung im Kanton Basel-Stadt von besonderer Bedeutung. Trotz erheblicher Erfolge ist das Potenzial des Veloverkehrs in Basel nicht ausgeschöpft. Um den Veloverkehr im Kanton Basel-Stadt konsequent zu fördern, hat das Bau- und Verkehrsdepartement seine Förderstrategie von 2010 zum Masterplan Velo. Dieser wurde am 25. April 2017 durch den Regierungsrat verabschiedet.

Der neu geschaffene kantonale Masterplan Velo dient für die nächsten zehn bis fünfzehn Jahre als verkehrspolitischer Kompass in Bezug auf den Veloverkehr und bildet eine wichtige Grundlage, um die Verhältnisse in Basel noch velofreundlicher zu gestalten. Er greift die politischen und planerischen Vorgaben zum Veloverkehr auf und fügt diese zu einer kohärenten Strategie zusammen. Der Masterplan Velo legt die strategischen Zielfelder fest und benennt die notwendigen Prozesse und Projekte. Er folgt dem Bedürfnis der Velofahrenden nach sicheren, komfortablen und direkten Verbindungen sowie Veloabstellplätzen in ausreichender Anzahl und guter Qualität. Der Masterplan Velo baut dabei auf den verkehrspolitischen Zielen im Kanton Basel-Stadt auf, die u.a. in der Kantonsverfassung festgelegt sind. Dazu gehört, dass der Staat für eine sichere, wirtschaftliche und umweltgerechte Mobilität sorgt und dabei die Bevölkerung vor schädlichen Einflüssen wie zum Beispiel Lärm schützt. Im Umweltschutzgesetz werden diese Aussagen mit einem quantitativen Reduktionsziel für den privaten Motorfahrzeugverkehr konkretisiert; zudem wird die Verpflichtung zur Erhöhung der Anteile umweltfreundlicher Verkehrsmittel am Gesamtverkehr sowie deren Bevorzugung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr festgehalten.

Mit der Umsetzung zielführender Projekte soll Basel in Zukunft noch mehr zum Velofahren einladen. Die damit verbundenen positiven Aspekte liegen auf der Hand: Velofahren ist gesund, der Veloverkehr beansprucht wenig Platz, ist lärm- und abgasfrei, gefährdet kaum andere Verkehrsteilnehmende und ist sehr kosteneffizient, was insgesamt zu einer hohen städtischen Lebensqualität beiträgt.

## 3. Forderungen der Anzugssteller

Die konkreten Forderungen der Anzugsstellenden sind im Masterplan Velo folgendermassen berücksichtigt:

- *... Steigerung des Anteils Veloverkehr um 10% am Gesamtverkehr in den nächsten 10 Jahren mit dem Ziel motorisierte Fahrten im Nahverkehr umzulagern*

Die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs um 10% ist in § 13 des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt (USG BS) vom 13. März 1991 festgelegt. Eine zusätzliche Zielvorgabe für den Veloanteil hält der Regierungsrat für nicht notwendig. Ein solches Ziel könnte im Gegenteil dazu führen, dass der Veloverkehr und der öffentliche Verkehr gegeneinander ausgespielt würden, was nicht zielführend ist. Der Regierungsrat verzichtet im Masterplan deshalb auf eine quantitative Zielvorgabe.

- ... mit einem Sicherheitsprogramm die Anzahl der Velounfälle in den nächsten 10 Jahren zu halbieren

Der Regierungsrat möchte ein umfassendes Verkehrssicherheitskonzept erarbeiten und umsetzen (vgl. Verkehrspolitische Leitbild und Legislaturplan 2013–2017, Verkehrssicherheit und Massnahmen). Die Ursachen von Verkehrsunfällen sind komplex und betreffen immer verschiedene Verkehrsmittel. Ein Sicherheitsprogramm nur für Velofahrende ist nicht zielführend und deshalb nicht Bestandteil des Masterplans Velo.

- ... Ausbau der Veloinfrastruktur mit attraktiven Velorouten, die diesen Namen auch verdienen
- Der Ausbau der Veloinfrastruktur ist im Masterplan enthalten.

- ... die Velo-Rahmenkredite innert der vom Parlament vorgegebenen Zeit umgesetzt werden
- Gleichzeitig mit der Änderung des USG BS wurde 2010 eine „Rahmenausgabenbewilligung zur Förderung des Langsamverkehrs“ über 10 Mio. Franken gesprochen. Die Mittel aus dieser Rahmenausgabenbewilligung (RAB) wurden für Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs eingesetzt und waren Ende 2016 vollständig ausgeschöpft.

- ... durch ein gezieltes Förderprogramm Kinder lernen Fahrradzufahren

Velofahrunterricht ist bereits Teil der Verkehrsprävention der Polizei. Zusätzlich bietet Pro Velo explizite Velofahrkurse für Kinder aber auch für andere Zielgruppen an. Der Masterplan umfasst weitere Mobilitätsbildungsangebote für Schulen. Diese werden bereits seit 2014 angeboten.

- ... ob mit einer effizienten Projektorganisation, kleiner Stab im BVD und Aufträge nach aussen bald erkennbare Resultate getätigt werden können.

Bereits heute besteht in Fragen der Velomobilität zwischen den verschiedenen Fachstellen des BVDs sowie den entsprechenden Fachstellen anderer Departemente eine enge und regelmässige Zusammenarbeit u.a. in Form verschiedener themenspezifischer Arbeitsgruppen. Diese Form der Zusammenarbeit hat sich bewährt; eine eigens eingerichtete Stabsstelle brächte keinen Mehrwert und wird nicht als zielführend erachtet.

#### 4. Antrag

Der Regierungsrat kommt dem Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend „Basel braucht einen Masterplan Velo“ nach und hat den Masterplan Velo erstellt. Wir beantragen damit, den Anzug Jörg Vitelli und Konsorten als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann  
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

Beilage:

- Masterplan Velo vom 30. Mai 2017



# Mit dem Velo zu mehr Lebensqualität

Masterplan Velo des Kantons Basel-Stadt



Regierungsratsbeschluss vom 30. Mai 2017

## Inhalt

|            |                                                             |           |
|------------|-------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1.</b>  | <b>Das Wichtigste in Kürze .....</b>                        | <b>3</b>  |
| <b>2.</b>  | <b>Velofahren zählt sich aus .....</b>                      | <b>4</b>  |
| 2.1        | Ökologisch, ökonomisch und sozial vorteilhaft .....         | 4         |
| 2.2        | Kantonaler Masterplan Velo .....                            | 4         |
| <b>3.</b>  | <b>Politischer Rahmen und Planungsinstrumente .....</b>     | <b>5</b>  |
| 3.1        | Kantonaler Richtplan .....                                  | 5         |
| 3.2        | Kantonaler Teilrichtplan Velo .....                         | 5         |
| 3.3        | Verkehrspolitisches Leitbild .....                          | 6         |
| 3.4        | Politische Vorstösse .....                                  | 6         |
| <b>4.</b>  | <b>Bisherige Veloförderung .....</b>                        | <b>8</b>  |
| 4.1        | Veloinfrastruktur optimiert .....                           | 8         |
| 4.2        | Serviceangebote und Kommunikation ausgebaut .....           | 9         |
| 4.3        | Velofahren bei Kindern und Jugendlichen gefördert .....     | 10        |
| <b>5.</b>  | <b>Erhebungen zum Veloverkehr .....</b>                     | <b>12</b> |
| 5.1        | Städtevergleich Mobilität .....                             | 12        |
| 5.2        | Kantonale Befragungen Basel-Stadt .....                     | 12        |
| 5.3        | Städtebefragung Veloverkehr .....                           | 13        |
| 5.4        | Prix Velostädte – Veloklimatest .....                       | 13        |
| 5.5        | Verkehrsindex Kanton Basel-Stadt .....                      | 14        |
| 5.6        | Veloverkehrssicherheit .....                                | 14        |
| 5.7        | Fazit – Defizite und Potenziale .....                       | 15        |
| <b>6.</b>  | <b>Inspiration aus dem Ausland .....</b>                    | <b>17</b> |
| 6.1        | Kopenhagen .....                                            | 17        |
| 6.2        | München .....                                               | 17        |
| 6.3        | Niederlande, Groningen .....                                | 18        |
| <b>7.</b>  | <b>Masterplan Velo für lebenswerte Verhältnisse .....</b>   | <b>19</b> |
| <b>8.</b>  | <b>Optimierung der Infrastruktur .....</b>                  | <b>21</b> |
| 8.1        | Schlüsselaspekte für eine optimale Infrastruktur .....      | 21        |
| 8.2        | Umsetzung von Infrastrukturmassnahmen .....                 | 22        |
| <b>9.</b>  | <b>Dienstleistungen und begleitende Kommunikation .....</b> | <b>27</b> |
| 9.1        | Serviceangebote zum Veloverkehr .....                       | 27        |
| 9.2        | Mobilitätsmanagement .....                                  | 27        |
| 9.3        | Dachmarke „Basel unterwegs“ .....                           | 28        |
| <b>10.</b> | <b>Finanzen .....</b>                                       | <b>31</b> |
| 10.1       | Bisherige und aktuelle Finanzierung .....                   | 31        |
| 10.2       | Mitfinanzierung durch Bund, Agglomerationsprogramm .....    | 31        |
| <b>11.</b> | <b>Monitoring und Weiterentwicklung .....</b>               | <b>32</b> |

## 1. Das Wichtigste in Kürze

Velofahren ist gesund, schont die Umwelt und spart Raum. Das Velofahren ist daher besonders bedeutsam für den stadtverträglichen Verkehr und wird entsprechend gefördert. Trotz zahlreicher Erfolge ist das Potenzial des Veloverkehrs noch nicht ausgeschöpft. Das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) hat deshalb den kantonalen Masterplan Velo entwickelt. Das Ziel: Das Velofahren soll im Kanton Basel-Stadt noch konsequenter gefördert werden.

Basel soll sich als velofreundlichste Stadt der Schweiz etablieren. Rasch, direkt und sicher: So sollen alle Bevölkerungsgruppen ihre Ziele per Velo erreichen. Der Masterplan Velo legt dafür zwei strategische Handlungsfelder für die nächsten zehn bis fünfzehn Jahre fest: Zum einen das Bereitstellen einer optimalen Veloinfrastruktur und zum anderen zielgruppengerechte Dienstleistungen sowie eine begleitende Kommunikation für die Velofahrerinnen und Velofahrer. So kann die Veloförderung ihr Potenzial voll entfalten (Kap. 7).

Die Projekte und Aktivitäten machen Basel noch einladender zum Velofahren. Basel profitiert folglich von höherer Lebensqualität, mehr Verkehrssicherheit und besserer Kosteneffizienz im Verkehr. Bei der Veloinfrastruktur stehen drei Schlüsselaspekte im Fokus:

- Wenn auf Strassen Unterhaltsarbeiten stattfinden, wird auch die Infrastruktur für den Veloverkehr verbessert.
- In Basel-Stadt werden mehr und bessere Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt.
- Die Velorouten werden zu einem sicheren, zusammenhängenden Netz weiterentwickelt.

Der kantonale Teilrichtplan Velo ist dafür eine wichtige Grundlage. Der Masterplan benennt darüber hinaus Schlüsselprojekte, die regionale Ausstrahlung und somit eine Signalwirkung für die Veloförderung haben. Hinzu kommen Sofortmassnahmen, welche die Situation für den Veloverkehr rasch verbessern (Kap. 8).

Zielgruppengerechte Dienstleistungen und begleitende Kommunikation sind wichtig, um die Baslerinnen und Basler für das Velofahren zu begeistern. Gezielte Serviceangebote für den Veloverkehr wie der Basler Velostadtplan erleichtern die Fahrt mit dem Rad. Testangebote für (Spezial-)Velos und Velozubehör bringen praktische Alternativen zum Auto näher. Informationen und Beratung im Rahmen des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung, in Unternehmen oder an Schulen zeigen Optionen zur Veränderung des Verkehrsverhaltens auf. Unter der Dachmarke «Basel unterwegs» wird auf umweltfreundliche Mobilität aufmerksam gemacht (Kap. 9).

Kleinere Projekte und Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs finanziert das BVD über seine Erfolgsrechnung. Dafür existiert eine Position Langsamverkehr. Über grössere Veloпроекте oder Velomassnahmen im Rahmen von Grossprojekten sowie deren Finanzierung entscheiden die zuständigen Instanzen weiterhin auf ordentlichem Weg. Dabei wird jeweils auch die Wirkung der Massnahmen erfasst. Entwicklungstrends und Ergebnisse werden kontinuierlich beobachtet. Projekte und Massnahmen können so bei Bedarf angepasst werden. Das BVD berichtet in vier Jahren zum Stand der Umsetzung und zur Weiterentwicklung des Masterplans Velo (Kap. 10–11).

## **2. Velofahren zahlt sich aus**

Der Regierungsrat fördert das Velofahren als raumsparende, umweltfreundliche und gesunde Fortbewegungsart. Viele Baslerinnen und Basler schätzen das Velo als praktisches und schnelles Verkehrsmittel in der Stadt. Gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr (Bundesamt für Statistik, 2010) legen die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Basel 16% ihrer Wege mit dem Velo zurück. Die kompakte Stadt mit dichter Besiedlung und guter Nutzungsdurchmischung bietet dafür beste Voraussetzungen. Innerorts ist das Velo für viele Wege die schnellste und zuverlässigste Art, um ans Ziel zu kommen. Für längere Fahrten gilt dies auch für die Kombination mit dem öffentlichen Verkehr (Bike&Ride).

### **2.1 Ökologisch, ökonomisch und sozial vorteilhaft**

Das Velofahren ist als umweltschonende Fortbewegungsart im Hinblick auf eine stadtverträgliche Verkehrsentwicklung im Kanton Basel-Stadt von besonderer Bedeutung. Jede Fahrt mit dem Velo verringert die Beeinträchtigungen, die der motorisierte Individualverkehr durch Raumbedarf, Fahrzeuglärm, Abgase und Unfallpotenzial mit sich bringt. Zugleich entlastet der Veloverkehr den übrigen Verkehr auf Strasse und Schiene, vor allem die innerstädtischen ÖV-Kapazitäten zu den Stosszeiten. Die Infrastruktur für den Veloverkehr verbraucht weniger Flächen als diejenige für den Autoverkehr, was in unserem kleinen Kanton mit hoher Nutzungsdichte von besonderer Relevanz ist. Der Bau, Betrieb und Unterhalt der Veloinfrastruktur ist kosteneffizienter als für alle anderen Verkehrsmittel. Velofahrerinnen und Velofahrer kaufen wohnortnah ein und unterstützen so den lokalen Detailhandel. Der Veloverkehr trägt zu belebten und attraktiven Quartieren in der Stadt bei und leistet damit einen bedeutenden Beitrag zur Lebensqualität in Basel. Dies ist nicht nur für die Bewohnerinnen und Bewohner, sondern auch für Wirtschaft und Tourismus sehr von Belang. Nicht zuletzt ist Velofahren gesund, weil es für körperliche Bewegung sorgt und damit beträchtliche Gesundheitskosten spart. Velofahren bedeutet aktive Vorsorge gegen Zivilisationskrankheiten wie Herzinfarkt und Diabetes. Zudem ermöglicht das Velo Menschen fast jeden Alters und aller sozialer Gruppen eine individuelle und kostengünstige Fortbewegung. Dies gilt für den Alltagsverkehr und den immer wichtiger werdenden Freizeitverkehr.

### **2.2 Kantonaler Masterplan Velo**

Trotz der offenkundigen zahlreichen Vorteile ist das Potenzial des Veloverkehrs in Basel nicht ausgeschöpft. Mit dem kantonalen Masterplan Velo wird eine wichtige strategische Grundlage geschaffen, um die Verhältnisse in Basel noch velofreundlicher zu gestalten. Der Masterplan Velo dient als verkehrspolitischer Kompass in Bezug auf den Veloverkehr für die nächsten zehn bis fünfzehn Jahre. Er greift die politischen und planerischen Vorgaben zum Veloverkehr auf und fügt diese zu einer kohärenten Strategie zusammen. Der Masterplan legt die strategischen Zielfelder fest und benennt die notwendigen Prozesse und kantonalen Projekte. Der Masterplan Velo kommt dem Bedürfnis der Velofahrenden nach sicheren, komfortablen und direkten Verbindungen sowie Veloabstellplätzen in ausreichender Anzahl und guter Qualität nach. Er baut dabei auf den verkehrspolitischen Zielen des Kantons Basel-Stadt auf, die u.a. in der Kantonsverfassung festgelegt sind. Dazu gehört, dass der Staat für eine sichere, wirtschaftliche und umweltgerechte Mobilität sorgt und dabei die Bevölkerung vor schädlichen Einflüssen wie zum Beispiel Lärm schützt. Im Umweltschutzgesetz werden diese Aussagen mit einem quantitativen Reduktionsziel für den privaten Motorfahrzeugverkehr<sup>1</sup> konkretisiert und die Verpflichtung zur Erhöhung der Anteile umweltfreundlicher Verkehrsmittel am Gesamtverkehr sowie deren Bevorzugung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr festgehalten.

Mit der Umsetzung spezifischer Projekte soll Basel in Zukunft noch mehr zum Velofahren einladen. Basel profitiert von den damit verbundenen Vorteilen wie gesteigerter Lebensqualität, verbesserter Verkehrssicherheit und optimierter Kosteneffizienz im Verkehr.

<sup>1</sup> USG § 13 Abs 2: Der Kanton sorgt dafür, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet gegenüber heute langfristig abnimmt, bis zum Jahr 2020 um mindestens 10%. Die Verkehrsleistung auf den Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen.

### 3. Politischer Rahmen und Planungsinstrumente

Im politisch-planerischen Kontext werden die Rahmenbedingungen und Entwicklungsrichtungen festgelegt, innerhalb derer der Kanton Basel-Stadt die Förderung des Veloverkehrs umsetzen will. Zu den wichtigsten strategischen und planerischen Instrumenten zählen der Kantonale Richtplan sowie der zugehörige Teilrichtplan Velo und das Verkehrspolitische Leitbild. Der Masterplan Velo greift die politischen und planerischen Vorgaben zum Veloverkehr auf und fügt diese zu einer kohärenten Strategie zusammen.

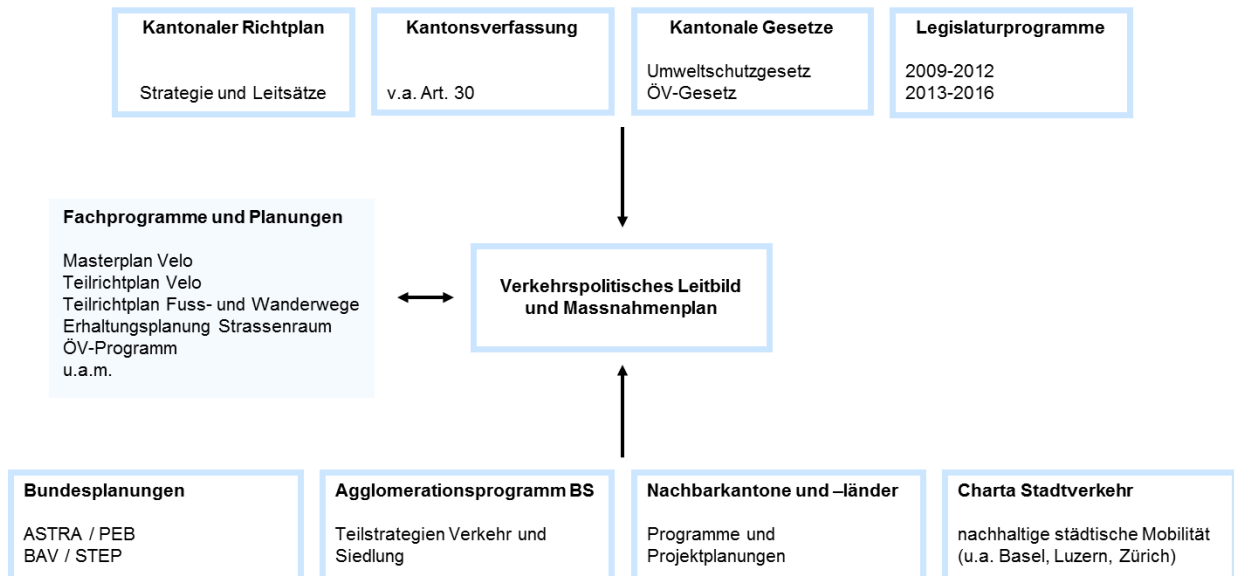


Abb. 3-1 Strategische Positionierung des Masterplans Velo

#### 3.1 Kantonaler Richtplan

Im Kantonalen Richtplan (April 2015) wird behördenverbindlich festgehalten, dass der Veloverkehr als siedlungsgerechte, umweltschonende und raumsparende Verkehrsart konsequent zu fördern ist. Dies trägt zur Reduktion des motorisierten Pendler- und Freizeitverkehrs bei. Als Strategien hierzu nennt der Richtplan die rasche Vervollständigung des Veloroutennetzes, die Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren sowie die Bereitstellung geeigneter Veloabstellplätze. Zudem tragen Massnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit sowie velobezogene Serviceangebote dazu bei, Akzeptanz und Nutzung des Velos zu steigern.

#### 3.2 Kantonaler Teilrichtplan Velo

Der im Oktober 2014 von Regierungsrat verabschiedete kantonale Teilrichtplan Velo bildet eine wichtige Grundlage zur Entwicklung einer velofreundlichen Infrastruktur und legt die notwendigen Vorgaben für die Planungen der Verwaltung fest.

Der Teilrichtplan Velo definiert das kantonale Veloroutennetz sowie Bike&Ride-Standorte von kantonaler Bedeutung in einer Karte und zeigt den Planungsstand von Netzergänzungen auf. Neu ist die Aufteilung in zwei unterschiedliche Velonetze – ein Basisroutennetz und ein Pendlernetz. Mit dieser Unterscheidung wird erstmals auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der verschiedenen Gruppen von Velofahrenden (Pendler, Schüler, Touristen usw.) eingegangen: Pendlerrouen dienen geübten Zweiradfahrenden als möglichst rasche, direkte Verbindung von A nach B während das Basisnetz auch auf Velofahrende mit einem erhöhten Sicherheitsbedürfnis ausgelegt ist.

### 3.3 Verkehrspolitisches Leitbild

Der Regierungsrat hat im Juni 2015 ein neues verkehrspolitisches Leitbild beschlossen. Das behördenverbindliche Instrument beschreibt die kantonale Verkehrspolitik und die geplanten Massnahmen der nächsten 15 bis 20 Jahre und löst den Verkehrsplan 2001 ab. Das Verkehrspolitische Leitbild definiert vier übergeordnete Ziele: die Sicherstellung der Erreichbarkeit, die Erhöhung der Lebensqualität, die Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie die Sicherstellung der Kosteneffizienz im Verkehr (Ziele A–D).

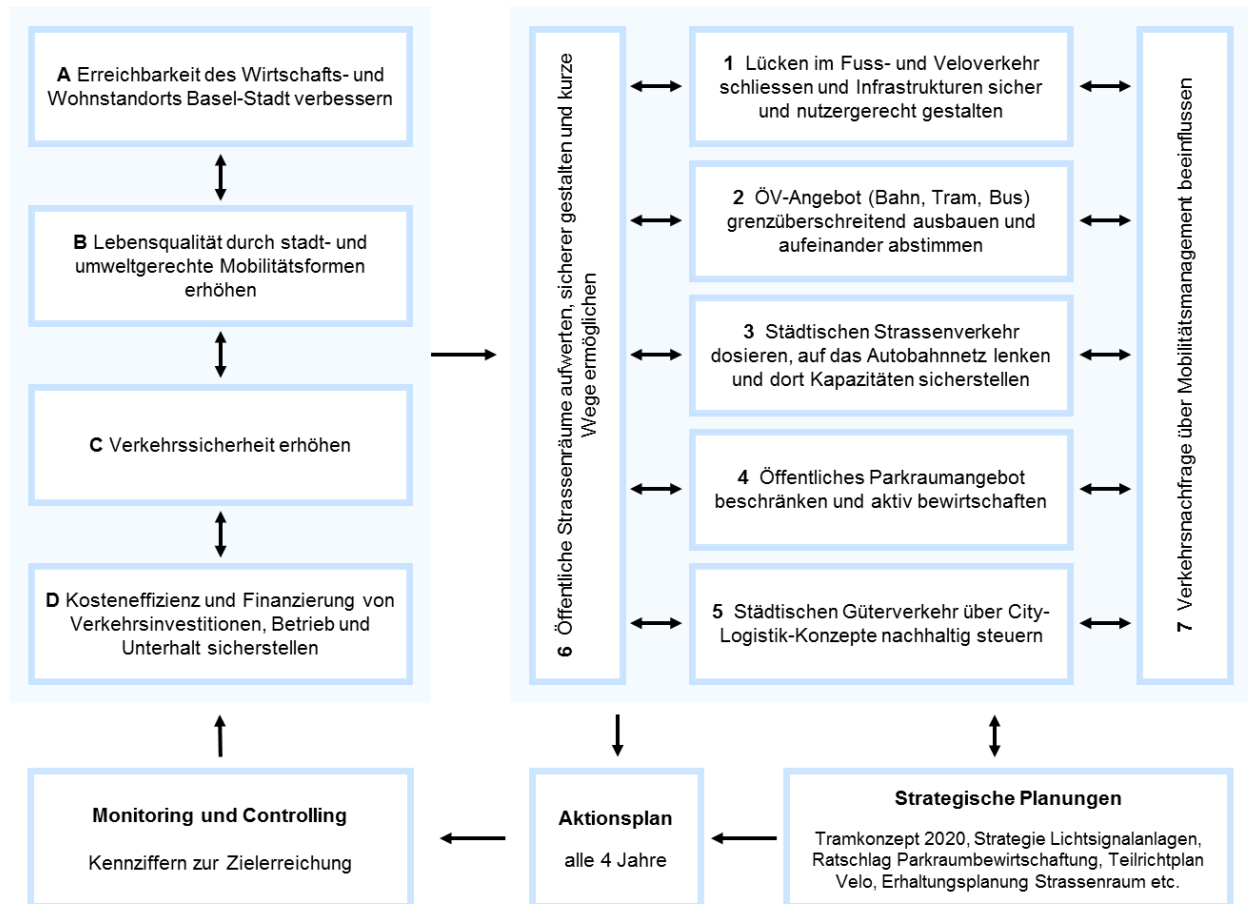


Abb. 3-2 Verkehrspolitische Ziele und strategische Schwerpunkte

Als strategische Schwerpunkte weist das Verkehrspolitische Leitbild unter anderem Lückenschlüsse und die sichere und nutzergerechte Gestaltung der Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur aus (1). Zudem ist die Verkehrsnachfrage zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel über Mobilitätsmanagement stärker zu beeinflussen (7). Im Vordergrund stehen dabei Beratungs- und Informationsangebote, Kampagnen und die Unterstützung neuer innovativer Mobilitätsangebote. Auch die Aufwertung und Umgestaltung öffentlicher Strassenräume sowie Massnahmen zur Verkehrsberuhigung stärken den Fuss- und Veloverkehr und tragen so zu einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bei.

### 3.4 Politische Vorstösse

In den letzten Jahren wurden zahlreiche politische Vorstösse mit Bezug auf den Veloverkehr eingereicht. Diese betreffen vor allem die Optimierung der Velorouten (z.B. die Öffnung von Verbindungen für den Veloverkehr, die Verbreiterung von Velospuren) und die Verbesserung der Abstellplatzsituation für Velos. Darüber hinaus werden auch spezifische Velothemen eingebracht, die zum Beispiel Velomassnahmen an Kaphaltstellen, die Verbesserung des Winterdienstes auf der Veloinfrastruktur, Massnahmen zur Förderung des Velofahrens oder zur Vermeidung von

Velodiebstählen und rücksichtslosem Fahrverhalten betreffen. Zudem gibt es Vorstösse zugunsten von Fuss- und Veloverkehr, wie die Aufwertung und Attraktivierung des Strassenraumes, die weitere Verkehrsberuhigung durch Zonensignalisation oder die Einführung eines Baustellenmanagements, das die Anforderungen des Langsamverkehrs besser als bisher gleichberechtigt zum MIV berücksichtigt.

## 4. Bisherige Veloförderung

Der Veloverkehr wird im Kanton Basel-Stadt seit Langem gefördert. Bereits 1981 wurde mit der Erarbeitung des Teilplans Velo/Mofa ein wichtiger Meilenstein gelegt. 1988 hiess der Grosse Rat den ersten Velorahmenkredit gut und sprach damit die entsprechenden Mittel für die Veloförderung. Diese wurde im 2004 mit einer zweiten Rahmenausgabenbewilligung fortgesetzt. Mit der Annahme des Gegenvorschlags zur Städteinitiative im Jahr 2010 hat die Stimmbevölkerung des Kantons auch einem Kredit zur Förderung des Langsamverkehrs über zehn Millionen Schweizer Franken zugestimmt und damit den Willen zur Veloförderung erneut klar bekundet. Um diesem Willen gerecht zu werden, hat das Bau- und Verkehrsdepartement die Förderung des Velo- und Fussverkehrs als strategischen Schwerpunkt definiert und 2010 eine entsprechende Strategie erarbeitet. Hinter der Strategie steht die Vision, Basel als fussgänger- und velofreundlichste Stadt der Schweiz zu etablieren.

### 4.1 Veloinfrastruktur optimiert

Von grundlegender Bedeutung im verkehrspolitischen Leitbild ist die Bereitstellung einer optimalen Infrastruktur. Mit Projekten zur Verbesserung der Infrastruktur werden Sicherheit und Attraktivität des Veloverkehrs erhöht. Hierzu zählt beispielsweise der Stückisteg, der eine hervorragende Erschliessung des Einkaufszentrums zu Fuss und mit dem Velo erlaubt. Der Steg wurde mit dem Prix Velo Infrastruktur 2012 von Pro Velo Schweiz ausgezeichnet. Vom verbreiterten Querschnitt des neuen Birkopfsteigs profitieren Fuss- und Veloverkehr gleichermassen auf einer attraktiven kantonsübergreifenden Verbindung. Mit der Öffnung von rund 500 der 650 Einbahnstrassen für den Velogegenverkehr werden direkte kurze Wege für Velofahrende ermöglicht. Beispielsweise erlaubt die Öffnung der Eisengasse für Velos einen verbesserten Zugang vom Kleinbasel zum Markplatz.

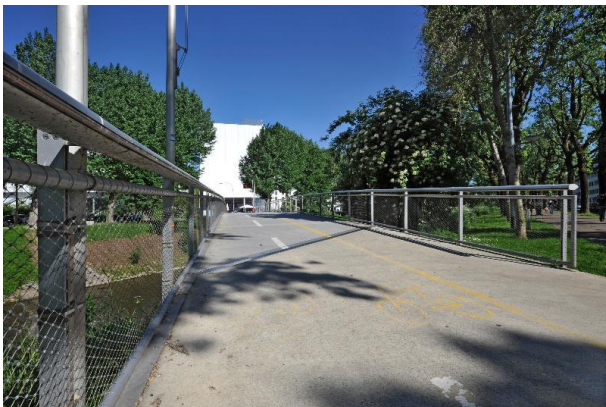


Abb. 4-1 Fuss- und Veloverbindung Stückisteg



Abb. 4-2 Öffnung Eisengasse für Velogegenverkehr

Im Frühjahr 2016 wurde am Rheinufer zwischen St. Johannis-Park und französischer Grenze eine wichtige Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr eröffnet, die bis zur Dreiländerbrücke in Huningue führt. Die Anzahl der dezentralen Veloabstellplätze in den Stadtbasler Quartieren wurde in den letzten Jahren deutlich gesteigert. Aktuell stehen auf Allmend rund 10'000 Laufmeter für Veloabstellplätze zur Verfügung, wovon der überwiegende Anteil (ca. 75%) mit einem Veloparkiersystem (Veloständern/Fallschutzbügeln) ausgestattet ist.



Abb. 4-3 Elsässerrheinweg: Fuss- und Veloweg



Abb. 4-4 Voltaplatz: Veloabstellplätze im Quartier

Auf Basler Stadtgebiet wurden bislang über achtzig Begegnungszonen und etwa neunzig Tempo 30-Zonen realisiert. Anfang 2013 hat der Grosse Rat der Erweiterung der Tempo 30-Zonen zugestimmt. Bis 2018 werden zusätzliche Strassenabschnitte siedlungsorientierter Strassen in bestehende Tempo 30-Zonen integriert. Auch wird die Einführung von Tempo 30 auf ausgewählten verkehrsorientierten Strassen geprüft. Velofahren ist bei Tempo 30 ohne spezielle Infrastruktur attraktiv und sicher möglich. Neben den genannten Massnahmen zeichnet sich Basel auch mit innovativen Lösungen für den Veloverkehr aus. Der Kanton führt seit 2013 einen Pilotversuch für velofreundliche Lichtsignalanlagen durch, der in Absprache mit dem Bundesamt für Strassen 2015 weiter ausgedehnt wurde. Beim Pilotprojekt werden Massnahmen getestet, die dem Veloverkehr Erleichterungen an Lichtsignalanlagen bringen. An einigen Kreuzungen sind die Lichtsignalanlagen versuchsweise so ausgestattet, dass Velofahrer/-innen auch bei Rot rechts abbiegen oder gemeinsam mit Fussgängerinnen und Fussgängern die Kreuzung überqueren dürfen. Basel nimmt mit dem Projekt schweizweit eine Vorreiterrolle ein.

## 4.2 Serviceangebote und Kommunikation ausgebaut

Damit die vorhandene Veloinfrastruktur auch optimal genutzt wird, helfen Serviceangebote und Kommunikation, die Vorteile der Mobilität mit dem Velo besser bekannt zu machen. Sie fördern die Akzeptanz, wecken Freude am Velofahren und sind damit ein wichtiger Baustein in der Förderstrategie. Der Veloverkehr soll in Basel als alltägliche und sympathische Mobilitätsform wahrgenommen und gelebt werden. Um die verschiedenen Aktivitäten zur Förderung des Veloverkehrs zu vereinen, wurde die Marke „Basel unterwegs“ lanciert, unter deren Dach alle Aktionen laufen. Hierzu zählen Angebote zum Mitmachen und Ausprobieren, Projekte zur Sensibilisierung, Serviceangebote usw. Besonders erfolgreich etabliert hat sich die Mobilitätswoche Basel Dreiland, die während einer Woche zum Mitmachen und Ausprobieren umweltfreundlicher Verkehrsmittel einlädt. Die rund 60 bis 70 Angebote der Mobilitätswoche werden dabei von rund vierzig Partnern unterstützt.



Abb. 4-5 Mobilitätswoche: Velotaxi probefahren



Abb. 4-6 Mobilitätswoche: slowUp Basel Dreiland

Mit der Kampagne „Fair im Verkehr“ setzen sich das Amt für Mobilität und die Verkehrsprävention der Kantonspolizei departementsübergreifend für faires Verkehrsverhalten und ein gutes Verkehrsklima in Basel ein. Die jährlichen Aktionen rufen zu Toleranz und Rücksichtnahme im Strassenverkehr auf. Der Basler Velostadtplan zeigt Velorouten und Abstellanlagen und erlaubt es auch Ortsunkundigen, mit dem Velo direkt und sicher ans Ziel zu gelangen. Er erscheint auf Deutsch, Englisch und Französisch. Neben der Papierversion ist der Velostadtplan im digitalen Basler Stadtplan als eigene Kartenebene verfügbar.

Die durchgeführten E-Bike-Testwochen für Unternehmen (2012–2014) zeigten Pendlerinnen und Pendlern mit dem E-Bike eine praktische Alternative zum Auto für den Arbeitsweg auf. Den Basler Unternehmen stand jeweils eine Testflotte von zehn E-Bikes für zwei Wochen zur Verfügung. Fast vierzig Basler Firmen beteiligten sich an der Aktion, womit rund 600 Personen ein E-Bike im praktischen Alltag testen konnten. Viele kündigten nach der Aktion an, ihr Mobilitätsverhalten ändern zu wollen. Auch Cargobikes sind ein praktisches Fortbewegungsmittel für die Stadt. Damit können nicht nur Waren, sondern auch die jüngsten Familienmitglieder einfach ans Ziel gebracht werden – auch ohne Auto. Mit der Aktion „Kistenvelos für Familien“ (2014–2016) stellt das Amt für Mobilität Familien Cargobikes für den Transport ihrer Kinder und Waren zur Verfügung. Sie können die Vorteile von Kistenvelos zwei Wochen lang intensiv erfahren. Rund 300 Familien werden im Rahmen dieser Aktion ein Cargobike zwei Wochen lang getestet haben. Zudem hat der Förderfonds der Energiefachstelle über 120 Personen beim Kauf eines Cargobikes finanziell unterstützt (Stand Oktober 2016).



Abb. 4-7 E-Bike Testwochen für Unternehmen



Abb. 4-8 Kistenvelos für Familien

Auf der Webpräsenz [www.basel-unterwegs.ch](http://www.basel-unterwegs.ch) werden die Informationen zu den Aktivitäten von Basel unterwegs zusammengestellt. Unterstützt wird die Kommunikation durch den Newsletter „Basel unterwegs“, der seit 2013 zu laufenden Projekten und Aktionen berichtet. Ebenso werden die Social Media-Kanäle Facebook und Youtube unterstützend in der Kommunikation eingesetzt.

### 4.3 Velofahren bei Kindern und Jugendlichen gefördert

Kindern und Jugendlichen kommt bei der Förderung des Veloverkehrs eine besondere Bedeutung zu, damit künftig eine neue Generation von Velofahrenden in Basel unterwegs ist. Eine mit dem Bundesamt für Strassen durchgeführte Studie zur Velonutzung von Jugendlichen im Kanton Basel-Stadt (Publikation 2014) liefert wichtige Grundlagen zur Veloförderung bei Jugendlichen. Die Ergebnisse bestätigen, dass der Verbesserung der Veloinfrastruktur eine Schlüsselrolle zukommt. Weitere Ansatzpunkte zur Veloförderung von Kindern und Jugendlichen liegen im Freizeitverkehr, in der Rolle von Eltern und Freunden sowie in Übungsräumen, die freies Fahren losgelöst von Verkehrsregeln erlauben, um den rückläufigen Trend der Velonutzung von Jugendlichen zu stoppen. Mit der Forschungsarbeit stellt Basel aktuelle Erkenntnisse zur Veloförderung bereit und berücksichtigt diese bei den Aktivitäten.

Hierzu zählt beispielsweise das Theaterstück „D'Wellowunschglogge“ für Kinder der 2. Primar-  
schulklasse. Darin werden die Vorzüge des Velofahrens, wichtige Verkehrsregeln sowie Örtlich-  
keiten zum Üben abseits des Verkehrs aufgezeigt. Die Inhalte wurden vom Amt für Mobilität ge-  
meinsam mit der Verkehrsprävention erarbeitet. Das Stück wird seit 2013 regelmässig aufgeführt.

Im Rahmen des Velofestes von Pro Velo beider Basel (2015) stellte das Amt für Mobilität Kindern  
und Jugendlichen einen Velopumptrack – einen Rundkurs zum Velofahren – zur Verfügung. Viele  
Kinder und Jugendliche testeten hier ihre Balance und Geschicklichkeit auf dem Velo.



Abb. 4-9 Theaterstück „D'Wellowunschglogge“



Abb. 4-10 Velopumptrack für Kinder und Jugendliche

Die Mobilitätswoche Basel Dreiland widmet sich während eines Tages gezielt der Mobilität von  
Kindern und Jugendlichen. Mit vielen Angeboten wird selbständige und sichere Mobilität mit  
Freude zum Erlebnis. Hierzu zählen Veloparcours, Velo-Polo und Putz- und Flickaktionen. Auch  
im übrigen Programm der Mobilitätswoche finden sich Aktionen für Kinder und Jugendliche. Mobi-  
litätsbezogene Inhalte sind in bestehenden Lehrplänen nur rudimentär enthalten. Mit den Ange-  
boten von „schlau mobil“ wird die Auseinandersetzung mit dem eigenen Verkehrsverhalten im  
Unterricht angeregt. Die moderierten Lektionen richten sich an Schulklassen mit Schülerinnen  
und Schülern im Alter von 11 bis 16 Jahre sind kostenlos und können zum Beispiel an Projektt-  
agen zum Einsatz kommen. Seit 2014 haben fast 300 Schüler/-innen „schlau mobil“ im Unterricht  
erlebt.



Abb. 4-11 Mobilitätswoche: Veloparcours



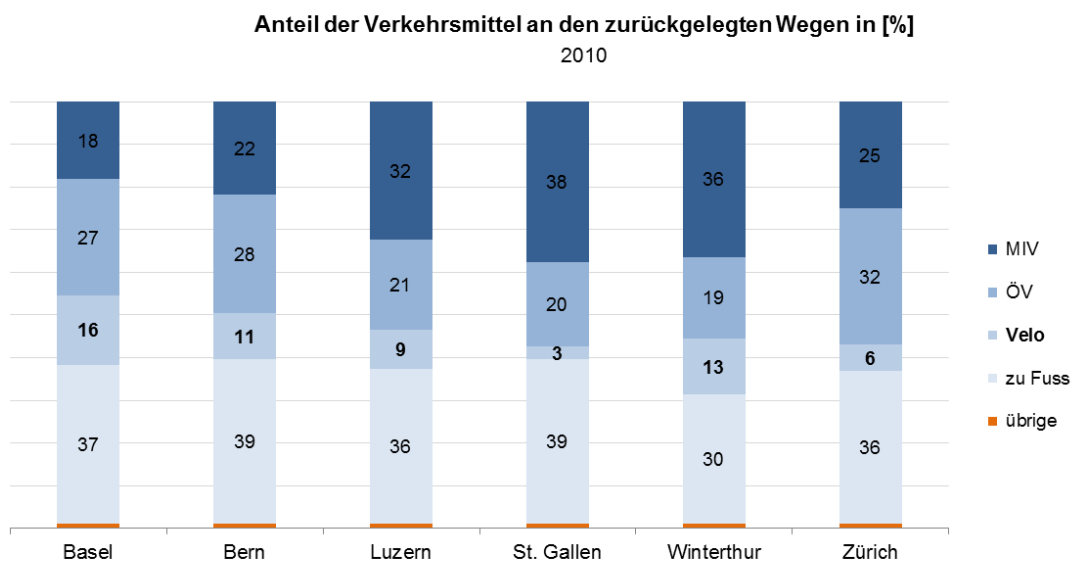
Abb. 4-12 Mobilitätsbildung „schlau mobil“

## 5. Erhebungen zum Veloverkehr

Zum Verkehr liegen verschiedene Studien und Umfragen vor, die Aussagen zur Verkehrsmittelwahl, zur Zufriedenheit und den Beweggründen des Gebrauchs und Nichtgebrauchs bestimmter Fortbewegungsarten erlauben. Auch wenn sich die Untersuchungen auf unterschiedliches Datenmaterial abstützen und teilweise auch nicht mehr ganz neu sind, ergeben sie doch im Zusammenspiel ein gutes Bild der Situation und Erkenntnisse für Handlungsansätze.

### 5.1 Städtevergleich Mobilität

Die Städte Basel, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich haben sich zum Städtenetzwerk Verkehr zusammengeschlossen. Im Städtevergleich Mobilität von 2012 werden ausgewählte Indikatoren zum Verkehr der Städte einander gegenüber gestellt. Die Basler Stadtbevölkerung legt mit 16% einen grossen Teil ihrer Wege mit dem Velo zurück. Basel liegt damit im Städtevergleich vor Winterthur (13%), Bern (11%) und Luzern (9%) sowie Zürich (6%) und St. Gallen (3%).



**Abb. 5-1 Städtevergleich Mobilität 2012 (Datenbasis 2010)**

Während das spezifische Verkehrsaufkommen im Vergleich mit den anderen Schweizer Städten mit 3.4 Wegen pro Person und Tag auf ähnlichem Niveau liegt, fallen die mittlere Wegzeit mit rund neunzig Minuten und die Tagesdistanz von rund 23 Kilometern pro Einwohner und Tag in Basel deutlich geringer aus (z.B. Winterthur 105 Min. oder Bern 36.8km). Im Städtevergleich sind das gute Werte, die Basel als dichte Stadt mit kurzen Wegen und einer sehr guten Erreichbarkeit auszeichnen.

### 5.2 Kantonale Befragungen Basel-Stadt

Die repräsentative kantonale Bevölkerungsbefragung von 2015 zeigt, dass 60% der Bevölkerung mit den Verhältnissen für den Veloverkehr „zufrieden“ sind. In der Erhebung von 2011 waren noch 64% „zufrieden“. Es zeigen sich auch deutliche Unterschiede zum Fussverkehr (88% „zufrieden“) und vor allem zum öffentlichen Verkehr, der eine hervorragende Beurteilung erhält (95% „zufrieden“). Im Rahmen der repräsentativen kantonalen Familienbefragung von 2013 gaben rund 68% der Eltern an, dass sie mit dem Veloroutennetz im Quartier „zufrieden“ sind. Für den Veloverkehr sind also noch deutliche Spielräume zur Verbesserung der Zufriedenheit vorhanden.

### 5.3 Städtebefragung Veloverkehr

Detailliertere Aussagen zu den Veloverhältnissen erlauben die von Pro Velo Schweiz alle vier Jahre in Auftrag gegebenen repräsentativen Städtebefragung Veloverkehr in Basel, Bern, Lausanne, Luzern und Zürich. Die letzte Befragung von 2013/14 zeigt für Basel eine positive Entwicklung. Unter den befragten Velofahrenden erhöhte sich die Zufriedenheit in den meisten Punkten. Rund 76% der Befragten sind der Meinung, dass sich die Situation für Velos verbessert hat. Am stärksten verbessert hat sich die Beurteilung der Veloabstellplatzsituation, der Rücksichtnahme durch die Verkehrsteilnehmenden und der Umfahrbarekeit gefährlicher Orte. Im Vergleich der fünf untersuchten Städte finden sich damit die zufriedensten Velofahrenden in Basel. Auch fürchten sich die Basler Velofahrer/-innen im Städtevergleich am wenigsten vor Unfällen. Mit einem Anteil von 31% ist dies aber immer noch fast jede dritte der Velo fahrenden Personen, die Angst vor einem Unfall hat (Mittelwert beteiligte Städte: 37%, max. 53% in Lausanne). Die positiven Äusserungen münden in einer vergleichsweise regen Nutzung des Velos. Im Sommer sind 59% aller Befragten in Basel mindestens einmal wöchentlich mit dem Velo unterwegs, 28% nutzen es täglich.

Dennoch bestehen Potenziale zur Verbesserung der Veloverhältnisse. Hierzu zählen zum Beispiel Infrastrukturmassnahmen zur Optimierung der Veloabstellplatzsituation vor allem an Bahnhöfen, ferner organisatorische Massnahmen zur Verbesserung der Vorbeifahrt an Baustellen und nicht zuletzt Massnahmen zur Verbesserung der gegenseitigen Rücksichtnahme und des Verkehrsklimas. Gegen das Velofahren in Basel sprechen aus Sicht der Nicht-Velofahrenden verschiedene Gründe: Sow werden ÖV und motorisierter Individualverkehr als bequemere Alternativen wahrgenommen, aber auch das Velodiebstahlrisiko wird als gross eingeschätzt (56%) und die Angst vor Unfällen (50%) ist weit verbreitet.

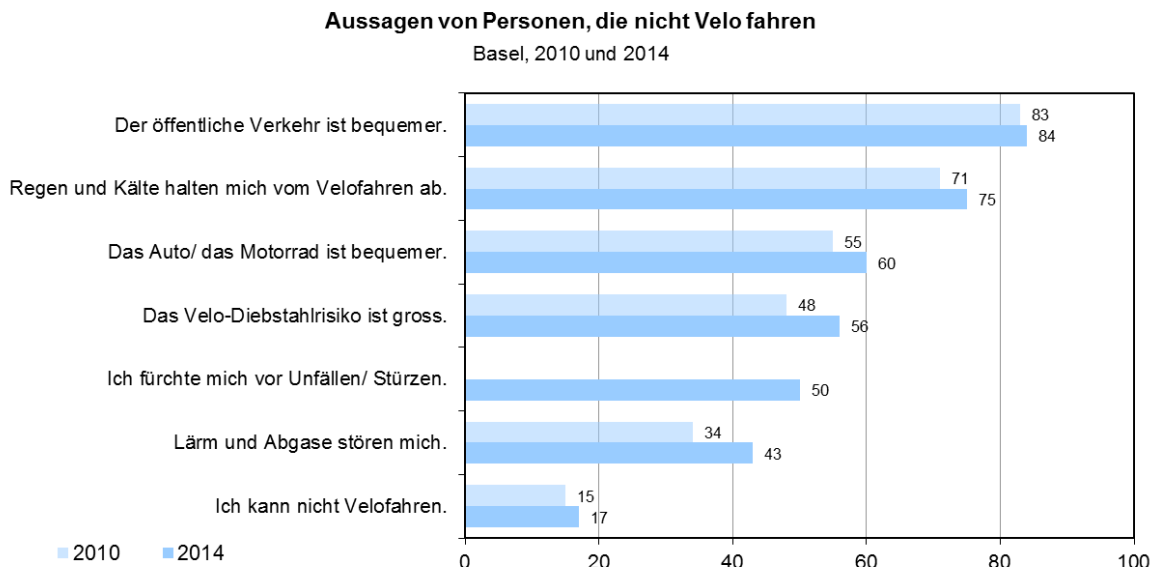


Abb. 5-2 Aussagen von Personen, die nicht Velo fahren (Basel 2010, 2014)

### 5.4 Prix Velostädte – Veloklimatest

Pro Velo Schweiz führt ebenso alle vier Jahre die Erhebung Prix Velostädte („Veloklimatest“) durch. Velofahrende werden zum Routennetz, den Abstellanlagen sowie zu Komfort und Sicherheit befragt. Daraus wird eine Gesamtnote berechnet und ein Städteranking erstellt. Im Gegensatz zur Städtebefragung Veloverkehr ist diese Studie nicht repräsentativ, dafür liegen aber Ergebnisse für deutlich mehr Städte und Gemeinden vor. In der letzten Erhebung von 2014 konnte Basel keine Verbesserung erreichen und erhält, wie bereits 2010, die Gesamtnote „genügend“ (4). Hingegen konnten sich zahlreiche Städte verbessern, darunter auch die führenden Städte Burgdorf, Chur und Winterthur. Im Vergleich der 2014 bewerteten 28 Städte liegt Basel auf Rang

14. Basel konnte seinen Rang als zweitbeste Grossstadt nach Winterthur behaupten. Am besten bewertet werden in Basel die Kategorien „Wegnetz“ (4.7) und „Verkehrsklima“ (4.1), am schlechtesten die Kategorie „Abstellanlagen“ (3.6). Innerhalb der Kategorien wurden die Diebstahlsituation (3.0), die Umfahrbarkeit von Baustellen (3.3), die Abstimmung der Ampeln (3.3), die Hindernisfreiheit auf Velorouten (3.4) und die Schneeräumung (3.3) als ungenügend bewertet.

## 5.5 Verkehrsindex Kanton Basel-Stadt

Im Kanton Basel-Stadt wird an wichtigen Querschnitten der Verkehr durch Dauerzählstellen erhoben. Das Zählstellenetz wurde in den letzten Jahren für den Veloverkehr verdichtet, sodass heute zwanzig Zählstellen zur Erfassung des Veloverkehrs im Einsatz sind. Die Daten sind wichtige Grundlagen zur Beurteilung des Verkehrsaufkommens und dessen langfristige Entwicklung. Sie zeigen die Bedeutung des Veloverkehrs im städtischen Verkehrssystem und dienen der Erfolgskontrolle der Fördermassnahmen.

Der Index für den Veloverkehr, bezogen auf die zurückgelegten Personenkilometer zeigt eine positive Entwicklung. Er stieg wetterbereinigt<sup>2</sup> zwischen 2010 und 2015 von 100 auf 118.

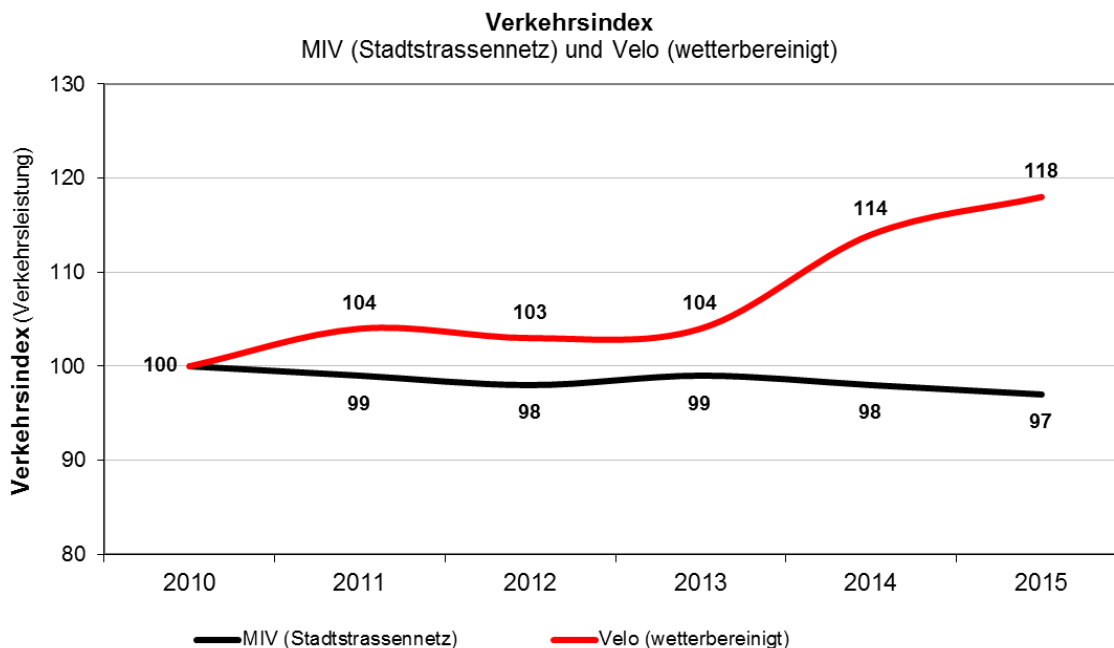


Abb. 5-3 Verkehrsindex MIV (Stadtstrassennetz) und Velo (wetterbereinigt)

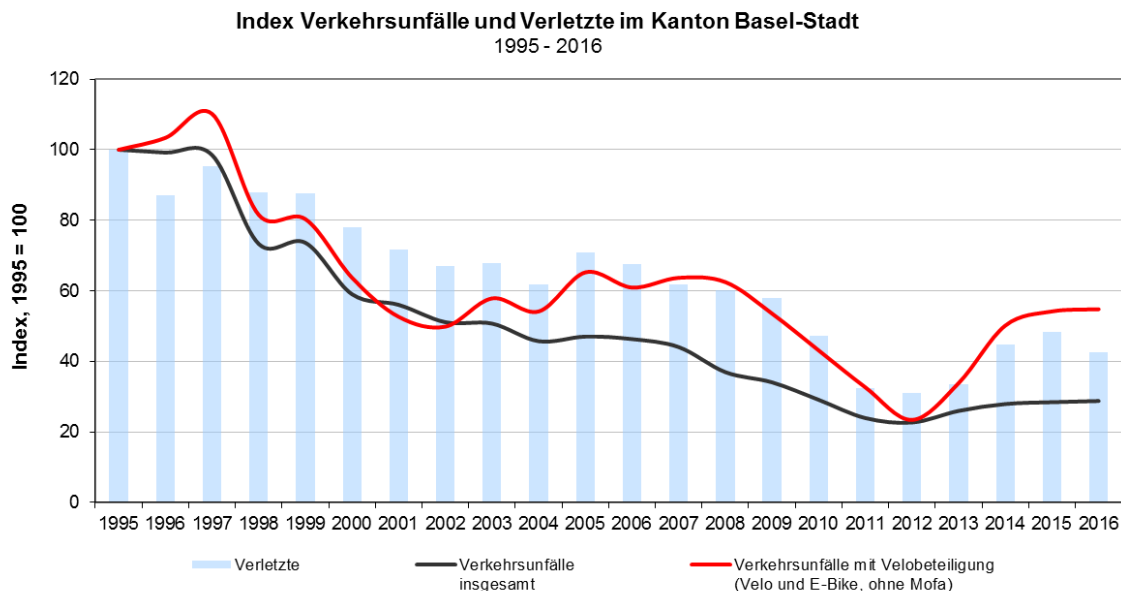
## 5.6 Veloverkehrssicherheit

Basel-Stadt arbeitet kontinuierlich daran, die Verkehrsinfrastruktur so zu gestalten, dass Unfälle vermieden werden können. 2009 wurde der Dienst für Verkehrssicherheit bei der Kantonspolizei eingerichtet, der Verkehrsprojekte konsequent auf deren Sicherheit prüft. Sowohl die Zahl der Verkehrsunfälle insgesamt, als auch die Zahl der Unfälle mit Velobeteiligung sind im Kanton Basel-Stadt seit 1995 stark rückläufig. Die positive Entwicklung zeigt sich auch bei der Anzahl der bei Verkehrsunfällen verletzten und getöteten Personen. Allerdings ist im Zeitraum 2012 bis 2015 eine steigende Anzahl an Unfällen mit Velobeteiligung und eine steigende Anzahl der insgesamt verletzten Personen festzustellen – ein Trend, der sich auch in anderen Schweizer Städten zeigt.

In Basel ist die Veloverkehrsleistung, also die mit dem Velo zurückgelegten Personenkilometer, in den letzten Jahren markant gestiegen (vgl. 5.5). Dies kann als ein teilweiser Erklärungsansatz für

<sup>2</sup> Da der Veloverkehr stark wetterabhängig ist, wurde vom Statistischen Amt des Kantons Basel-Stadt ein Modell entwickelt, welches es zulässt, den Wettereinfluss aus der Verkehrsentwicklung herauszurechnen.

die steigende Anzahl von Unfällen mit Velobeteiligung herangezogen werden. Eine grosse Anzahl an Unfällen mit Velobeteiligung wird zudem nicht polizeilich erfasst (sog. Dunkelziffer). Schwankungen bei der polizeilichen Erfassung können auch einen nicht zu vernachlässigenden Einfluss auf die Statistik haben. Ebenfalls zur Debatte steht ein Zusammenhang mit der starken Zunahme von e-Bikes, wobei keine konkreten Daten vorliegen. Weitere plausible Erklärungsansätze für den Anstieg der Velounfälle liegen aktuell nicht vor. In den Jahren 2015 und 2016 haben sich die Werte wieder stabilisiert. Das Niveau der Unfälle mit Velobeteiligung liegt nun wieder auf dem von 2009.



**Abb. 5-4 Index Verkehrsunfälle und Verletzte im Kanton Basel-Stadt 1995–2016**

Neben der objektiven Sicherheit spielt das subjektive Sicherheitsempfinden eine wichtige Rolle. Es beeinflusst massgeblich die Wahl des Verkehrsmittels. Bei Kindern und Jugendlichen spielt zudem die subjektive Einschätzung der Eltern eine wichtige Rolle. Gemäss kantonaler Jugendbefragung von 2013 fühlen sich 64% der Jugendlichen beim Velofahren sicher. Befragt man die Eltern, so sind nach der kantonalen Familienbefragung von 2013 aber nur 52% mit der Verkehrssituation bezüglich der Sicherheit ihrer Kinder im Quartier „zufrieden“. Die Städtebefragung Veloverkehr von 2013 kommt zu dem Ergebnis, dass sich 31% der befragten Velofahrenden vor Unfällen fürchten. Unter Personen, die nicht Velo fahren fürchtet sich sogar jeder zweite vor einem Unfall. In der Umfrage Prix Velostädte von 2013 erhält Basel für die Verkehrssicherheit nur die Note genügend (4.0).

## 5.7 Fazit – Defizite und Potenziale

Die langjährige Förderpolitik, die mit dem verkehrspolitischen Leitbild des Regierungsrates noch einmal verstärkt wurde, kann erhebliche Erfolge für den Veloverkehr im Kanton Basel-Stadt nachweisen. Neben den vielen Verbesserungen zeigen die vorgängig erwähnten Erhebungen aber auch, wo Verbesserungspotenzial besteht und wie der Anteil des Veloverkehrs im Kanton weiter gesteigert werden kann.

Als Gründe für den Verzicht auf das Velo nennt jede zweite Person die Angst vor Unfällen. Unter Velofahrenden ist dieser Wert zwar geringer, jedoch fürchtet sich auch in dieser Gruppe fast jeder Dritte vor einem Unfall. Die Unzufriedenheit von Eltern kann neben dem eigenen Verzicht zudem in mangelnde Unterstützung oder Ermunterung zum Velofahren ihrer Kinder münden. Für die Förderung des Veloverkehrs ist die Verkehrssicherheit essenziell. Nur wenn die Sicherheit objektiv hoch ist und diese auch subjektiv als hoch wahrgenommen wird, steigt die Bereitschaft, regelmässig Velo zu fahren. Grössere Potenziale für Verbesserungen bestehen auch in der Optimie-

rung der Veloabstellplatzsituation – besonders an Bahnhöfen. Mit verbesserten Anbindemöglichkeiten hätte dies auch positive Effekte auf das Diebstahlrisiko (2015: 2'500 angezeigte Veloentwendungen Basel-Stadt). Es zeigt sich zudem, dass besonders bei der Hindernisfreiheit auf Velorouten inklusive der Umfahrbarkeit von Baustellen Verbesserungen notwendig sind. Auch die Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme und des Verkehrsklimas sowie die Stärkung des Stellenwertes des Veloverkehrs, z.B. durch verbesserte Schneeräumung auf Velorouten, sind wichtige Ansatzpunkte.

## 6. Inspiration aus dem Ausland

Erfolgreiche Beispiele aus dem Ausland zeigen, dass in Bezug auf den Veloverkehr viel erreicht werden kann. Die folgenden drei Beispiele stehen exemplarisch dafür.

### 6.1 Kopenhagen

Kopenhagen ist die weltweit bekannteste Fahrradmetropole. Velofahren gilt wie nirgendwo sonst als einfach, praktisch und schnell. Im Gesamtverkehr geniesst das Velo einen sehr hohen Stellenwert. Der Veloanteil an allen Wegen in der Stadt hat sich seit 1996 von 30% auf 36% (2012) erhöht. Diese Entwicklung ist bei einer zunehmenden Zahl von Autobesitzerinnen und -besitzern und trotz Eröffnung der Metro eine eindrucksvolle Leistung. Rund 75% der Kopenhagener/-innen fahren das ganze Jahr Velo. Zwischen 2008 und 2012 hat das Sicherheitsgefühl der Kopenhagener Velofahrenden von 51% auf 76% zugenommen.

Dies ist vor allem der hervorragenden Infrastruktur zu verdanken – insbesondere verbesserte Kreuzungen, breitere Velowege auf Stautrecken sowie neue Velorouten, die das ganze Netz noch besser verknüpfen. Doch das Fahrradvorbild Kopenhagen ruht sich nicht auf seinen Lorbeeren aus, sondern will seinen Veloanteil noch weiter erhöhen. Die Stadt ist dabei politisch sehr ambitioniert. Durch zahlreiche Strategien sollen ehrgeizige Ziele erreicht werden, wie der Titel „weltbeste Velostadt“ oder das Ziel als Green Capital bis 2025 CO<sub>2</sub>-neutral zu werden. All das gibt dem Veloverkehr zusätzlichen Aufwind.



Abb. 6-1 Kopenhagen: Velo-Pendler am Morgen



Abb. 6-2 Kopenhagen: neue Velobrücke

### 6.2 München

München möchte Radlhauptstadt Deutschlands werden. Der Stadtrat schuf 2009 mit dem „Grundsatzbeschluss Radverkehr“ die Voraussetzung für einen Quantensprung im Münchner Veloverkehr. Hauptziel war die Steigerung des Radverkehrsanteils auf 17% bis 2015. Im Verkehrsentwicklungsplan wurde ein flächendeckendes Netz von Veloverbindungen festgelegt, mit dem alle Ziele im Stadtgebiet zügig, sicher und komfortabel erreicht werden können.

Neben Verbesserungen an der Infrastruktur wird das positive Image des Fahrrads mit der Radlhauptstadt-Kampagne gefördert. Die Kampagne motiviert die Bewohner/-innen zur häufigen Nutzung des Fahrrads. Dabei wird das Velo nicht nur als Fortbewegungsmittel, sondern auch als urbaner Lebensstil zelebriert. Ende 2014 wurde die Kampagne „Radlhauptstadt München“ in eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit überführt und damit der dauerhafte Fortbestand der städtischen Werbung für den Veloverkehr beschlossen. Der Veloanteil in München konnte von 10% im Jahr 2002 bereits 2011 auf über 17% gesteigert werden. Die verkehrspolitische Zielsetzung wurde also bereits vier Jahre früher als geplant erreicht.



Abb. 6-3 München: Logo Radlhauptstadt-Kampagne



Abb. 6-4 München: Radlnacht 2016

### 6.3 Niederlande, Groningen

Die Niederlande gelten als *das* Veloland. Alle Altersgruppen sind mit dem Velo unterwegs. Die nötige Infrastruktur ist in hoher Qualität vorhanden und wird trotzdem weiter ausgebaut. Velofahren ist eine Selbstverständlichkeit, die zum niederländischen Leben gehört. Es dient pragmatisch dem Zweck, einfach, günstig und gemütlich ans Ziel zu kommen. Groningen hat eine mit Basel vergleichbare Grösse. Groningen ist beispielhaft nicht nur in Sachen Velogebruach, sondern auch bei der Velokultur. Die Erfolgsfaktoren sind: Politik, Kohärenz und Kontinuität. Die lokalen Behörden verfolgen seit den 1970er Jahren eine umfassende Velopolitik, gut verankert in der Gesamtverkehrspolitik. Zudem hat sich die Stadtplanung jahrzehntelang auf eine kompakte Stadtentwicklung fokussiert. Das Resultat ist eine Velostadt mit Weltruf, die dem Velo stets hohe Priorität bei (verkehrs-)politischen Entscheidungen einräumt und als Verkehrsmittel konsequent fördert. Nicht weniger als 60% aller innerstädtischen Wege werden in Groningen mit dem Velo zurückgelegt.



Abb. 6-5 Groningen: Koexistenz im Verkehr



Abb. 6-6 Groningen: Velostation Bahnhofsvorplatz

Der gemeinsame Erfolgsfaktor der Städte mit hervorragenden Veloentwicklungen ist es, den Veloverkehr als einen wichtigen Pfeiler für eine nachhaltige Mobilität und damit für eine lebenswerte Stadt konsequent und prioritär zu fördern. Eine gut ausgebaute Veloinfrastruktur ist dabei Grundvoraussetzung für einen hohen Anteil des Veloverkehrs. Dies allein reicht aber nicht aus. Es braucht vielmehr ein zusätzliches Engagement für eine neue Velokultur, ein enges Zusammenspiel aller betroffenen Verwaltungsstellen sowie der veloaffinen Stakeholder.

## 7. Masterplan Velo für lebenswerte Verhältnisse

Um den Veloverkehr im Kanton Basel-Stadt konsequent zu fördern, wird die BVD-Strategie von 2010 (mit der Vision, Basel als velofreundlichste Stadt der Schweiz zu etablieren) auf Basis des verkehrspolitischen Leitbilds zum kantonalen Masterplan Velo weiterentwickelt. Er fokussiert dafür auf zwei strategische Handlungsfelder: Die Bereitstellung einer optimalen Veloinfrastruktur einerseits und das Entwickeln spezifischer Dienstleistungen sowie begleitende Kommunikation andererseits.

Von grundlegender Bedeutung ist die Bereitstellung einer optimalen Veloinfrastruktur, die als essenzielle Voraussetzung für die Veloförderung gesehen wird. Die Wahl des Verkehrsmittels folgt aber nicht nur rationalen Kriterien, sondern auch weiteren Faktoren wie Gewohnheiten, Informationen über Alternativen und gesellschaftlicher Akzeptanz. Um Menschen für das Velofahren zu begeistern und dadurch Einstellungs- und letztlich Verhaltensänderungen anzustossen, sind zielgruppengerechte Dienstleistungen und begleitende Kommunikation zum Veloverkehr von Bedeutung. **Erst durch das Zusammenspiel von optimaler Infrastruktur, Dienstleistungen und Kommunikation werden die Potenziale der Veloförderung voll entfaltet.** Infrastruktur macht sich nur bezahlt, wenn diese auch genutzt wird. Velobezogene Dienstleistungen und Kommunikation tragen dazu bei und dienen somit der Inwertsetzung der Infrastrukturinvestitionen.

Allen Bevölkerungsgruppen soll es gleichermassen möglich sein, die Ziele rasch und direkt mit dem Velo zu erreichen. Sie sollen das Velofahren als sichere und alltägliche Fortbewegungsart wahrnehmen und nutzen – auch im Hinblick auf kombinierte Formen der Mobilität für mittlere und längere Distanzen. Um diese Ziele zu erreichen sind die Velorouten zu einem sicheren und zusammenhängenden Netz weiterzuentwickeln, das direkte und hindernisfreie Verbindungen anbietet. Zudem soll eine ausreichende Anzahl sicherer und attraktiver Veloabstellplätze zur Verfügung stehen.

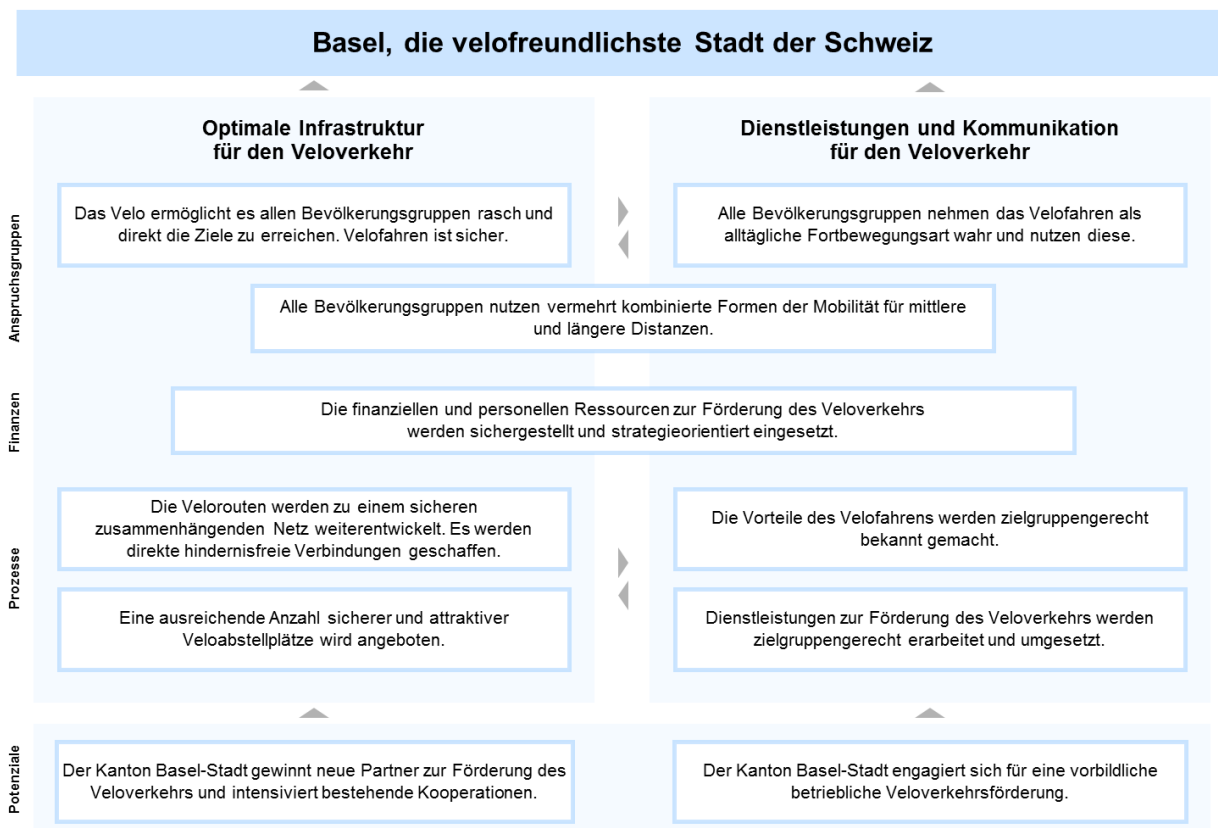


Abb. 7-1 Strategielandkarte kantonaler Masterplan Velo

Die Vorteile des Velofahrens müssen zielgruppengerecht bekannt gemacht werden. Dafür sollen das Interesse an einer bewussten Verkehrsmittelwahl geweckt werden, Informationen mit Mehrwert bereit gestellt werden und positive Erlebnisse in Bezug auf die Mobilität mit dem Velo ermöglicht werden. Konkrete Dienstleistungen machen das Velofahren einfacher und attraktiver. Mit der Intensivierung der bestehenden Kooperationen und neu gewonnenen Partnern verbreitert der Kanton Basel-Stadt die Basis für die Förderung des Veloverkehrs. Indem sich der Kanton für eine verwaltungsinterne betriebliche Veloverkehrsförderung engagiert, übernimmt er zudem eine wichtige Vorbildfunktion.

## 8. Optimierung der Infrastruktur

Zur Optimierung der Infrastruktur für den Veloverkehr wird der Fokus auf drei **Schlüsselaspekte** gelegt; die Optimierung der Veloabstellplatzsituation, die Weiterentwicklung des Veloroutennetzes und die Verbesserungen im Rahmen der Erhaltungsplanung. Der 2014 vom Regierungsrat erlassene kantonale Teilrichtplan Velo (TRP Velo) bildet eine wichtige Grundlage zur Entwicklung einer velofreundlichen Infrastruktur und hält die notwendigen Vorgaben für die Planungen der Verwaltung fest. Der TRP Velo legt das kantonale Veloroutennetz sowie Bike&Ride-Anlagen von kantonaler Bedeutung fest. Er ist für die Behörden des Kantons Basel-Stadt sowie seiner Landgemeinden verbindlich.

Die kommunale Veloinfrastruktur auf dem Gebiet von Riehen und Bettingen ist Gemeindeaufgabe. Sie ist nicht verbindlicher Inhalt des TRP Velo und damit auch kein Bestandteil des kantonalen Masterplans Velo. Wird Infrastruktur auf dem Gebiet dieser Gemeinden auf kantonalen Velorouten nach erhöhten Anforderungen des Kantons ausgeführt, etwa um Pendlerströmen zwischen Lössrach und Basel oder Ausbildungswegen zwischen Riehen und Basel zu genügen, und zieht dies Mehraufwände nach sich, prüft der Kanton eine Beteiligung an den Erstellungskosten.

### 8.1 Schlüsselaspekte für eine optimale Infrastruktur

Stark unfallgefährdete Strassenabschnitte werden als Sofortmassnahmen optimiert. Von hoher Priorität sind auch neue Infrastrukturen, die Netzlücken schliessen sowie weitere vordringliche Massnahmen im Rahmen politischer Beschlüsse. Alle weiteren Massnahmen zur Verbesserung der Veloinfrastruktur sind konsequent auf die **Erhaltungsplanung** abgestimmt, um die Kosteneffizienz sicherzustellen. Umgekehrt müssen anstehende Erhaltungsplanungen auch entsprechend dazu genutzt werden, die Infrastruktur optimal auf die Bedürfnisse des Veloverkehrs auszurichten. Konsequent werden sanierungsbedürftige Strassenabschnitte im Zuge notwendiger Erhaltungsmassnahmen entsprechend der aktuellen Anforderungen angepasst, was auch für die kontinuierliche Erhöhung der Verkehrssicherheit wichtig ist.

Auf dem Weg zur velofreundlichsten Stadt der Schweiz sowie zur Umlagerung des motorisierten Verkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel gemäss kantonalem Umweltschutzgesetz ist eine Verbesserung der **Abstellplatzsituation** für Velos von grundlegender Bedeutung. Ergänzend zur Anordnung von kleinen dezentralen Anlagen in der Stadt braucht es an wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs auf dem ganzen Kantonsgebiet Bike&Ride-Anlagen, um die kombinierte Nutzung von ÖV und Velo auf längeren Wegen attraktiv zu machen. Bike&Ride-Anlagen sind gedeckte und mit einem diebstahlsicheren Abstellsystem ausgestattete Veloparkplätze. An zentralen Orten mit hohem Veloaufkommen sind zudem auch grössere Velostationen notwendig. Nur damit können die meist mehreren hundert Velos platzsparend und geordnet abgestellt werden. Für die Benutzerinnen und Benutzer solcher Anlagen stehen einfache Benutzbarkeit, Diebstahlsicherheit und Wetterschutz im Vordergrund. Abstellplätze für Spezialvelos (z.B. Cargobikes) sind zu berücksichtigen. Aus Sicht der Allgemeinheit braucht es Velostationen, um in sensiblen, von hohem Nutzungsdruck geprägten Räumen ein attraktives Stadtbild zu erhalten und genügend Flächen für Fussgänger/-innen und andere Nutzungen zu bewahren.

Am Bahnhof Basel SBB, der zentralen Verkehrsdrehscheibe Basels mit Versorgungs- und Dienstleistungsfunktionen, existiert bereits eine moderne Velostation, die allerdings deutlich zu klein ist. Im Rahmen der weiteren Bahnhofsentwicklung muss darum auch die Veloabstellplatzsituation optimiert werden. Das Angebot an Veloabstellplätzen wird mit Velostationen auf der Südseite und im Westflügel auf das künftig nötige Angebot ausgebaut.

Neben der kurzfristigen und kontinuierlichen Umsetzung von oberirdischen, dezentralen Veloabstellplätzen ist die Veloabstellplatzsituation in der Innenstadt langfristig auch mittels Velostationen zu verbessern. Die Basler Innenstadt vereint zahlreiche Funktionen als Arbeits- und Wohnort, Versorgungs- und Dienstleistungszentrum und Ort für Freizeit und Erholung. Mit Velostationen an

den Zufahrten zur Basler Innenstadt wird die Veloabstellplatzsituation an den notwendigen Bedarf angepasst und Sicherheits- und Komfortansprüche der Velofahrenden werden erfüllt.

Parallel zu den Verbesserungen an der Abstellplatzsituation werden die kantonalen **Velorouten** zu einem sicheren zusammenhängenden Netz weiterentwickelt und direkte, schnelle und hindernisfreie Verbindungen geschaffen. Das kantonale Veloroutennetz beinhaltet für alle Nutzergruppen geeignete Verbindungen. Für die Abdeckung der unterschiedlichen Bedürfnisse wurden zwei Routennetze festgelegt, ein Basis- und ein Pendlerrouennetz. Die Anforderungen auf dem Basisnetz orientieren sich am Fahrkönnen der Velofahrenden mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis. Die Pendlerrouen sollen eine möglichst rasche Verbindung ohne Umwege auch über längere Strecken von A nach B anbieten. Diese Routen sind primär auf die geübten Velofahrenden ausgelegt, für die der Zeitfaktor entscheidend ist. Sie verlaufen grösstenteils parallel zum motorisierten Verkehr auf den Hauptverkehrsachsen. Für die Routennetze sind die entsprechenden Qualitätsanforderungen hinsichtlich Führung, Gefahrenstellen, Fahrfluss, Direktheit und Erschliessung sicherzustellen. Um die Attraktivität für den Veloverkehr darüber hinaus zu verbessern und eine hohe Verfügbarkeit der Velorouten zu garantieren werden betriebliche Massnahmen und Unterhaltsmassnahmen ergriffen wie z.B. die Verbesserung der Umfahrbarkeit von Baustellen und die Optimierung des Winterdienstes auf Veloverkehrsflächen. Mit neuen Lösungen zugunsten des Velos im Rahmen von Pilotversuchen wie z.B. velofreundliche Lichtsignalanlagen oder die Erprobung von Velostrassen wird das Veloroutennetz weiter optimiert und damit attraktiver.

## **8.2 Umsetzung von Infrastrukturmassnahmen**

Bei der Umsetzung des kantonalen Teilrichtplans Velo stehen Massnahmen im Vordergrund, die einen grossen Nutzen bringen bzw. ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat ein entsprechendes Umsetzungsprogramm erarbeitet, das die Massnahmen für die Weiterentwicklung des Veloroutennetzes gemäss TRP Velo der nächsten zehn Jahren priorisiert.

### **8.2.1 Sofortmassnahmen**

Als Sofortmassnahmen gelten Massnahmen, die nicht zwingend einer Koordination mit anderen baulichen Massnahmen bedürfen und eine rasche Verbesserung der Situation für den Veloverkehr ermöglichen. Hierzu zählen:

- Öffnung von Einbahnstrassen für den Veloverkehr
- Roteinfärbung von Radstreifen an Gefahrenstellen
- Verbesserung der Randsteinabsenkungen bei Velowegen, -querungen und -furten
- Aufhebung von Schräg- und Senkrechtparkierung auf Velorouten
- Grüne Welle für den Veloverkehr
- Velo-LSA, Abbiegen bei Rot und indirektes Linksabbiegen für Veloverkehr
- Pilotversuch Velostrassen Sommer 2016 bis Herbst 2017
- Erstellung von zusätzlichen Veloabstellplätzen in Quartieren, der Innenstadt, an den Bahnhöfen nach jeweiligem Bedarf

Zahlreiche der oben genannten Massnahmenbereiche wurden bereits auf Abschnitten des Veloroutennetzes umgesetzt. Es wird gegenwärtig (nochmals) geprüft, ob und wo Potenzial für weitere Umsetzungen besteht. Die Realisierung der Sofortmassnahmen soll als Eigenleistung vor 2019 beginnen.

Das Abbiegen bei Rot für Velofahrende sowie die Velostrassen sind rechtlich noch nicht gesicherte Verkehrsanordnungen. Das Pilotprojekt Abbiegen bei Rot befindet sich gerade in der Evaluati-on, das Pilotprojekt für Velostrassen läuft bis voraussichtlich Mitte 2018.

### 8.2.2 Kantonale Velorouten

Die Priorisierung der kantonalen Velorouten des TRP Velo folgte dem Grundsatz, dass dort hoher Nutzen zu erzielen ist, wo viele Velofahrende davon profitieren können. Dies wurde mit Hilfe des neuen Gesamtverkehrsmodells ermittelt. Auf Grundlage des prognostizierten Veloverkehrsaufkommens hat das BVD priorisierte Routen zu einem zusammenhängenden Netz verbunden (siehe Abb. 8-1). Das Netz umfasst tangentielle Routen (blau), radiale Routen (orange) sowie einen äusseren und einen inneren Ring (grün bzw. rot). Der äussere Ring kann unter Einbezug der Fuss- und Velobrücke Dreispitz–Güterbahnhof Wolf erweitert werden. Der innere Ring kann durch die Sevogelbrücke ergänzt werden. Diese Brückenbauten erfolgen jedoch frühestens nach 2023.

Das priorisierte Veloroutennetz weist eine Länge von ca. 90 km auf. Dies entspricht 45% des gesamten Routennetzes des TRP Velo (total 200 km). Eine Abschätzung von Schwachstellen auf dem priorisierten Netz ergab, dass rund 30 Kilometer Handlungsbedarf aufweisen. Dazu gehören die Ergänzung fehlender oder die Optimierung ungenügender Velomassnahmen aber auch das Schliessen von Netzlücken, unter anderem mit der so genannten Zollibrücke.

Abschnitte mit Schwachstellen wurden zu durchgehenden Verbindungen zusammengefasst, auf denen die Behebung der Schwachstellen in der Weise koordiniert wird, dass auf einer Route bezüglich Umsetzungsstandes Kontinuität besteht. Die Umsetzungszeiträume sind auf das Agglomerationsprogramm 3. Generation abgestimmt (Eigenleistungen vor 2019, A-Projekte 2019–2022, B-Projekte 2023–2026). Bei der Zuweisung zu den genannten Zeiträumen wurden zudem anstehende Erhaltungsmassnahmen soweit möglich berücksichtigt. Abbildung 8-2 stellt den Aktionsplan mit Zuteilung der Umsetzungszeiträume gemäss Agglomerationsprogramm dar. Er zeigt die Abschnitte des priorisierten Veloroutennetzes, für die Massnahmen geplant sind. Die Zuteilung zu den Zeithorizonten ist provisorisch und wird laufend mit der Erhaltungsplanung abgeglichen sowie aufgrund der Projekterarbeitung aktualisiert.

Bei der Realisierung der kantonalen Velorouten in den Gemeinden ist der Kostenschlüssel zwischen Kanton und Gemeinden festzulegen. Der Unterhalt der Velorouten auf Gemeindestrassen obliegt den Gemeinden. Kommunale Velorouten sind nicht Bestandteil des priorisierten Netzes. Sie liegen in der Zuständigkeit der Gemeinden Riehen und Bettingen.

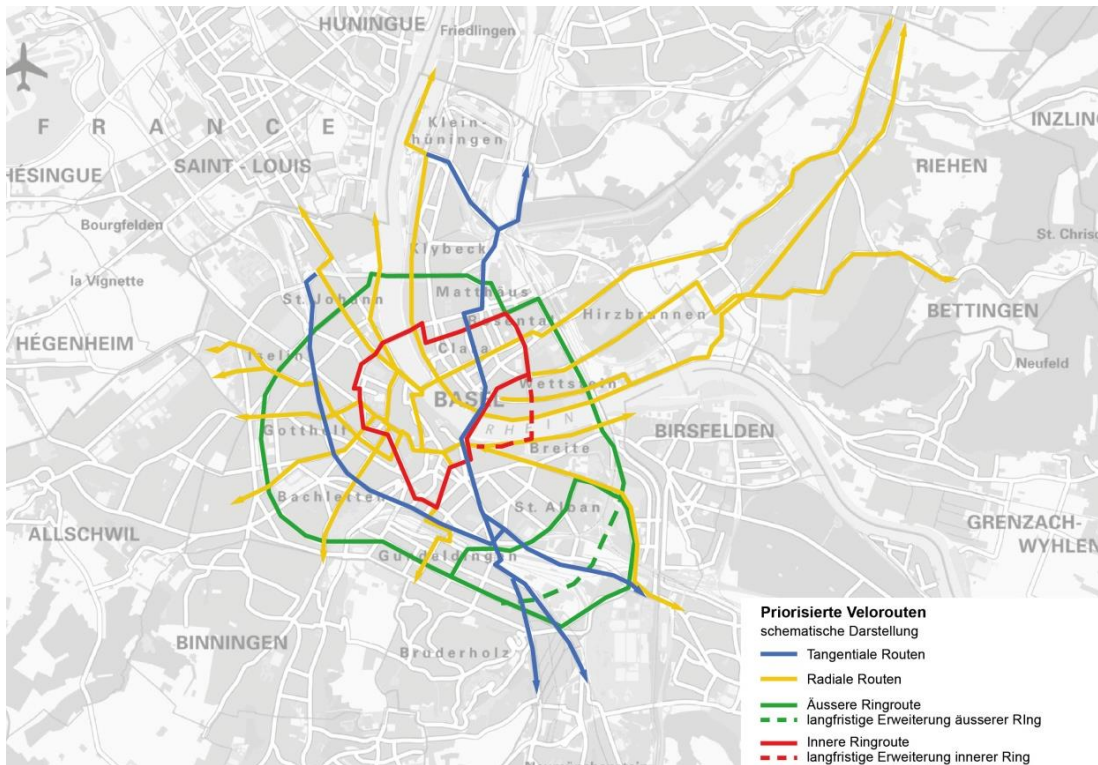


Abb. 8-1 Priorisiertes kantonales Veloroutennetz aus dem Umsetzungsprogramm des TRP Velo

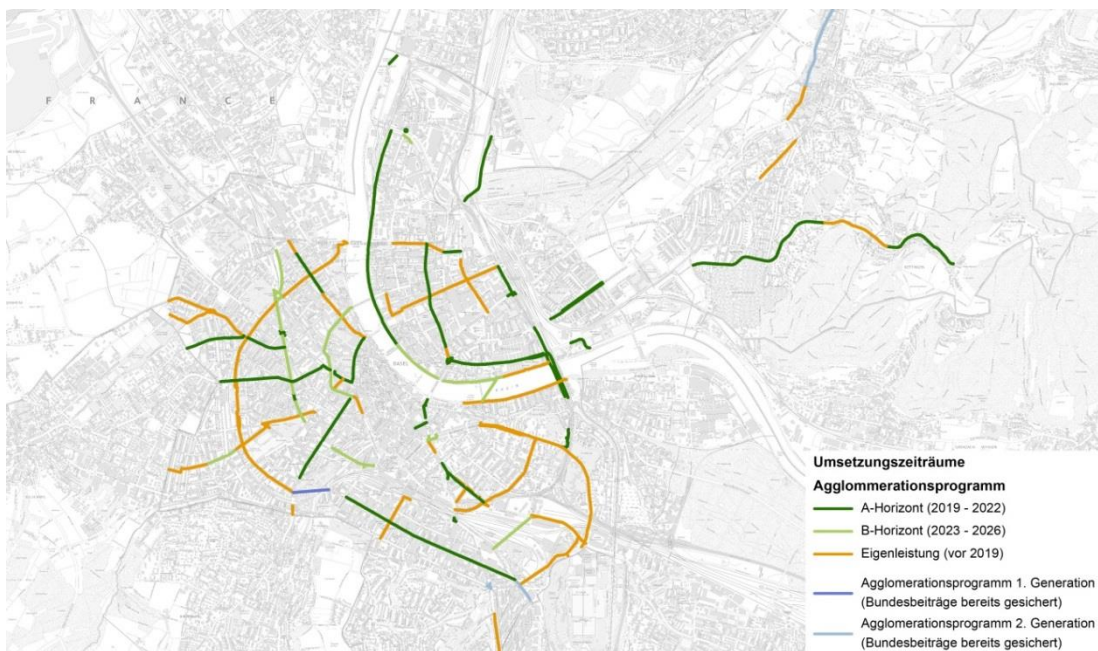


Abb. 8-2: Aktionsplan zur Umsetzung des priorisierten Veloroutennetzes

### 8.2.3 Kantonale Bike&Ride-Anlagen

Die Priorisierung der kantonalen Bike&Ride-Anlagen aus dem TRP Velo erfolgt aufgrund ihrer Wichtigkeit. Je weiter weg vom Zentrum die Anlage liegt, desto interessanter wird die Kombination verschiedener Verkehrsmittel um die Distanzen zu überwinden. Auch sind das ÖV-Angebot am Standort sowie die Erschliessungsgüte des umliegenden Gebiets massgebend dafür, wie attraktiv die kombinierte Nutzung von Velo und ÖV ist. Da die Bundesmittel für die Umsetzung der im TRP Velo festgesetzten Bike&Ride-Anlagen bereits im Agglomerationsprogramm 2. Generation bewilligt wurden, ist eine Realisierung ab sofort möglich. Deshalb wird der Umsetzungszeit-

punkt ausser auf die Priorität auch auf allfällig anstehende Erhaltungsmassnahmen abgestimmt. Bei der Realisierung der kantonalen Bike&Ride-Anlagen in den Gemeinden ist der Kostenschlüssel zwischen Kanton und Gemeinden festzulegen.

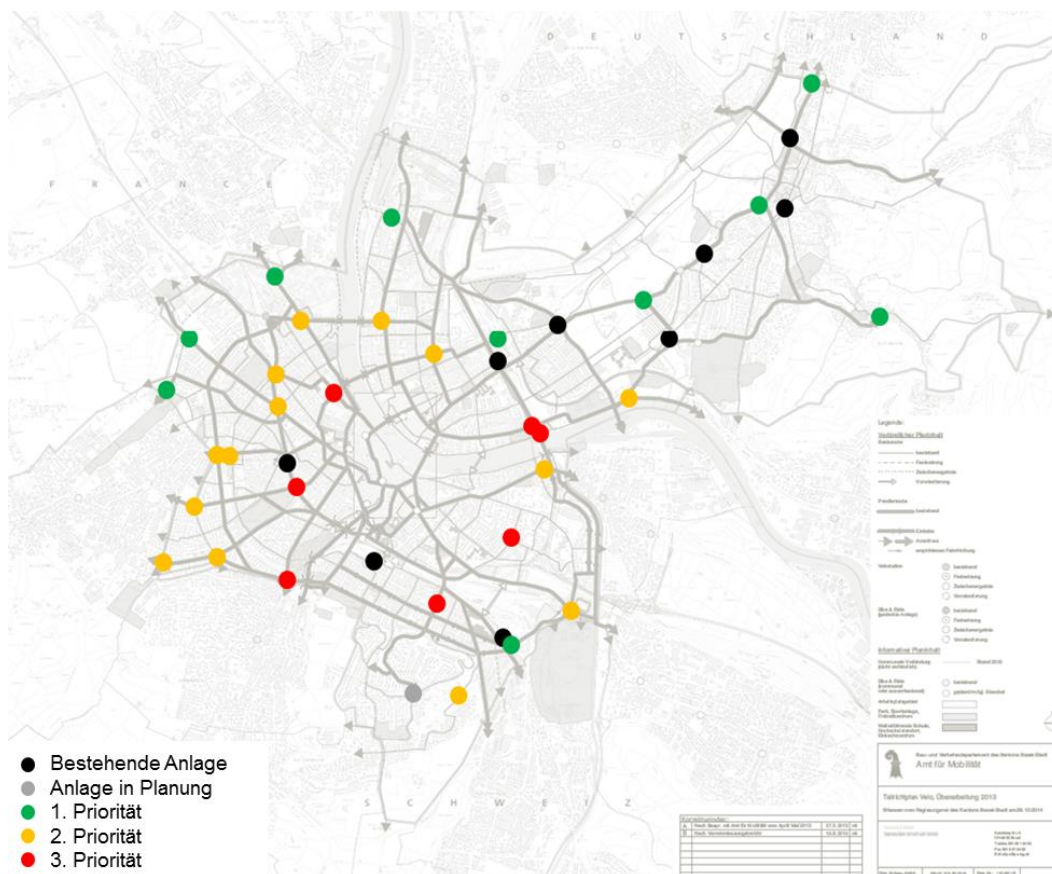
Kommunale Bike&Ride-Anlagen sind nicht Gegenstand dieser Betrachtung. Sie liegen in der Zuständigkeit der Gemeinden Riehen und Bettingen.



**Abb. 8-3 Beispiel Bike&Ride-Anlage Niederholz**



**Abb. 8-4 Beispiel Bike&Ride-Anlage Niederholz**



**Abb. 8-5 Priorisierte Standorte der kantonalen Bike&Ride-Anlagen aus dem Umsetzungsprogramm des TRP Velo**

### 8.2.4 Schlüsselprojekte

Schlüsselprojekte für den Veloverkehr haben eine regionale Ausstrahlung und somit eine Signalkwirkung für die Veloförderung, die weit über den direkten Nutzen des einzelnen Projektes hinausgeht. Sie erfordern einen erheblichen Aufwand, wobei der direkte Nutzen ebenfalls sehr hoch

ausfällt. Die Schlüsselprojekte sind im Kantonalen Richtplan bereits verankert. Für deren Umsetzung sind die ökonomischen, ökologischen und sozialen Auswirkungen umfassend zu berücksichtigen und die betroffenen Dienststellen frühzeitig im Umsetzungsprozess einzubeziehen. Je nach Projekt sind die Kosten zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht exakt bestimmbar.

Eines der Schlüsselprojekte ist die **Velostation Badischer Bahnhof**. Der Badische Bahnhof ist wichtiger Start- und Zielort und ein bedeutender Umsteigeknoten in Basel. Als Teil des Entwicklungskonzepts Badischer Bahnhof wird die Veloabstellplatzsituation durch neue Abstellanlagen grundlegend verbessert. Mit der quantitativen und qualitativen Aufwertung der Abstellplatzverhältnisse am Badischen Bahnhof profitieren viele der täglich 16'000 ein- und aussteigenden Personen. Der Bahnhof wird damit als wichtiger intermodaler Knoten resp. Bike&Ride-Standort gestärkt. Neben der stadträumlichen Aufwertung durch Aufhebung von Einzelanlagen und Beseitigung der chaotischen Situation durch wild abgestellte Velos werden die Veloabstellplatzsituation und der Veloparkierdruck grundlegend verbessert.

- Baukosten: ca. 6–8 Mio. Franken
- Bauphase: 2020–2021
- Nächster Schritt: Vorprojekt, Mittel für Bau beantragen
- Finanzbeteiligung: Bundesbeitrag 1,59 Mio. Franken (Agglomerationsprogramm, 1. Gen.) Antrag auf Mittel aus dem Pendlerfonds vorgesehen

Um die subjektive und objektive Sicherheit zu erhöhen, ist es wichtig, das Basisroutennetz stärker vom Hauptstrassennetz zu trennen. Mit der neuen **Fuss- und Velobrücke Zolli** über den Zoologischen Garten kann Grossbasel West über verkehrsarme Verbindungen äusserst attraktiv mit dem Bahnhof Basel SBB und dem Gundeldingerquartier verbunden werden. Die Brücke ist eine wichtige Netzer Ergänzung und verbessert die Erreichbarkeit des Bahnhofs deutlich. Sie reduziert Umwege und schafft eine sehr sichere Verbindung, indem anspruchsvolle verkehrsreiche Knotenpunkte, wie Markthalle, Margarethenstrasse und Kreisel Dorenbach umfahren werden. Gemäss Prognosen können täglich bis zu 4'500 Velofahrer/-innen von dieser neuen Verbindung profitieren.

- Baukosten: ca. 9 Mio. Franken
- Bauphase: ab 2020
- Nächster Schritt: Ausgabenbewilligung für Generalplanerwettbewerb und Umsetzung
- Finanzbeteiligung: Bundesbeitrag 1,19 Mio. Franken (Agglomerationsprogramm, 1. Gen.)

Auf der Südseite des Bahnhofs **Basel SBB** ist die **Erweiterung der Veloabstellplätze** geplant, denn die Kapazitäten der bestehenden Anlagen sind ausgeschöpft. Die Planungen müssen mit der Erweiterung des Bahnhofs und der im Perimeter geplanten Grossprojekte abgestimmt werden. Es ist vorgesehen, zusätzliche Veloabstellplätze in der Grössenordnung von 800 bis 1'000 Stück zu realisieren. Aufgrund der anstehenden Projekte im Perimeter mit entsprechenden Platzansprüchen werden Lösungen zur Abstellplatzenerweiterung mit Provisorien für einen gewissen Zeitraum geprüft.

- Baukosten: ca. 8 Mio. Franken
- Bauphase: Provisorien 2018–2020, Definitivum 2035
- Nächster Schritt: Studie zu den provisorischen Erweiterungsmöglichkeiten
- Finanzbeteiligung: Bundesbeitrag 2,72 Mio. Franken (Agglomerationsprogramm, 2. Gen.)

## 9. Dienstleistungen und begleitende Kommunikation

Um mehr Menschen für das Velofahren zu begeistern, sind zielgruppengerechte Dienstleistungen und begleitende Kommunikation für den Veloverkehr von Bedeutung. Erst durch das Zusammenspiel von optimaler Infrastruktur, Dienstleistungen und begleitender Kommunikation werden die Potenziale der Veloförderung voll entfaltet.

### 9.1 Serviceangebote zum Veloverkehr

Gezielte Serviceangebote für den Veloverkehr wie der Basler Velostadtplan erleichtern und attraktivieren die Fahrt mit dem Rad. Testangebote für (Spezial-)Velos und Velozubehör bringen praktische Alternativen zum Auto näher und Anlagen für Kinder und Jugendliche, wie Velopumptracks und Velo-Trialanlagen vermitteln Spass und Freude an der Velonutzung. In diesen Bereich fallen folgende Massnahmen und Projekte:

- (Spezial-)Velos sowie Velozubehör zum Testen bereitstellen, z.B. Kistenvelos für Familien
- Räume für freies Velofahren für Jugendliche schaffen, z.B. Velopumptrack, Velo-Trialanlage
- Unterstützung von Velofahrkursen
- Mobilitätsinformationen bereitstellen, z.B. Neuzuzügermappe, Velostadtplan Basel
- Anregung und Unterstützung von innovativen, privaten Ansätzen wie Cargobikeverleih „carvelo2go“, Veloguides, mobiler Velo-Reparaturservice, multimodale Karte/Routenfinder



Abb. 9-1 Lastenradverleih „carvelo2go“



Abb. 9-2 Velostadtplan Basel

### 9.2 Mobilitätsmanagement

Zielgerichtete Informationen, Beratung und Motivation bringen im Rahmen des Mobilitätsmanagements den Verkehrsteilnehmenden Optionen zur Veränderung ihres Verkehrsverhaltens näher. In diesen Bereich fallen folgende Massnahmen und Projekte:

- Mobilitätsmanagement in der Verwaltung unterstützen (Checkliste, Erfolgsberichte)
- wirtschaftsfreundliches Mobilitätsmanagement in Unternehmen gemeinsam mit der Handelskammer beider Basel (HKBB)
- Mitmachaktionen mit dem Velo für Unternehmen unterstützen, z.B. „bike to work“
- Mobilitätsmanagement in Schulen durchführen, z.B. Angebote „schlau mobil“
- Schulwettbewerb „Defi Velo“ unterstützen



Abb. 9-3 Mitmachaktion „bike to work“



Abb. 9-4 Schulprojekt „Defi Velo“

Die Einbindung weiterer Akteure, wie zum Beispiel kantonaler Dienststellen, Interessenvertretungen, Unternehmen und Vereine, stärkt die Bestrebungen zur Veloförderung und erschliesst neue Potenziale. Das fördert die Vernetzung und Kooperation zugunsten des Velos und erhöht Schnittstellen übergreifend den Stellenwert des Veloverkehrs (z.B. Bündelung Know-how, Ansprache von Zielgruppen). Alle Aktivitäten im Bereich Kommunikation und Dienstleistungen werden auf der Webseite [www.basel-unterwegs.ch](http://www.basel-unterwegs.ch) sowie mittels begleitender Medien wie Newsletter und Social Media (Facebook, Youtube) beworben.

### 9.3 Dachmarke „Basel unterwegs“

Unter der Dachmarke „Basel unterwegs“ kommuniziert das Bau- und Verkehrsdepartement zielgruppengerecht die Vorteile der Fortbewegung mit dem Velo. Damit weckt es Interesse am Velofahren, stellt Informationen empfängerorientiert bereit und sensibilisiert für nachhaltige Mobilität. „Basel unterwegs“ orientiert sich dabei am AIDA-Modell aus der Marketingtheorie. Indem Aufmerksamkeit für den Veloverkehr generiert wird (Attention), Interesse an dieser Fortbewegung geweckt sowie Informationen bereitgestellt werden (Interest) und schliesslich durch positive Erlebnisse ein Bedürfnis erzeugt wird (Desire), soll eine Verhaltensänderung bei der Verkehrsmittelwahl erreicht werden (Action).

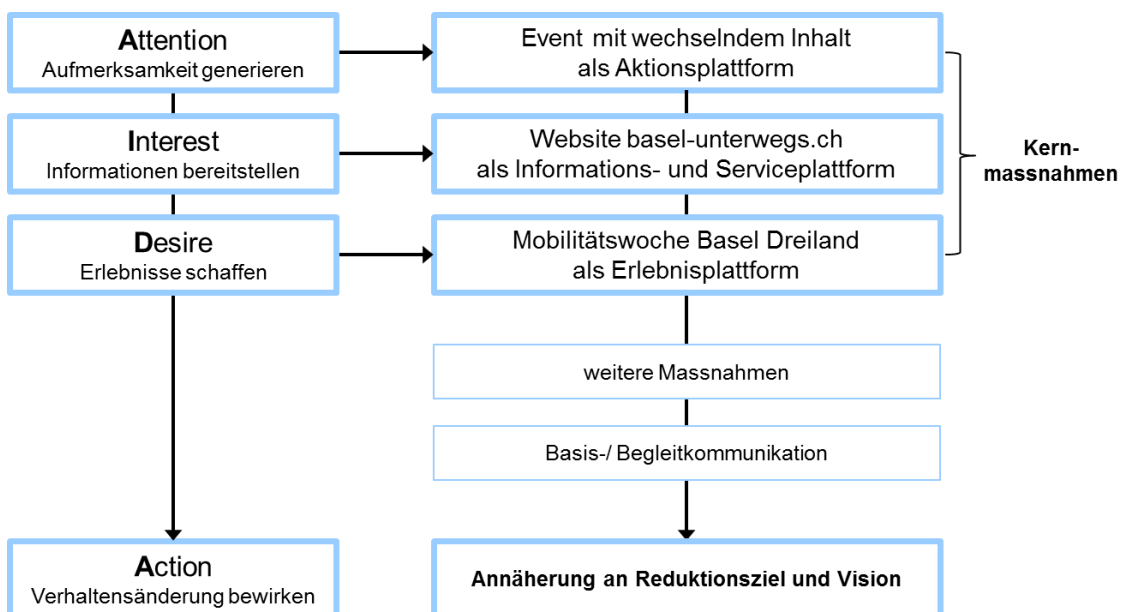


Abb. 9-5 AIDA-Modell mit Kernmassnahmen „Basel unterwegs“

„Basel unterwegs“ fokussiert seine Aktivitäten auf Grundlage des AIDA-Ansatzes auf die folgenden drei Kernmassnahmen:

### 9.3.1 Jährliche Durchführung einer „Attention-Massnahme“ als Aktionsplattform

Mit gezielten Aktionen wird Aufmerksamkeit für das Velofahren generiert. Themen rund um den Veloverkehr rücken damit ins Zentrum der öffentlichen Wahrnehmung. Unter Einbezug von Kooperations- und Medienpartnern wird das Velofahren als Fortbewegungsart präsent und bewirkt Öffentlichkeit in einem positiven Sinn.

Als erste „Attention-Massnahme“ nahm Basel im Mai 2016 bei der „European Cycling Challenge“ teil. Das Ziel lautete, im Aktionsmonat möglichst viele Kilometer mit dem Velo zu fahren. Fast 900 Velofahrende meldeten sich für das Team Basel an und fuhren fast 50'000 Velo-Kilometer. Basel erreichte beim Wettbewerb um den Titel „Best Cycling City“ Rang 22 unter den 52 teilnehmenden europäischen Städten. Über 16'000 Personen schauten den Clip zur Kampagne auf Youtube, 9'000 Personen besuchten die Webseite. Auf Facebook interagierten 12'500 Personen und es wurden 2'000 neue Fans gewonnen. Die Medienpartner Radio Basilisk und Telebasel berichteten mehrfach über den Event.

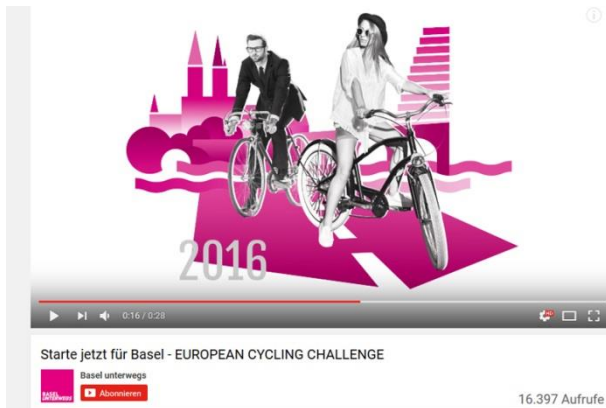


Abb. 9-6 European Cycling Challenge: Youtube

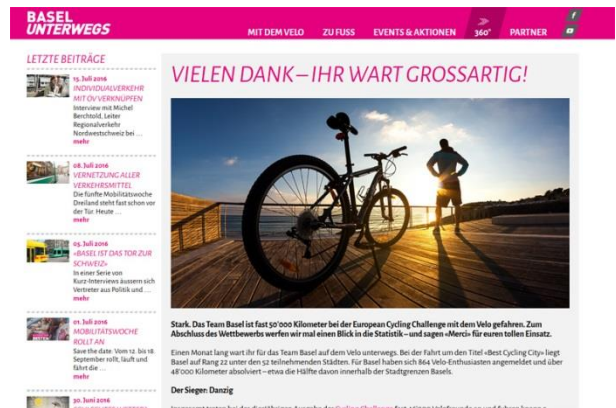


Abb. 9-7 European Cycling Challenge: Blogbeitrag

### 9.3.2 Betrieb der Informations- und Serviceplattform www.basel-unterwegs.ch

Als zentrale Anlaufstelle steht www.basel-unterwegs.ch für Fragen zum Veloverkehr zur Verfügung. Auf der empfängerorientierten Webseite stellt das Amt für Mobilität Informationen zum Velofahren möglichst umfassend bereit und weckt Interesse an der Fortbewegung mit dem Rad. Die Plattform steht seit April 2016 zur Verfügung. Die Partner Pro Velo beider Basel, Verkehrs-Club der Schweiz Sektion beider Basel, Fussverkehr Region Basel und der Zweiradverband Nordwestschweiz unterstützen den Webauftritt. In den ersten drei Monaten riefen 19'000 Personen die Webseite rund 43'000 mal auf.



Abb. 9-8 Webseite „Basel unterwegs“

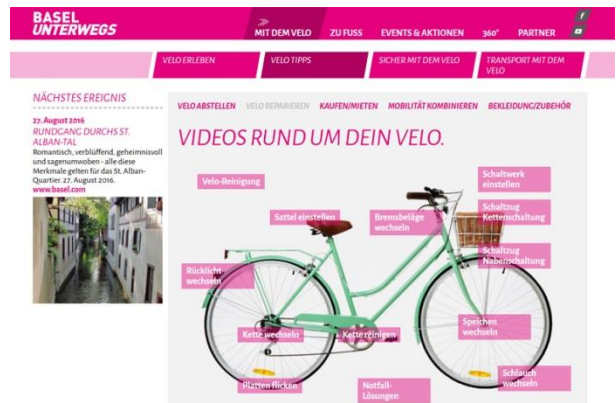


Abb. 9-9 Webseite „Basel unterwegs“

### 9.3.3 Jährliche Mobilitätswoche Basel Dreiland als Erlebnisplattform

Die Mobilitätswoche Basel Dreiland macht Velomobilität und anderen Formen nachhaltiger Fortbewegung zum Erlebnis. Mit sechzig bis siebzig kostenlosen Aktionen lädt die Festwoche zum Mitmachen und Ausprobieren umweltfreundlicher Fortbewegungsarten ein.

Die Mobilitätswoche weckt positive Emotionen und die Freude am Velofahren. Die Aktionen wie z.B. Velotouren, Testfahrten mit Spezialvelos, Velo-Polo usw. setzen das Velofahren in einen positiven Kontext und vermitteln die Vorteile des Velos aktiv und anschaulich. Mit der Präsenz der Aktionen im öffentlichen Raum tragen diese auch zu einer erhöhten Aufmerksamkeit und verstärkten Öffentlichkeit des Velofahrens bei (Attention). Rund vierzig Partner aus Basel und dem Dreiland unterstützen jedes Jahr die Mobilitätswoche. Die Medienorientierung zur Mobilitätswoche zeigt regelmässig eine hohe Medienpräsenz, fast sechzig Webseiten thematisieren die Mobilitätswoche. An der Mobilitätswoche 2015 beteiligten sich insgesamt 58'000 Personen.



Abb. 9-10 Mobilitätswoche: E-Bike-Tour



Abb. 9-11 Mobilitätswoche: Cargocruiser beladen

### 9.3.4 Weitere Aktionen

Die Kernmassnahmen werden durch weitere kleinere Aktionen (z.B. Aktion für faires Verkehrsverhalten und ein gutes Verkehrsklima in Basel unter allen Verkehrsteilnehmenden) sowie durch Unterstützung bestehender Events (z.B. Unterstützung des slowUp Basel Dreiland als autofreier Erlebnistag und Integration in die Mobilitätswoche Basel Dreiland) ergänzt.

## **10. Finanzen**

Der kantonale Masterplan benennt für den Veloverkehr die strategischen Handlungsfelder als Schwerpunkt für Aktivitäten der nächsten zehn bis fünfzehn Jahre. Aussagen zu den Kosten der Massnahmen sind aufgrund des Planungsstandes erst sehr beschränkt möglich. Die Umsetzung der aufgeführten Massnahmen erfolgt inklusive der stufengerechten Finanzierung auf dem ordentlichen Weg.

### **10.1 Bisherige und aktuelle Finanzierung**

Als Bestandteil des Gegenvorschlags zur Städteinitiative wurde 2010 eine „Rahmenausgabenbewilligung zur Förderung des Langsamverkehrs“ über 10 Mio. Franken gesprochen. Die Mittel aus dieser Rahmenausgabenbewilligung (RAB) wurden für Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs eingesetzt und werden Ende 2016 ausgeschöpft sein. Velomassnahmen im Rahmen grösserer Umgestaltungsprojekte wurden über die entsprechenden Ausgabenbewilligungen (Projektkredite) finanziert.

Gegenwärtig und künftig werden kleinere Projekte und Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs über die Erfolgsrechnung des BVD finanziert. Dafür steht eine eigens dafür eingerichtete Position Langsamverkehr zur Verfügung, welche die auslaufende oben erwähnte RAB ablöst. Grund für den neuen Finanzierungsmodus ist, dass nach neuem Finanzhaushaltsgesetz Mittel aus einer RAB in der Investitionsrechnung weder für kleine Infrastrukturmassnahmen (<300'000 Franken) noch für Konzepte und Planungen, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sowie Monitoring eingesetzt werden dürfen. Entscheide über grössere Veloprojekte (z.B. Schlüsselprojekte) oder Velomassnahmen im Rahmen von Grossprojekten (z.B. Umbau Luzerner-ring/Wasgenring, Elsässerrheinweg) sowie zu deren Finanzierung erfolgen weiterhin auf ordentlichem Weg durch die zuständigen Instanzen.

### **10.2 Mitfinanzierung durch Bund, Agglomerationsprogramm**

Wie in Kap 8.2 beschrieben, stützen sich die Etappen der Umsetzung (2017–2026) der priorisierten Velorouten auf das Agglomerationsprogramm des Bundes ab. So erfolgen resp. starten Sofortmassnahmen vor 2019, das erste Umsetzungspaket ist für 2019–2022 und das zweite Paket für 2023–2026 vorgesehen. Für beide Umsetzungspakete wird die Agglomeration Basel beim Bund einen Antrag auf Mitfinanzierung in der Höhe von 15 Mio. Franken im Rahmen der 3. Generation des Agglomerationsprogramms einreichen. Zudem beantragt sie auch eine Mitfinanzierung für Grossprojekte mit integrierten Velomassnahmen auf dem priorisierten Netz. Der Bund kann die Massnahmen zu maximal 50% mitfinanzieren. Aufgrund der Erfahrung aus den ersten beiden Agglomerationsprogrammen ist ein Beitragssatz von 30–40% zu erwarten.

## **11. Monitoring und Weiterentwicklung**

Zur Evaluierung der Veloverkehrsförderung besteht bereits ein System von Messgrössen. Es greift einerseits auf bestehende Erhebungen zurück und wird andererseits durch eigens erhobene Kennzahlen ergänzt. Im Wesentlichen werden folgenden Daten beurteilt (vgl. Kap. 5):

- Verkehrsleistung Velo (Veloverkehrsindex, jährlich, Amt für Mobilität BS)
- Modal-Split Stadtbevölkerung Basels (Mikrozensus Verkehr, alle fünf Jahre, BFS, ARE)
- Unfälle mit Velobeteiligung (Jahresunfallstatistik, jährlich, Kantonspolizei BS)
- Zufriedenheit mit Veloverkehr (Kantonale Befragung, alle vier Jahre, Statistisches Amt BS)
- Zufriedenheit mit Veloverkehr (Städtebefragung Veloverkehr, alle vier Jahre, Pro Velo)
- Zufriedenheit mit Veloverkehr (Prix Velostädte Umfrage, alle vier Jahre, Pro Velo)
- Veloabstellplätze auf Allmend (Kantonale Erhebung, jährlich, Amt für Mobilität BS)

Alle genannten Daten fliessen in das Monitoring-System für den Veloverkehr ein. Auf diese Weise können Ergebnisse und Entwicklungstrends kontinuierlich beobachtet werden. Bei Bedarf sind zielgerichtete Anpassungen der Projekte und Massnahmen an besondere Erfordernisse möglich. Das Bau- und Verkehrsdepartement berichtet in vier Jahren zum Stand der Umsetzung und zur Weiterentwicklung des Masterplans Velo.