



An den Grossen Rat

**22.0979.05**

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission  
Basel, 11. Dezember 2024

Kommissionsbeschluss vom 11. Dezember 2024

## **Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission**

**zum Bericht des Regierungsrats zur kantonalen Volksinitiative  
«Sichere Velorouten in Basel-Stadt» sowie zum Ratschlag zum  
Gegenvorschlag**

sowie

## **Bericht der Kommissionsminderheit**

## 1. Ausgangslage

Die unformulierte kantonale Volksinitiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» fordert durchgehende, sichere und einheitlich ausgestaltete Velorouten. Der Veloverkehr soll auf Gesetzesstufe Vorrang gegenüber dem ruhenden und dem rollenden Motorfahrzeugverkehr erhalten. Im behördenverbindlichen Teilrichtplan Velo sollen als neue Netzkategorie mindestens 50 Kilometer Velovorzugsrouten aufgenommen werden. Über das Velovorzugsroutennetz sollen alle Aussenquartiere bis zur Kantonsgrenze mit der Innenstadt verbunden werden.

Die Initiative fordert sowohl für die Velovorzugsrouten als auch für die bestehenden Velo-Basis- und Pendlerrouten Mindestbreiten, die Einhaltung von Sicherheitsabständen zu parkierten Autos und bestimmte Führungsformen. Weiter macht sie Vorgaben an die Führung des Veloverkehrs an Knoten. Zur Umsetzung der dafür notwendigen Projekte verlangt sie zusätzliche personelle und finanzielle Ressourcen. Eine verwaltungsinterne Fachstelle Veloverkehr soll die Projekte begleiten und die Einhaltung von Standards sicherstellen. Dafür soll ein neu einzurichtender Velofonds mit jährlich 5 Mio. Franken geäufnet werden. Ein sogenanntes Velo-Express-Team soll Sofortmassnahmen umsetzen und Gefahrenstellen beseitigen. Dafür soll das ordentliche Budget um 1 Mio. Franken pro Jahr erhöht werden.

Gemäss Initiativtext ist die Umsetzung der neuen Velovorzugsrouten und der Basis- und Pendlerrouten gemäss Teilrichtplan Velo bis 2035 abzuschliessen. Einfache Massnahmen sind innerhalb von zwei Jahren zu realisieren.

Der Regierungsrat ist mit der Stossrichtung der Initiative grundsätzlich einverstanden, lehnt sie aber aus verschiedenen Gründen dennoch ab (vgl. Kapitel 3). Er legt dem Grossen Rat einen Gegenvorschlag vor, bestehend aus einer Änderung des Umweltschutzgesetzes und einer Ausgabenbewilligung in der Höhe von 20.7 Mio. Franken (vgl. Kapitel 4).

## 2. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat den *Bericht zur kantonalen Volksinitiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» sowie den Ratschlag zum Gegenvorschlag* am 10. April 2024 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) zur Vorberatung überwiesen. Die UVEK setzte sich an ihren Sitzungen vom 8. Mai, 19. Juni, 14. und 28. August, 11., 18. und 25. September 2024 mit dem Geschäft auseinander. Sie tauschte sich dabei sowohl mit dem Initiativkomitee als auch mit einer Vertretung des Bau- und Verkehrsdepartements aus.

Nach Abschluss der inhaltlichen Beratung zeigte sich, dass sich eine Mehrheit der Kommission (neun Mitglieder) für einen Gegenvorschlag ausspricht, eine Minderheit (vier Mitglieder) die Initiative den Stimmberchtigten ohne Gegenvorschlag mit Empfehlung zur Ablehnung vorlegen möchte. Die Haltung der Kommissionsmehrheit ist in Kapitel 7 dieses Berichts dargestellt, jene der Kommissionsminderheit in der Beilage. Die Bestandteile des vorliegenden Berichts sind von der Gesamtkommission (Kapitel 1 bis 6), der Kommissionsmehrheit (Kapitel 7 und 8) und der Kommissionsminderheit (Beilage) am 11. Dezember 2024 verabschiedet worden.

## 3. Haltung des Regierungsrats zur Initiative

Der Regierungsrat bezeichnet ein weiteres Wachstum des Veloverkehrs in seinem Bericht als im Interesse einer klimaverträglichen, umweltfreundlichen und stadtgerechten Mobilität und deshalb als sehr erwünscht. Das grundsätzliche Anliegen der Initiative entspreche seinem verkehrspolitischen Ziel, den Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Er anerkennt die Notwendigkeit, das Veloroutennetz weiterzuentwickeln und strebt eine durchgehende, sichere und nutzengerechte Veloinfrastruktur an. Die von der Initiative geforderte gesetzliche Verankerung von Mindestbreiten für Velowege lehnt er hingegen ab. Dies hätte letztlich zur Folge, dass keine Velomassnahmen realisiert werden könnten, wo die Mindestbreiten nicht eingehalten werden – oder Velomassnahmen zulas-

ten anderer Massnahmen wie der Verbesserung des Stadtklimas umgesetzt werden müssten. Weitere Forderungen der Initiative bezeichnet der Regierungsrat als mit dem am 1. Januar 2023 (und damit nach Einreichung der Initiative) in Kraft getretenen Bundesgesetz über Velowege abgedeckt.

Gemäss der von der UVEK angehörten Vertretung des Bau- und Verkehrsdepartements wird die Veloinfrastruktur den steigenden Anforderungen ohne Ausbau nicht mehr gerecht. Aufgrund des deutlichen Wachstums des Veloverkehrs seit dem Jahr 2010 sei deren Kapazität trotz laufender Verbesserung teilweise knapp geworden. Die Entwicklung zeige aber den Erfolg der bisherigen Velopolitik. So seien in den letzten Jahren acht Quartierstrassen als Velostrassen ausgewiesen worden. Entlang von Achsen mit hohem Verkehrsaufkommen sei die Sicherheit der Velofahrenden mit neuen Velostreifen erhöht, an mehreren lichtsignalgesteuerten Kreuzungen seien Aufstellbereiche für Velos markiert und das freie Rechtsabbiegen bei Rot signalisiert worden. Weitere Verbesserungen seien in Planung und würden sukzessive umgesetzt. Im schweizweiten Vergleich sei die Veloinfrastruktur in Basel gut, es gebe aber weiteres Verbesserungspotenzial.

Im Gegensatz zu anderen Schweizer Städten verzeichnet der Kanton Basel-Stadt gemäss Regierungsrat trotz zunehmendem Veloverkehr weniger polizeilich rapportierte Unfälle mit Velobeteiligung. Der hohe Stellenwert der Verkehrssicherheit für Zu-Fuss-Gehende und Velofahrende zeige also Wirkung. Ein Hauptaugenmerk liege dabei auf Kreuzungen, an denen oft mehrere Konfliktpunkte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden bestehen.

### **Vorgaben des Bundesgesetzes über Velowege**

Das am 1. Januar 2023 in Kraft getretene Bundesgesetz über Velowege legt von den Kantonen und Gemeinden bei der Planung, Einrichtung und Erhaltung von Velowegnetzen zu beachtende Grundsätze und Qualitätsziele fest. Es verpflichtet sie dazu, bis 2027 ein Velowegnetz für den Alltag und die Freizeit zu planen und dieses bis Ende 2042 zu realisieren. Die Velowege müssen zusammenhängend, durchgehend, attraktiv, sicher und, wo möglich und angebracht, vom motorisierten Verkehr und Fussverkehr getrennt geführt werden, und einen möglichst homogenen Ausbaustandard aufweisen. Die Velowegnetze müssen eine angemessene Dichte und direkte Streckenführung aufweisen. Zudem müssen die Kantone (wie von der Initiative gefordert) eine Fachstelle für Velowege bezeichnen und deren Aufgaben definieren. Eine Velofachstelle ist auch bereits vom Grossen Rat mit der Überweisung des *Budgetpostulats Raphael Fuhrer Bau- und Verkehrsdepartement, 661 Amt für Mobilität, 30 Personalaufwand (Velofachstelle)* gefordert worden.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat die Velokonferenz Schweiz damit beauftragt, eine «Praxishilfe Velowegnetzplanung» zu erarbeiten. Diese liegt seit Januar 2024 vor und enthält Grundsätze zur Velowegnetzplanung, definiert Begriffe und macht Vorgaben für eine sinnvolle Netzhierarchie. Der Regierungsrat möchte die Velowegnetzplanung auf diese Praxishilfe abstützen und so sicherstellen, dass kantonsüberschreitende Velorouten nach einheitlichen Kriterien geplant und umgesetzt werden. Die Umsetzung des Bundesgesetzes über Velowege wird er in einer kantonalen Verordnung regeln.

### **Kantonales Umweltschutzgesetz und Mobilitätsstrategie**

Das kantonale Umweltschutzgesetz verpflichtet den Kanton dazu, umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten bevorzugt zu behandeln. Bis 2050 muss der gesamte Verkehr in Basel emissionsarm, klima- und ressourcenschonend abgewickelt werden. Der motorisierte Verkehr soll auch bei steigender Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahl nicht zunehmen. Der Regierungsrat hat die Stossrichtung seiner Verkehrspolitik für die nächsten zehn Jahre im Januar 2023 in einer Mobilitätsstrategie dargelegt. Darin führt er aus, mit welchen Massnahmen der Kanton bis 2050 vollständig auf emissionsarme, klima- und ressourcenschonende Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten umstellen will. Ein wichtiges Element ist dabei die Förderung der aktiven Mobilität (Fuss- und Veloverkehr), u.a. mit Velovorzugsrouten aus der Stadt in die Agglomeration.

### **Finanzierung**

Für die Realisierung von Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen stehen dem Regierungsrat für die Jahre 2022 bis 2030 bereits genehmigte Mittel von insgesamt 10 Mio. Franken zur Verfügung. Die

zweite Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr erlaubt es, Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen mit dringendem Handlungsbedarf und hohem Nutzen auch unabhängig von Erhaltungsmassnahmen umzusetzen. Dies erleichtert gemäss Regierungsrat die Erstellung eines durchgehenden und zusammenhängenden Veloroutennetzes. Um den finanziellen Aufwand und die Belastung durch Baustellen möglichst gering zu halten, strebt er aber dennoch eine Koordination mit weiteren Massnahmen wie dem Ausbau des Fernwärmennetzes und der Begrünung und Entsiegelung des Stadtraums an.

Der Regierungsrat stellt in seinem Bericht weiter fest, dass die Tendenz bei der Velonetzplanung – den Vorgaben des Bundes folgend – in Richtung einer Hierarchisierung geht. Das im Kanton Basel-Stadt bisher aus zwei gleichwertigen Velorouten-Typen bestehende Netz soll deshalb überarbeitet und der behördlichen Teilrichtplan Velo soll aktualisiert werden. Eine Netzhierarchie ist bei der Priorisierung und aufgrund der teilweise konkurrierenden Ansprüche an den städtischen Raum hilfreich. Auf die Unterscheidung zwischen Pendler- und Basisrouten soll künftig verzichtet werden. Der Kanton hat seine Netzplanung im Agglomerationsprogramm der 4. Generation mit den Planungen der Nachbarkantone und -länder abgestimmt. Sie besteht künftig, den Empfehlungen des Bundes folgend, aus Velobahnen, Haupt- und Nebenverbindungen.

Der Regierungsrat stellt fest, dass mit dem Bundesgesetz über Velowege, den Bestimmungen in der Kantonsverfassung und im kantonalen Umweltschutzgesetz Grundlagen zur Förderung der aktiven Mobilität bestehen. Mit den im kantonalen Richtplan und im Teilrichtplan Velo behördlichen festgesetzten Planungsgrundsätzen sind die übergeordneten Ziele der Initiative seines Erachtens in der kantonalen Verkehrsplanung verankert. Dass Velorouten einheitlich erkennbar ausgestaltet sein sollten, bezeichnet er als richtig.

Die Machbarkeit eines Velovorzugsroutennetzes mit tangentialen und radialen Routen ist gemäss dem Regierungsrat von einer Arbeitsgruppe mit externer Fachunterstützung untersucht worden. Demnach ist innerhalb von zehn Jahren realistischerweise ein Velovorzugsroutennetz von etwa 40 Kilometern Länge umsetzbar. Bei der Projektierung und Festlegung von Fahrstreifenbreiten sollen kantonale Standards für die Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur gelten. Mindestbreiten auf Gesetzesstufe zu verankern verunmöglichte es, örtlichen Gegebenheiten Rechnung zu tragen und die Bedeutung der verschiedenen Anforderungen an den öffentlichen Raum (Grünräume, Trottoirs, MIV-Fahrstreifen, ÖV-Haltestellen etc.) gegeneinander abzuwägen.

Unterstützung findet beim Regierungsrat die von der Initiative geforderte Fachstelle Veloverkehr, skeptisch ist er hingegen bezüglich der Benennung eines Velo-Express-Teams. Das Bundesgesetz über Velowege verpflichtet die Kantone, Fachstellen für Velowege zu schaffen. Die Aufgaben der Basel-städtischen Fachstelle will der Regierungsrat in der noch zu erarbeitenden kantonalen Verordnung zum Bundesgesetz verankern. Um Sofortmassnahmen wie Markierungen, Signalisationen und kleinere bauliche Anpassungen umzusetzen, schlägt er (statt einem Velo-Express-Team) eine dienststellen- und departementsübergreifende Umsetzungsgruppe für die aktive Mobilität vor.

Den von der Initiative zur Finanzierung des Ausbaus des Veloroutennetzes geforderten zweckgebundenen Fonds bezeichnet der Regierungsrat als nicht geeignet. Fonds schränken die Verwendung der darin liegenden Mittel grundsätzlich ein. Sinnvoller sei deshalb die Erhöhung der bereits existierende Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr II.

Als unrealistisch eingestuft wird vom Regierungsrat die von der Initiative geforderte Umsetzung des Velovorzugsrouten- sowie des Pendler- und Basisroutennetzes bis 2035. Er möchte sich an den im Bundesgesetz vorgegebenen Fristen (Planung bis 2027, Umsetzung bis 2042) orientieren. Er weist zudem darauf hin, dass in den kommenden 15 bis 20 Jahren nicht nur das Veloroutennetz, sondern auch das Fernwärmennetz und das Tramnetz ausgebaut, mehrere Areale entwickelt und Massnahmen zur Klimaadaption ergriffen werden sollen. Es sei herausfordernd, all dies aufeinander abzustimmen und die Zahl der Baustellen möglichst gering zu halten. Eine Priorisierung von Massnahmen aus einzelnen dieser Handlungsfelder sei deshalb unabdingbar.

#### 4. Gegenvorschlag des Regierungsrats

Der Gegenvorschlag des Regierungsrats besteht aus einer Anpassung des Umweltschutzgesetzes und einer Erhöhung der Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr II. Der Kanton soll gesetzlich verpflichtet werden, innerhalb von zehn Jahren 40 Kilometer Velovorzugsrouten zu erstellen, und es sollen ihm dafür zusätzliche Mittel in der Höhe von 20.5 Mio. Franken zur Verfügung gestellt werden.

Die wichtigsten Forderungen der Initiative sind damit in der Einschätzung des Regierungsrats aufgenommen. Weitere Forderungen sollen in der Verordnung zur Umsetzung des Bundesgesetzes über Velowege rechtlich verankert und in der Überarbeitung der Standards Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur (bislang «Planungshilfe Fuss- und Veloverkehr» genannt) konkretisiert werden. Gegenstand der Standards wären u.a. die Mindestbreiten für Velorouten. Die neuen Standards bleiben ein verwaltungsinternes, aber öffentlich zugängliches Arbeitsinstrument.

Die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten ist in § 13 des Umweltschutzgesetzes (USG) festgehalten. Da das Thema Velovorzugsrouten einen Bezug zu allen in § 13 Abs. 5 USG genannten Punkten hat, schlägt der Regierungsrat vor, einen neuen lit. e) einzufügen.

*§ 13 USG BS: Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten*

[...]

*5 Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen ergreifen insbesondere folgende Massnahmen, um die Zielsetzungen gemäss Abs. 2 bis 4 zu erfüllen:*

[...]

*(neu)*

*e) Umsetzung von Velovorzugsrouten mit mind. 40 km Gesamtlänge bis spätestens 10 Jahre nach Inkrafttreten dieser Bestimmung. Der Kanton veröffentlicht bis zur Erreichung dieses Ziels alle drei Jahre einen Bericht.*

Velowege werden im Bundesgesetz als zusammenhängend, durchgehend, direkt, attraktiv, sicher und mit homogenem Ausbaustandard definiert. Der Regierungsrat verzichtet im kantonalen Gesetz auf eine Wiederholung dieser für den Kanton massgebenden Definition. Mit der Gesetzesbestimmung wird die in der Mobilitätsstrategie verankerte Umsetzung von Velovorzugsrouten konkretisiert. Realistisch und innerhalb von zehn Jahren umsetzbar ist gemäss den Abklärungen des Regierungsrats ein Velovorzugsroutennetz von 40 Kilometern Länge. Strecken, die bereits dem Ausbaustandard einer Velovorzugsroute entsprechen, werden dabei angerechnet. Einzelne Netzlücken lassen sich erst zu einem späteren Zeitpunkt schliessen, beispielsweise in Entwicklungsarealen. In den Standards Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur festgehalten werden sollen Ausbaustandard, Führungsform und Mindestbreiten der Velovorzugsrouten.

Um die Velovorzugsrouten innert zehn Jahren zu erstellen, müssen gemäss Regierungsrat die personellen und finanziellen Ressourcen erhöht werden. Zweites Element des Gegenvorschlags ist deshalb eine Erhöhung der bereits bestehenden Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr II von 10 Mio. auf 30.5 Mio. Franken. Der Regierungsrat veranschlagt für die Erstellung der Velovorzugsrouten die folgenden personellen und finanziellen Ressourcen:

- Infrastrukturkosten von 16 Mio. Franken für die Umsetzung der Velovorzugsrouten (Einzelmaßnahmen mit Kosten zwischen 0.3 Mio. und 1.5 Mio. Franken; angenommene Kosten pro Kilometer Velovorzugsroute: 0.4 bis 0.6 Mio. Franken).
- Personalkosten von 3.6 Mio. Franken für zwei auf zehn Jahre befristete Vollzeitstellen beim Bau- und Verkehrsdepartement für die Projektierung und Umsetzung der zusätzlich notwendigen Massnahmen (SIA-Phasen 3 und 5).

- Personalkosten von 0.9 Mio. Franken für eine halbe, auf zehn Jahre befristete Vollzeitstelle bei der Kantonspolizei für zusätzliche Verkehrsunfallauswertungen und die Begleitung der Umsetzung der Massnahmen.
- Zeitlich unbefristete jährliche Personalkosten von 0.18 Mio. Franken für die Planung von Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen durch die neue Velofachstelle.

## 5. Stellungnahme des Initiativkomitees

Die von der UVEK angehörten Vertreter des Initiativkomitees haben die Veloweginfrastruktur in Basel als mangelhaft bezeichnet. Die Ausgestaltung vieler Velomassnahmen führt zu gefährlichen Situationen. Viele – jüngere und ältere – Leute würden in Basel nicht Velo fahren, weil es ihnen zu unsicher sei. Um den Anteil des Veloverkehrs am Modal Split weiter zu erhöhen, müsste sowohl die objektive als auch die subjektive Sicherheit erhöht werden.

Die Zahl der Unfälle mit Beteiligung von Velofahrenden im Kanton Basel-Stadt ist von den Vertretern des Initiativkomitees als hoch und nicht abnehmend bezeichnet worden. Ein Grund dafür sei, dass die empfohlenen Mindestbreiten für Velorouten nicht eingehalten werden und dass es auf einem Teil der im Teilrichtplan Velo verankerten Routen gar keine Velomassnahmen gibt. 86% der Personen, die in Basel im Verkehr sterben, seien Fussgängerinnen oder Velofahrer. Die Hälfte der Schwerverletzten – pro Woche etwa eine Person – seien Velofahrende, ein Viertel Fussgängerinnen und Fussgänger. Pro Jahr stürben in Basel zwei bis drei Personen im Verkehr. Diese Werte liessen sich durch eine velofreundlichere Aufteilung des Strassenraums und geringere Geschwindigkeiten reduzieren.

Die Vertretung des Initiativkomitees hat die aus ihrer Sicht ungenügende Sicherheit für Velofahrende auf den Basler Strassen mit zahlreichen Beispielen untermauert. Sie hat dabei die zweiseitige Parkierung als «oberstes Staatsziel» bezeichnet. Dafür verzichte man auch auf im Teilrichtplan Velo verankerten Strecken auf Velomassnahmen. Moniert worden ist weiter, dass mit der Einführung von Tempo 30 Velostreifen von Strassen entfernt werden und in den letzten Jahren Velostrassen bezeichnet worden sind, ohne darauf Velostreifen zu markieren. Auch auf diesen habe die Parkierung Vorrang. In weiteren Strassen sei die Fahrbahn aufgrund abgestellter Autos so schmal, dass die langsamsten Velofahrenden die Autos zur Einhaltung von Tempo 30 zwingen.

Die Initiative sei Ausdruck davon, dass der Regierungsrat dem Veloverkehr nicht den nötigen Platz einräumt und es deshalb zu schweren Unfällen kommt. 21% der Wege würden in Basel mit dem Velo zurückgelegt – verglichen mit anderen Städten ein Spitzenwert –, und es gebe in keiner anderen grösseren Schweizer Stadt so wenig Autostaus. Daraus lasse sich schliessen, dass die Nachfrage nach einer guten Veloinfrastruktur nirgends so hoch sei wie in Basel.

Die Initiative verlangt zum einen, dass ein radiales und tangentiales Netz von Velovorzugsrouten gesetzlich verankert wird, zum anderen, dass die Sicherheit der Velofahrerinnen und Velofahrer gegenüber dem rollenden und ruhenden Autoverkehr generell Vorrang erhält. Eine Kanalisierung des Veloverkehrs auf Velovorzugsrouten komme auch dem Autoverkehr zugute.

Der Gegenvorschlag des Regierungsrats ist dem Initiativkomitee zu wenig verbindlich. Gesetzlich verpflichtet würde der Kanton lediglich zur Schaffung von 40 Kilometern Velovorzugsrouten. Mit dieser Länge könnte das Initiativkomitee leben; die in der Initiative geforderten 50 Kilometer seien nicht sakrosankt. Offen bleibt im Gegenvorschlag aber, wie die Velovorzugsrouten geführt werden (die Initiative fordert tangentiale und radiale Verbindungen), und gar nicht erwähnt werden im Gesetz die Basis- und Pendlerrouten. Das Initiativkomitee strebt gemäss eigener Aussage kein Autofahrverbot an, aber eine Depriorisierung des Autoverkehrs. So müssten beispielsweise Velostreifen im Gegensatz zur heutigen Praxis auch über Kreuzungen geführt werden. Wie man Kreuzungen sicher regelt und wie man in Quartieren mehr Sicherheit für den Veloverkehr schafft, lasse sich in anderen Städten beobachten.

Als sehr enttäuschend bezeichnet hat die Vertretung des Initiativkomitees, dass die vom Regierungsrat angekündigten Standards für die Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur in einem internen

Arbeitsinstrument des Bau- und Verkehrsdepartements und nicht in einer vom Regierungsrat beschlossenen Verordnung verankert werden sollen. Dies lasse darauf schliessen, dass der Regierungsrat keine Verbindlichkeit schaffen wolle und es der Verwaltung überlassen werde, Konflikte zu lösen. Im Zweifelsfall gewinne dabei meistens das Auto. Gegen die Nichteinhaltung von behördlichen Standards könne überdies keine Beschwerde eingereicht werden. Die unbefriedigende Situation sei auch mangels konkreter Vorgaben an die Gestaltung des Strassenraums entstanden. Die Wirkung der bestehenden Planungshilfen sei aus Velo-Optik sehr gering. Mit Umsetzung der Initiative würde ins Gesetz geschrieben, dass der Kanton radiale und tangentiale Velovorzugsrouten schafft. Es entstünde Rechtssicherheit und gesetzlich verankerte Priorität für den Veloverkehr. Auch für die übrigen Typen von Velorouten brauche es mehr Verbindlichkeit. Die maßgebenden Punkte gehörten ins Gesetz, nicht in die Verordnung oder in Standards. Das Hauptproblem in Basel sei die Regellosigkeit und die ungenügende Anwendung der bestehenden Regeln. Dass die Verwaltung dem Initiativkomitee die angekündigten Standards nicht offenlegen wolle, sei Ausdruck davon, dass der Regierungsrat gar nicht an verbindlichen Vorgaben interessiert sei. Das Initiativkomitee sei nicht bereit, die «Katze im Sack» zu kaufen. Enthalte der Gegenvorschlag keine im Gesetz verankerten Grundlagen für Velovorzugsrouten sowie von Basis- und Pendlerrouten, werde es die Initiative nicht zurückziehen.

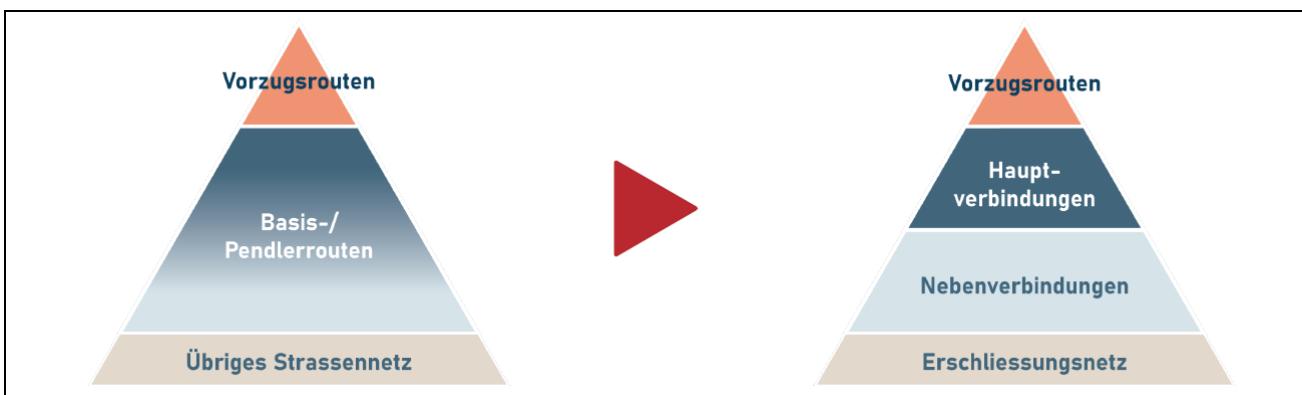
## 6. Beratung Gesamtkommission

Die UVEK hat Abklärungen zu verschiedenen Themen getroffen. Diese sind im vorliegenden Kapitel zusammengefasst. In separaten Berichtsteilen legen Kommissionsmehr- und -minderheit ihre Haltung zur Initiative und zum Gegenvorschlag des Regierungsrats dar.

### 6.1 Netzhierarchie und Priorisierung

Die UVEK hat sich mit den Begriffen auseinandergesetzt, die das künftige Velonetz beschreiben. Die vom Bund geforderte Netzhierarchie existiert in Basel mit der Unterscheidung in Velo-Basisrouten und Velo-Pendlerrouten noch nicht. Im heutigen Netz befinden sich im Teilrichtplan Basis- und Pendlerrouten. Mit der Verabschiedung der Mobilitätsstrategie 2023 kamen Planungen für Velovorzugsrouten hinzu, die jedoch noch nicht im Richtplan verankert sind. Im künftigen Netz zuoberst stehen in der Netzhierarchie die Velovorzugsrouten, darunter die Haupt- und die Nebenverbindungen.

Abbildung 1: Netzaufbau heute und in Zukunft



Der Grossteil der heutigen Basis- und Pendlerrouten dürfte zu Vorzugsrouten oder Hauptverbindungen werden. Die Begriffe Velo-Basisroute und Velo-Pendlerroute verschwinden. Der Regierungsrat wird die neue Netzhierarchie (bzw. die damit verbundene Anpassung des Richt-/Teilricht-

plans) in Vernehmlung geben. Der neue Netzplan wird als Bestandteil des aktualisierten Teilrichtplans Velo behördenverbindlich sein. Das aktualisierte kantonale Veloroutennetz soll verständlicher und klarer sein als das bestehende und zusammenhängende Routen enthalten.

Für die oberste Netzkategoriie werden neben Velovorzugsroute auch die Begriffe Velobahn, Velo-vorrangroute und Veloschnellroute verwendet. In den Städten setzt sich zunehmend die Bezeichnung Velovorzugsroute durch, der Bund verwendet in seiner Praxishilfe aber den Begriff Velobahn. Da bei diesem eine Assoziation zu «Autobahn» und damit zu Schnelligkeit hergestellt werden dürfte, ist er für den städtischen Raum weniger geeignet.

Das Bau- und Verkehrsdepartement wird für Basel den Ausdruck Velovorzugsroute verwenden. Es definiert diesen wie folgt: *Velovorzugsrouten sind die qualitativ hochwertigsten Verbindungen im Veloverkehrsnetz. Sie verlaufen über Strecken mit höchstem gegenwärtigem und künftigem Veloverkehrsaufkommen (Veloverkehrspotenzial) mit regionaler bis überregionaler Bedeutung. Sie bilden ein durchgehendes Netz über die Kantonsgrenze hinaus und sind sicher, flüssig und komfortabel befahrbar. In der Regel sind sie gegenüber Querungen vortrittsberechtigt und, wo möglich, frei von motorisiertem Durchgangsverkehr.*

Sicher bedeutet, dass die objektive und die subjektive Sicherheit gewährleistet ist und die Routen für alle Velofahrenden befahrbar sind. Flüssig bedeutet, dass eine Fahrt mit möglichst wenig Stopps und Wartezeiten möglich ist. Und komfortabel bedeutet möglichst wenig Engstellen, gleichmässige Linienführung, angenehme Belagsbeschaffenheit und gute Überholmöglichkeiten.

In anderen Schweizer Städten werden Velovorzugsrouten mit farbigen Bändern am Fahrbahnrand, einer vollständigen Belagseinfärbung oder mit Velo-Piktogrammen gekennzeichnet. Der Bundesrat hat in Aussicht gestellt, die Wirkung der umfassenden Einfärbung von Veloverkehrsflächen zu prüfen. Wünschbar wäre, dass er danach eine einheitliche Kennzeichnung von Velovorzugsrouten vorschlägt. Für den Regierungsrat ist es entscheidend, dass die Velovorzugsrouten in der ganzen Agglomeration Basel aufeinander abgestimmt und optisch erkennbar sind. Er möchte deren Kennzeichnung im Rahmen des Agglomerationsprogramms zusammen mit den Planungspartnern definieren und die Erkenntnisse des Bundes zur Einfärbung von Veloverkehrsflächen einbeziehen. Die UVEK unterstützt dieses Vorgehen.

Für die Planung des künftigen Velowegnetzes bildet der bestehende Teilrichtplan Velo gemäss Verwaltung eine gute Basis. Mit den neuen Standards Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur möchte der Regierungsrat sicherstellen, dass ein durchgehendes, direktes und sicheres Velowegnetz aus Velovorzugsrouten, Hauptverbindungen, Nebenverbindungen und einem Erschliessungsnetz entsteht. Die Sicherheit muss gemäss der Bundesvorgabe bei allen Netzelementen prioritär gewährleistet sein. Abgesehen davon soll die Ausgestaltungsqualität – der Fahrfluss (möglichst wenig Stop-and-go) und die Direktheit (möglichst wenig Steigungen und Umwege) – mit steigender Netz-hierarchie zunehmen.

Die UVEK stuft eine Netzhierarchie als sinnvoll ein. So lassen sich die einzelnen Velorouten je nach ihrer Bedeutung (Anzahl Velofahrende) gegenüber dem übrigen Verkehr stärker oder weniger stark priorisieren. Auch für die Arbeit der Verwaltung dürfte eine Hierarchisierung und Priorisierung hilfreich sein. Die im bisherigen Teilrichtplan Velo verankerten Routen sind teilweise im Planungsstadium stehen geblieben, weshalb das heutige Velonetz etwas einem Flickenteppich entspricht. Zudem wurde festgestellt, dass als Basisrouten definierte Strecken nicht immer so sicher ausgestaltet werden können, dass sie einer solchen entsprechen. Künftig gelten gemäss dem Bundesgesetz über Velowege bei allen Velorouten die gleichen Sicherheitsvorgaben. Alle Velorouten müssen sicher sein. Dabei handelt es sich auch um eine Forderung der Initiative. Die Elemente des Netzes werden sich künftig vor allem beim Fahrfluss und bei der Direktheit unterscheiden. Auf Velovorzugsrouten und Hauptverbindungen soll komfortabel gefahren werden können.

Werden die noch bestehenden Netzlücken geschlossen und wird der Sicherheit auf allen Strassen, auf denen das Velofahren zugelassen ist, hohe Priorität eingeräumt, ist es aus Sicht der UVEK vertretbar, wenn die Netzlänge des behördenverbindlich festgelegten Velowegnetzes kürzer sein wird als die im Teilrichtplan Velo heute ausgewiesene Länge, sofern dieses den Empfehlungen des

Bundes entspricht. Ein durchgehendes Netz ist seit der Inkraftsetzung des Teilrichtplans Velo nicht entstanden. Rückblickend sind vielleicht zu viele Routen definiert worden.

Die geplante Struktur und Dichte des zukünftigen Netzes wurde der UVEK als Entwurf vorgestellt. Es scheint ihr angemessen, wenn dieser Ansatz beibehalten wird und damit alle Ziele im Kanton angemessen erschlossen werden.

Das künftige Velonetz hilft gemäss Auskunft aus der Verwaltung bei der Priorisierung der einzelnen Verkehrsmittel im Strassenraum. Welche Auswirkungen die Hierarchie des Velonetzes hat, wird in den jeweiligen Erhaltungs- und Umgestaltungsprojekten überprüft. In Strassen mit hoher Priorität für den Veloverkehr kann es zu Einschränkungen bei anderen Nutzungen/Ansprüchen an den Strassenraum (beispielsweise den Wegfall von Parkplätzen), oder zu einem Verzicht auf punktuelle Begrünungsmassnahmen kommen. Im Rahmen der Ausarbeitung des neuen Netzplans wird definiert, auf welchen Strecken zwingend Velomassnahmen umzusetzen sind. Die Velovorzugsroute hat den höchsten Nutzen und damit die oberste Priorität.

Die UVEK hat sich nach einem Fahrplan für Lückenschliessungen bei den Haupt- und Nebenverbindungen erkundigt. Gemäss der Verwaltung liegt der Hauptfokus in den kommenden Jahren auf den Velovorzugsrouten, gemäss dem Bundesgesetz über Velowege müsse aber das gesamte Netz bis Ende 2042 realisiert sein. Auch mit der vom Grossen Rat genehmigten Rahmenausgabenbewilligung für den Langsamverkehr sei der Auftrag verbunden, die Veloinfrastruktur insgesamt auszubauen. Es sei nicht vorgesehen, zuerst nur Velovorzugsrouten und erst danach Haupt- und Nebenverbindungen zu realisieren. Mit dem Gegenvorschlag werde aber dem Anliegen der Initiative nachgekommen, den Velovorzugsrouten eine hohe Priorität einzuräumen. Wie vom Bund vorgegeben, wird aber das gesamte Netz bis 2027 geplant.

## 6.2 Standards Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur

Die nach Netzhierarchie differenzierten Ausbaustandards für die Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur sind bislang in einer verwaltungsinternen Planungshilfe zum Fuss- und Veloverkehr festgehalten. Diese Planungshilfe wird im Zuge der eingereichten Initiative und des am 1. Januar 2023 in Kraft getretenen Bundesgesetzes über Velowege überarbeitet und künftig wie schweizweit üblich «Standards Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur» genannt.

Die Standards Fuss und Veloverkehrsinfrastruktur sollen ein verwaltungsinternes Arbeitsinstrument bleiben. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat der UVEK aber versichert, dass die Standards publik gemacht werden. Sie ergänzen und konkretisieren bestehende Normen und Richtlinien und sind für die Verwaltung und externe Planungsbüros bei der Planung und Projektierung der Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur bindend. Die Standards machen gemäss den Abklärungen der UVEK Vorgaben zu

- den Führungsformen (Velostreifen, Veloweg, Velostrasse etc.) und Mindestbreiten in Abhängigkeit von der Netzhierarchie,
- den Sicherheitsabständen zu Parkplätzen,
- der Priorisierung und Führung an Knoten,
- der Anwendung und den Voraussetzungen für Mischverkehr (Fuss- und Veloverkehr) und
- der Anwendung und den Voraussetzungen für die bauliche Trennung des Veloverkehrs vom motorisierten Verkehr.

Die UVEK empfindet es als wichtig, dass die Verwaltung verbindliche Vorgaben für die Planung und Projektierung der Fuss- und Veloinfrastruktur erhält. Eine Definition von Mindestbreiten für die verschiedenen Führungsformen auf Gesetzes- oder Verordnungsstufe wäre aus ihrer Sicht allerdings nicht sinnvoll. Das Gesetz soll die übergeordneten Planungsgrundsätze definieren. Mindestbreiten und Sicherheitsabstände in den Standards zu verankern, ist stufengerecht. Sie werden so

zu bei der Planung und der Projektierung grundsätzlich verpflichtenden Vorgaben, Güterabwägungen mit anderen Zielen und Ansprüchen an den öffentlichen Raum bleiben aber möglich. Abweichungen von den Standards sind schriftlich zu begründen.

Die Standards für die Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur erhalten einen vergleichbaren Stellenwert wie die Vorgaben zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes. Diskutiert hat die UVEK, ob die Verbindlichkeit der Standards im Gesetz festgehalten werden soll (vgl. Kapitel 6.4).

### **6.3 Aufgaben Velofachstelle und Umsetzungsgruppe aktive Mobilität**

Die UVEK hat sich mit den Aufgaben der vom Bundesgesetz geforderten Velofachstelle sowie der vom Regierungsrat vorgeschlagenen Umsetzungsgruppe aktive Mobilität auseinandergesetzt.

Die Velofachstelle soll u.a. mit der Bereitstellung von Geobasisdaten zum Velowegnetz beauftragt werden und mit ihrem Know-how Unterstützung in verschiedenen Projektphasen leisten. Sie wird zur Anlaufstelle für interne und externe Personen und Organisationen (z.B. Pro Velo) und für die strategische und konzeptionelle Planung in Zusammenhang mit dem Velowegnetz zuständig sein. Die Umsetzungsgruppe aktive Mobilität soll proaktiv Sofortmassnahmen wie Markierungen und einfache bauliche Anpassungen entwickeln, planen, projektieren, umsetzen und dokumentieren. Heute werden Sofortmassnahmen primär aufgrund von der Verwaltung zugetragener Meldungen ergriffen. Mit zusätzlichen Ressourcen für die aktive Mobilität können die Prozesse beschleunigt oder überhaupt erst in Gang gesetzt werden. Auch hinter sogenannten Sofortmassnahmen stehen aber Prozesse wie die Anpassung des Signalisations- und Markierungsplans. Sie müssen publiziert werden, und gegen jede publizierte Massnahme kann Einsprache erhoben werden. Als Sofortmassnahme bezeichnet das Bau- und Verkehrsdepartement, was mit den ihm zur Verfügung stehenden Ressourcen innert nützlicher Frist umsetzbar ist.

Die UVEK stellt fest, dass die Aufgaben der Umsetzungsgruppe aktive Mobilität grundsätzlich jenen entsprechen, die die Initiative einem «Velo-Express-Team» übertragen möchte. Der Regierungsrat schlägt eine andere Bezeichnung vor, soll sich doch die Umsetzungsgruppe aktive Mobilität um den Velo- *und* den Fussverkehr kümmern. In ihr werden Fachpersonen aus dem Amt für Mobilität, dem Tiefbauamt, von Städtebau- und Architektur sowie der Abteilung Verkehrssicherheit im Justiz- und Sicherheitsdepartement vertreten sein. Absicht ist es, Massnahmen dank «kurzer Dienstwege» schneller umsetzen zu können.

### **6.4 Gegenvorschlag des Regierungsrats**

Die UVEK stuft die Initiative als komplex ein und empfände deren Umsetzung als in verschiedener Hinsicht schwierig. Welche Chance die Initiative in einer Volksabstimmung hätte, wird von den Kommissionsmitgliedern unterschiedlich beurteilt. Eine Minderheit der UVEK ist der Meinung, es könne gänzlich auf einen Gegenvorschlag verzichtet und die Stimmberchtigten davon überzeugt werden, die Initiative abzulehnen. Eine Mehrheit der UVEK stuft eine Annahme der Initiative ohne Gegenvorschlag hingegen als realistisch ein.

Die Kommission hat sich – noch vor der Auf trennung in eine Mehr- und eine Minderheit – überlegt, welche Punkte den Gegenvorschlag des Regierungsrats sinnvoll und konstruktiv ergänzen könnten.

- Beim im Umweltschutzgesetz verankerten Schutz der Verkehrsteilnehmenden vor Gefährdungen und vermeidbaren Behinderungen könnte der erhöhten Schutzbedürftigkeit der besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmenden (u.a. der Velofahrenden) Ausdruck verliehen werden.
- Der Kanton könnte gesetzlich zur Schaffung eines Velowegnetzes mit Velovorzugsrouten, Haupt- und Nebenverbindungen (statt nur zur Schaffung von Velovorzugsrouten) verpflichtet werden, was der Umsetzung des Bundesgesetzes über Velowege gerecht würde.
- Der Kanton könnte zusätzlich zur Umsetzung von Sofortmassnahmen zur Behebung von Gefahrenstellen im Fuss- und Veloverkehr gesetzlich verpflichtet werden.

- Die Behördenverbindlichkeit der Standards für die Planung, Projektierung und Umsetzung von kantonalen Fuss- und Veloverkehrsprojekten könnte im Gesetz festgehalten werden.

Konkreter auf die Anpassungen am Gegenvorschlag geht der Berichtsteil der Kommissionsmehrheit ein (vgl. Kapitel 7).

## 6.5 Umsetzung der Initiative im Falle einer Annahme

Die UVEK weist darauf hin, dass die Volksinitiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» unformuliert ist. Würde sie von den Stimmberchtigten in einer Volksabstimmung angenommen, müsste der Grosser Rat unverzüglich eine Vorlage ausarbeiten lassen, welche die darin genannten Anliegen erfüllt. Er könnte der ausformulierten Vorlage einen formulierten Gegenvorschlag gegenüberstellen. Die Vorlage und gegebenenfalls der Gegenvorschlag müssten den Stimmberchtigten zum definitiven Entscheid vorgelegt werden. Bis zum Inkrafttreten einer entsprechenden Bestimmung würde es vermutlich mindestens zwei Jahre länger dauern als bei Annahme eines formulierten Gegenvorschlags, dessen Inkrafttreten der Regierungsrat voraussichtlich zeitnah beschliessen würde.

## 6.6 Umsetzung Bundesgesetz über Velowege

Die UVEK weist darauf hin, dass das Bundesgesetz über Velowege unabhängig von den Entscheidern des Grossen Rats und allenfalls der Stimmberchtigten zur Initiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» und zu einem möglichen Gegenvorschlag gilt. Der Bund macht den Kantonen Vorgaben zur Planung und Realisierung von Velowegen und überträgt ihnen gleichzeitig die Finanzierung. Der Kanton muss den Teilrichtplan Velo also in jedem Fall anpassen und Velovorzugsrouten, Haupt- und Nebenverbindungen definieren und bis Ende 2042 umsetzen. Der Regierungsrat schlägt eine Umsetzung des Velovorzugsroutennetzes innert zehn Jahren vor. Ohne Inkrafttreten einer entsprechenden Bestimmung im Umweltschutzgesetz gälte dafür wie für die Umsetzung der Haupt- und Nebenverbindungen das vom Bund vorgegebene Zieljahr 2042. Die dafür benötigten Ressourcen müsste der Regierungsrat auch bei Ablehnung des Gegenvorschlags beantragen. Ob zur Umsetzung des Bundesgesetzes ein Gegenvorschlag notwendig oder zumindest von Vorteil ist, beurteilen Kommissionsmehr- und -minderheit unterschiedlich.

Die UVEK hat sich bei der Verwaltung erkundigt, mit welchem Parkplatzabbau in der Stadt Basel durch die Umsetzung des Bundesgesetzes über Velowege zu rechnen ist. Gemäss einer groben Abschätzung des Amts für Mobilität, die auf etwa einem Viertel der geplanten Velovorzugsrouten basiert, müssten für ein 40 Kilometer langes Velovorzugsroutennetz knapp 900 der rund 25'000 Allmendparkplätze aufgehoben werden. Um überbreit werdende Fahrspuren zu verhindern (es wird nicht überall die volle Breite der vormaligen Parkfelder für Velostreifen benötigt), könnten gleichzeitig Flächen entsiegelt und begrünt oder weitere Massnahmen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs ergriffen werden. Für eine Umsetzung der Haupt- und Nebenverbindungen kann aufgrund der fehlenden Projekttiefe keine Zahl genannt werden.

# 7. Beratung der Kommissionsmehrheit

## 7.1 Motivation und Logik des Gegenvorschlags

Die kantonale Volksinitiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» zeigt deutlich: Viele Menschen wünschen sich eine sichere und gut ausgebauten Veloinfrastruktur. Zahlreiche Menschen fühlen sich auf dem Velo unsicher und fürchten sich vor Unfällen.

Trotzdem fahren viele Menschen in Basel-Stadt gerne Velo. Der Veloverkehr wächst seit Jahren stetig. Seit 2010 hat der Veloverkehr um 65 Prozent zugenommen. Dennoch werden auch in Basel-Stadt viele kurze Wege nach wie vor mit dem Auto zurückgelegt: ein Drittel aller Autofahrten ist

kürzer als 3 km. Hier schlummert Potenzial, das zu Gunsten des Stadtklimas, der Aufwertung des öffentlichen Raums und des Netto-Null-Ziels aktiviert werden sollte.

Insbesondere vorsichtige oder verletzliche Velofahrende steigen jedoch nur aufs Velo, wenn sie sich entlang ihres gesamten Weges sicher fühlen. Das aktuelle Basler Velonetz ist zwar definiert, weist jedoch vielerorts Lücken und gefährliche Stellen auf. Ein umfassender Ausbau ist daher unumgänglich.

Der Gegenvorschlag des Regierungsrates setzt ausschliesslich auf neue Velovorzugsrouten. Auch die Kommissionsmehrheit unterstützt dieses Ziel und will diese Routen zügig umsetzen. Entscheidend für das Sicherheitsempfinden bleibt jedoch ein ganzheitlicher Ansatz: Nur ein sicheres und durchgehendes Netz aus Haupt- und Nebenverbindungen schafft das nötige Vertrauen.

Das nationale Veloweggesetz verpflichtet die Kantone, bis 2042 Massnahmen zu ergreifen. Basel-Stadt könnte hier eine Vorbildrolle übernehmen und schneller handeln. Die Mehrheit der Kommission sieht dies als wünschenswert und machbar an. Gemäss behördenverbindlicher Klimaschutzstrategie des Regierungsrats soll die Verkehrsleistung des Autoverkehrs im Kanton bis 2037 um einen Dritt sinken. Damit dieser Wandel gelingt, sind wir auf ein durchgehendes, sicheres, attraktives und angemessen dichtes Velonetz angewiesen.

Um die Umsetzung des gesamten Netzes zu beschleunigen, fordert die UVEK-Mehrheit zusätzliche Ressourcen für die Umsetzung der Haupt- und Nebenverbindungen. Zudem soll das Velonetz, und nicht nur die Velovorzugsrouten, auch kantonal im Gesetz verankert werden, damit der Ausbau sofort starten kann. Die UVEK-Mehrheit hält einen mehrheitsfähigen Gegenvorschlag für wichtig, da im Gegensatz dazu bei Annahme die Initiative zunächst in einen Gesetzestext umgewandelt werden müsste, was mindestens zwei Jahre Verzögerung bedeuten würde.

Die UVEK-Mehrheit nimmt die Anliegen der Initiative auf, stimmt sie auf die kantonalen Instrumente ab, setzt sie wie der Regierungsrat in seinem Gegenvorschlag schlank im Gesetz um, sorgt für eine zeitnahe Umsetzung und stellt die nötigen Ressourcen sicher.

Diese Investitionen sind gerechtfertigt. Fahren mehr Menschen Velo, leistet das einen Beitrag zur Reduktion des Lärms, der Luftverschmutzung und der Gesundheitskosten (externe Kosten). Der Autoverkehr verursacht in der Schweiz jährlich externe Kosten von rund 17 Mia. Franken.

## 7.2 Gegenvorschlag: Anpassungen am Umweltschutzgesetz

### 7.2.1 Verkehrssicherheit (USG §13 Abs. 2 Ziffer e)

| Umweltschutzgesetz heute   | Vorschlag Regierungsrat | Antrag UVEK-Mehrheit  |
|--|-------------------------|---|
| e) alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vor Gefährdungen und vermeidbaren Behinderungen geschützt werden. | -                       | e) alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vor Gefährdungen und vermeidbaren Behinderungen geschützt werden. <u>Der erhöhten Schutzbedürftigkeit der besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ist dabei Rechnung zu tragen.</u> |

Die Initiative schlägt acht Ergänzungen betreffend Sicherheit vor. Die UVEK Mehrheit teilt das Kernanliegen der Initiative: Velofahrende gehören zu den verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden und ihrem Schutzbedürfnis wird noch zu wenig Rechnung getragen. Darum lassen heute viele ihr Velo stehen. Diesen Missstand möchte sie beheben. Sie ist überzeugt, dass diese Ergänzung genügt und Planung und Betrieb des Strassennetzes positiv verändern werden. Der Fussverkehr profitiert ebenfalls, da Zu-Fuss-Gehende auch zu den besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmenden gehören.

## 7.2.2 Velowegnetz (USG §13 Abs. 5 neue Ziffer e))

| Umweltschutzgesetz heute | Vorschlag Regierungsrat   | Antrag UVEK-Mehrheit  |
|--------------------------|---|---|
|                          | <p>ergänzen:</p> <p>e) Umsetzung von Velovorzugsrouten mit mind. 40 km Gesamtlänge bis spätestens 10 Jahre nach Inkrafttreten dieser Bestimmung. Der Kanton veröffentlicht bis zur Erreichung dieses Ziels alle drei Jahre einen Bericht.</p> | <p>ergänzen:</p> <p><u>e) ein durchgehendes, sicheres, attraktives und angemessen dichtes Velowegnetz, wovon bis spätestens 10 Jahre nach Inkrafttreten dieser Bestimmung mindestens 40 km Velovorzugsrouten umgesetzt sind; parallel werden Haupt- und Nebenverbindungen bis spätestens 2042 ausgebildet; der Kanton veröffentlicht bis zur Fertigstellung des Netzes alle drei Jahre einen Bericht;</u></p> |

Die UVEK-Mehrheit schlägt für USG §13 Abs. 5 neue Ziffer e) eine im Vergleich zum Gegenvorschlag des Regierungsrates veränderte Ergänzung vor. Dies aus den folgenden Gründen:

### Verankerung des Netzgedankens

Der Gegenvorschlag des Regierungsrats sieht vor, einzig die Velovorzugsrouten gesetzlich zu verankern. Die UVEK-Mehrheit hält Haupt- und Nebenverbindungen im Velowegnetz für ebenso wichtig wie Velovorzugsrouten, da ein durchgängiges und sicheres Netz für alle Nutzenden essenziell ist. Sie schlägt deshalb vor, das gesamte Netz mit seinen drei Hierarchiestufen gesetzlich zu verankern, ohne jedoch detaillierte Beschreibungen der Netzelemente aufzunehmen.

### Qualitative Beschreibung des Velowegnetzes

Die UVEK-Mehrheit nimmt die Qualitätsmerkmale «durchgehend, sicher, direkt, attraktiv» ins kantonale Gesetz auf, analog zum Bundesgesetz über Velowege (Art. 6). Sie gelten für alle drei Hierarchiestufen. Im Übrigen muss gemäss Praxishilfe des ASTRA auch das übrige Strassennetz, das sogenannte Erschliessungsnetz, für den Veloverkehr sicher ausgestaltet werden.

### Priorisierung der Velovorzugsrouten

Der Gegenvorschlag der Regierung sieht eine Priorisierung der Velovorzugsrouten vor, indem er im Gegenvorschlag nur diese berücksichtigt. Die UVEK Mehrheit hält an dieser Priorisierung fest, da gerade die Velovorzugsrouten das grösste Potential in sich tragen, um den Anteil des Veloverkehrs zu steigern, insbesondere auch über längere Strecken wie im Pendelverkehr. Parallel dazu sollen aber auch die Haupt- und Nebenverbindungen umgesetzt werden, damit Velofahrende sicher und direkt zwischen ihrem Start, den Velovorzugsrouten und ihrer Destination verkehren können. Damit es nicht zu übermäßig vielen Baustellen kommt, will die UVEK-Mehrheit die Frist zur Umsetzung der Haupt- und Nebenverbindungen wie im eidgenössischen Veloweggesetz bei 2042 belassen.

### Berichterstattung

Eine Standortbestimmung alle drei Jahre findet die UVEK-Mehrheit zweckmässig.

### 7.2.3 Sofortmassnahmen FVV (USG §13 Abs. 5 neue Ziffer f)

| Umweltschutzgesetz heute | Vorschlag Regierungsrat | Antrag UVEK-Mehrheit   |
|--------------------------|-------------------------|--|
|                          | -                       | <u>f) verkehrstechnische Sofortmassnahmen zur zeitnahen Behebung von Gefahrenstellen im Fuss- und Veloverkehr.</u> |

Die UVEK-Mehrheit schlägt einen neuen Absatz f) vor, um Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr gesetzlich zu verankern. Sie versteht darunter betriebliche Verbesserungen mittels Signalisation und Markierung sowie einfache gestalterische/bauliche Anpassungen. Im Initiativtext ist dieses Anliegen in der Forderung nach einem Expressteam formuliert.

Die Erfahrung aus anderen Gemeinden zeigt, dass solche Massnahmen ein besonders gutes Kosten-Nutzenverhältnis haben. Der Regierungsrat sieht in seinem Entwurf des Gegenvorschlags die Schaffung einer departementsübergreifenden Umsetzungsgruppe aktive Mobilität mit u.a. dem Auftrag zur Umsetzung von Sofortmassnahmen vor. Mit ihrem Vorschlag schafft die UVEK-Mehrheit die entsprechende gesetzliche Grundlage.

### 7.2.4 Standards FVV (USG §13; neuer Abs. 5 bis)

| Umweltschutzgesetz heute | Vorschlag Regierungsrat | Antrag UVEK-Mehrheit  |
|--------------------------|-------------------------|---|
|                          |                         | <u>5 bis Das zuständige Departement legt Standards für die Planung, Projektierung und Umsetzung von kantonalen Fuss- und Veloverkehrsprojekten fest. Diese sind für die Behörden verbindlich.</u> |

Die Initiative weist guten Standards betreffend Veloverkehr eine zentrale Rolle zu. Sie entscheiden letzten Endes, wie velotauglich die in den kommenden Jahren zu erstellende bzw. verbesserte Veloinfrastruktur wirklich wird. Sie legen zum Beispiel fest, wie viel Platz dem Veloverkehr eingeräumt wird oder wie sicher Velofahrende Kreuzungen befahren können. Es ist darum entscheidend, dass diese Standards zunächst in genügender Qualität festgelegt und anschliessend umfassend angewendet werden. Die UVEK-Mehrheit sieht dies gleich und sichert dies mit der vorgeschlagenen Ergänzung g) gesetzlich ab – ohne jedoch die Standards im Gesetz im Detail ausführen zu müssen. Die Standards sollen sich im Minimum an der Praxishilfe des ASTRA orientieren, dem hohen Stellenwert des Veloverkehrs in Basel-Stadt Rechnung tragen und vom Kind über die Velo-pendlerin bis zum älteren Menschen allen ein sicheres Vorankommen auf dem Velo ermöglichen. Sie sollen sowohl Basis der Schwachstellenanalyse wie auch der Umsetzungsplanung sein und periodisch überprüft werden.

## 7.3 Gegenvorschlag: Benötigte Ressourcen

Damit die notwendigen Ressourcen zur parallelen Umsetzung der Haupt- und Nebenverbindungen von Beginn weg zur Verfügung stehen, beantragt die UVEK Mehrheit gegenüber dem Vorschlag des Regierungsrats eine Erhöhung des Finanzantrags um rund 3 Mio. Franken. Das ist dem Umstand geschuldet, dass etwas mehr Personalressourcen nötig sind, um parallel zu den Velovorzugsrouten auch die Haupt- und Nebenverbindungen bis zur vom Bundesgesetz festgehaltenen Frist 2042 umzusetzen. Insgesamt steigen die Ausgaben pro Jahr gegenüber dem Vorschlag des Regierungsrates nur geringfügig. Die UVEK-Mehrheit erachtet die beantragten Mittel im Vergleich

zu anderen Städten wie Zürich oder Bern als adäquat. Umso mehr, weil der Fuss- und Veloverkehr volkswirtschaftlich betrachtet mit Abstand die kosteneffizientesten Fortbewegungsarten sind.

## **8. Antrag der Kommissionsmehrheit**

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 7 dieses Berichts beantragt die Kommissionsmehrheit dem Grossen Rat mit 9:0 Stimmen die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs. Drei Mitglieder der Kommissionsmehrheit sprechen sich auch für die Initiative aus.

Den vorliegenden Bericht hat die Kommissionsmehrheit an ihrer Sitzung vom 11. Dezember 2024 mit 9:0 Stimmen verabschiedet und den Kommissionspräsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Mehrheit der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

Raphael Fuhrer  
Kommissionspräsident

### **Beilagen**

Entwurf Grossratsbeschluss  
Bericht der Kommissionsminderheit

## **Grossratsbeschluss**

### **betreffend kantonale Volksinitiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» sowie zu einem Gegenvorschlag**

(vom .....

Der Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsichtnahme in den Bericht Nr. 22.0979.03 des Regierungsrats vom 13. März 2024 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 22.0979.04 vom 11. Dezember 2024, beschliesst:

#### **I. Gegenvorschlag**

Im Sinne eines Gegenvorschlages zu der von 3'323 im Kanton Basel-Stadt Stimmberchtigten eingereichten, unformulierten Volksinitiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» mit dem folgenden Wortlaut:

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

*Es sind die rechtlichen Grundlagen zu schaffen für sichere Velorouten in Basel-Stadt. Dabei sind folgende Punkte zu berücksichtigen:*

#### **Grundsätze**

*1 In Basel-Stadt müssen sichere, durchgehende Velorouten eingerichtet werden. Velorouten sind möglichst einheitlich und erkennbar zu gestalten. Dies gilt für Markierungen, Signalisationen und Routenführung.*

*2 An verkehrsreichen sowie an gefährlichen Knoten werden Velorouten in der Regel getrennt vom privaten Motorfahrzeugverkehr geführt. Der Umbau bereits bestehender Unter- oder Überführungen zur Entflechtung ist zu prüfen.*

*3 Zu parkierten Autos wird auf Velorouten das Einhalten eines Sicherheitsabstands ermöglicht.*

*4 Der öffentliche Verkehr geniesst Vorrang (Kantonsverfassung §30).*

*5 Die Sicherheit des Fussverkehrs ist zu gewährleisten, Mischverkehr ist möglichst zu vermeiden.*

*6 Die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs hat Vorrang im Verhältnis zu den Kapazitäten für den rollenden und ruhenden privaten Motorfahrzeugverkehr.*

*7 Der Regierungsrat sorgt für die Qualitätssicherung und die Einhaltung von Mindestbreiten. Lässt die Strassenbreite oder der Baumbestand dies nicht zu, kann die Mindestbreite (Artikel 16, 18, 19, 20) örtlich leicht reduziert werden.*

#### **Velo-Vorzugsrouten**

*8 Der Kanton schafft neu als Bestandteil des Teilrichtplans Velo ein Netz von Velo-Vorzugsrouten. Diese können auch durch Aufwertung bestehender Basis- und Pendlerrouten entstehen.*

*9 Die Gesamtlänge der Velo-Vorzugsrouten im Kanton soll mindestens 50 km betragen.*

10 Velo-Vorzugsrouten erschliessen von der Innenstadt ausgehend alle Aussenquartiere bis an die Kantonsgrenzen und verbinden die Quartiere untereinander. Sie werden durchgängig als Radweg oder Radstreifen gestaltet (auch über Knoten) und angemessen signalisiert.

11 Velo-Vorzugsrouten zeichnen sich aus durch Durchgängigkeit, Direktheit, Attraktivität und Sicherheit.

12 Auf Velo-Vorzugsrouten wird auf ungünstige Geometrien und Randsteine, ungünstige Topografie sowie steile Über- und Unterführungen verzichtet. Velo-Vorzugsrouten werden wo immer möglich baulich vom privaten Motorfahrzeugverkehr getrennt.

13 Auf Velo-Vorzugsrouten ist auf geeigneten Strecken das Nebeneinanderfahren möglich.

14 Auf Velo-Vorzugsrouten hat der Veloverkehr in der Regel Vortritt an Knoten.

15 Führen Velo-Vorzugsrouten durch Quartierstrassen, ist der motorisierte Durchgangsverkehr zu unterbrechen, z.B. durch gegenläufige Einbahnstrassen.

16 Die Mindestbreite der Velo-Vorzugsrouten beträgt 2,4 m pro Fahrtrichtung.

### **Basis- und Pendlerrouten**

17 Der Kanton sorgt auf Grundlage des Teilrichtplans Velo für sichere, durchgehende Basis- und Pendlerrouten.

18 Ausserhalb der Tempo-30-Zonen ist auf Basis- und Pendlerrouten, wo kein Radweg möglich ist, ein mind. 1,8 m breiter Radstreifen zu markieren.

19 Führen Basis- oder Pendlerrouten im Gegenverkehr durch Auto-Einbahnstrassen in Tempo-30-Zonen, ist eine allgemeine Mindestdurchfahrtsbreite von 4 m einzuhalten. Zum ruhenden privaten Motorfahrzeugverkehr ist zusätzlich jeweils ein Sicherheitsabstand von 0,75 m zu gewähren.

20 Durch Tempo-30-Zonen sind in jeder Fahrtrichtung mindestens Radstreifen zu markieren, sofern die Tagesfrequenzen des privaten Motorfahrzeugverkehrs an Werktagen 2'500 Fahrzeuge übersteigen.

### **Umsetzung von Massnahmen**

21 Die zuständigen Behörden verfügen über die nötige personelle Ausstattung.

22 Eine verwaltungsinterne Fachstelle begleitet alle Bauprojekte des Kantons und der Gemeinden undachtet auf die Durchsetzung der Mindestnormen.

23 Die zuständigen Behörden bezeichnen zusätzlich ein «Velo-Express-Team», das auch als Ansprechstelle für Meldungen aus der Bevölkerung dient und die folgenden Aufgaben wahrnimmt: Beseitigung von Gefahrenstellen, Ermitteln von Schwachstellen auf Velorouten, Entwickeln, Planen, Projektieren und Umsetzen von Sofortmassnahmen, sichere Veloführung im Bereich von Baustellen, Qualitätsmessung und Zielüberprüfung, Monitoring und Dokumentation der Massnahmen.

### **Finanzierung**

24 Zur Finanzierung der Umsetzung (Massnahmen inkl. Personalkosten) wird ein Velofonds eingerichtet. Dieser wird bis zur endgültigen Fertigstellung des Veloroutennetzes jährlich mit mindestens CHF 5 Mio. gespiesen. Für Sofortmassnahmen wird ein Betrag von mindestens CHF 1 Mio. jährlich zusätzlich im Budget eingestellt.

25 Dem Fonds nicht angelastet werden Massnahmen und Personalkosten, die im Rahmen von Planung und Vollzug des ordentlichen Strassenbaus inkl. Erneuerungen stattfinden oder Massnahmen und Personalkosten, die als Projekt mit einem separaten Kredit verabschiedet werden.

### **Fristen**

*26 Das Streckennetz der Velo-Vorzugsrouten und der Basis- und Pendlerrouten gemäss Teilrichtplan Velo ist auf Basis der definierten Mindestbreiten bis 2035 zu erstellen. Wo die neuen Mindestbreiten mittels Markierungen und kleinen baulichen Massnahmen erreicht werden können, sind diese innert zwei Jahren umzusetzen. Weitere Netzverbesserungen werden bis mindestens 2045 aus dem Velofonds finanziert.*

*27 Der Vollzug der Umsetzung des Teilrichtplans Velo ist so zu gestalten, dass zwischen der Verabschiedung eines Projektes durch die zuständige Instanz bis zur finalen Genehmigung nicht mehr als 12 Monate verstreichen.»*

wird beschlossen:

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

#### **§ 13 Abs. 2, Abs. 5, Abs. 5 bis (neu)**

<sup>2</sup> Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen dafür, dass

e) **(geändert)** alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vor Gefährdungen und vermeidbaren Behinderungen geschützt werden. Der erhöhten Schutzbedürftigkeit der besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ist dabei Rechnung zu tragen.

<sup>5</sup> Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen ergreifen insbesondere folgende Massnahmen, um die Zielsetzungen gemäss Abs. 2 bis 4 zu erfüllen:

- d) **(geändert)** Fördermassnahmen zugunsten von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln;
- e) **(neu)** ein durchgehendes, sicheres, attraktives und angemessen dichtes Velowegnetz, wovon bis spätestens 10 Jahre nach Inkrafttreten dieser Bestimmung mindestens 40 km Velovorzugsrouten umgesetzt sind; parallel werden Haupt- und Nebenverbindungen bis spätestens 2042 ausgebildet; der Kanton veröffentlicht bis zur Fertigstellung des Netzes alle drei Jahre einen Bericht;
- f) **(neu)** verkehrstechnische Sofortmassnahmen zur zeitnahen Behebung von Gefahrenstellen im Fuss- und Veloverkehr.

<sup>5 bis</sup> Das zuständige Departement legt Standards für die Planung, Projektierung und Umsetzung von kantonalen Fuss- und Veloverkehrsprojekten fest. Diese sind für die Behörden verbindlich.

#### **2. Ausgabengenehmigung**

Der Grosse Rat genehmigt zur Umsetzung des Gegenvorschlags Ausgaben in Höhe von insgesamt Fr. 23'940'000. Diese teilen sich wie folgt auf:

- Fr. 23'740'000 als Erhöhung der zweiten Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr (RAB LV II) von Fr. 10'000'000 auf insgesamt Fr. 33'740'000 zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur». Davon entfallen Fr. 16'000'000 auf die Projektierung und Umsetzung von Veloverkehrsmassnahmen und Fr. 7'740'000 auf Personalkosten beim Bau- und Verkehrsdepartement und beim Justiz- und Sicherheitsdepartement. 4'500'000 der internen Mittel für Personalressourcen sind auf 10 Jahre und 3'240'000 bis im Jahr 2042 befristet.
- Fr. 200'000 Franken ab 2025 als jährliche Erhöhung des ZBE Langsamverkehr bis im Jahr 2042.

## **II. Weitere Behandlung**

Die Volksinitiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» ist, sofern sie nicht zurückgezogen wird, der Gesamtheit der Stimmberechtigten gleichzeitig mit dem unter I. aufgeführten Gegenvorschlag zum Entscheid vorzulegen.

Der Grosser Rat empfiehlt den Stimmberechtigten, die Volksinitiative zu verwerfen und den Gegenvorschlag anzunehmen.

Für den Fall, dass sowohl das Initiativbegehr als auch der Gegenvorschlag angenommen werden, haben die Stimmberechtigten zu entscheiden, welche der beiden Vorlagen sie vorziehen. Der Grosser Rat empfiehlt, bei der Stichfrage den Gegenvorschlag vorzuziehen.

Bei Annahme der Volksinitiative arbeitet der Grosser Rat unverzüglich eine entsprechende Vorlage aus. Bei Annahme des Gegenvorschlages bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt des Inkrafttretens der entsprechenden Gesetzesänderung.

Wenn das Initiativbegehr zurückgezogen wird, sind die Änderung des Umweltschutzgesetzes und der Ausgabenbeschluss (Gegenvorschlag) nochmals zu publizieren. Beides unterliegt dann dem fakultativen Referendum. Nach Eintritt der Rechtskraft der Änderung des Umweltschutzgesetzes bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

## **IV. Publikation**

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

## 9. Bericht der Kommissionsminderheit

Die Volksinitiative „Sichere Velorouten in Basel-Stadt“ zielt eigens darauf ab, durch erhebliche Umgestaltungen im Verkehrsnetz unseres Kantons die Bedeutung des Veloverkehrs erheblich zu stärken. Auf den ersten Blick mag dies wie ein Fortschritt im Sinne einer nachhaltigen urbanen Mobilität erscheinen. Während die Mehrheit der UVEK-Kommission diesen Vorschlag als wegweisend für den Umweltschutz und die Förderung des Langsamverkehrs betrachtet, kommt die UVEK-Minderheit zu einer komplett anderen Einschätzung. Es ist ein unverhältnismässiger und einseitiger Eingriff in das bestehende Mobilitätssystem unseres Kantons und wird den vielfältigen und unterschiedlichen Bedürfnissen der Einwohnerinnen und Einwohner sowie der Wirtschaft überhaupt nicht gerecht.

Die starke Fokussierung auf das Velo vernachlässigt die Bedürfnisse anderer Verkehrsteilnehmenden und trägt nicht zu einer ganzheitlichen und sicheren Mobilität im Kanton Basel-Stadt bei. Die Initiative stellt einen übermässigen Wunsch-Katalog von konkreten Forderungen auf, obwohl teilweise gar kein entsprechender Handlungsspielraum besteht. Eine situative Einzelfallabwägung auf einzelnen Verkehrsachsen wird somit verunmöglicht. Leider entspricht auch der Gegenvorschlag der UVEK-Mehrheit, welcher eine leicht abgemilderte Version der Initiative darstellt, nicht annähernd den Vorstellungen der UVEK-Minderheit, da auch in dieser Version die Kernprobleme nicht zufriedenstellend aufgegriffen werden.

### Bundesgesetz über Velowege

2023 ist das Veloweggesetz auf Bundesebene in Kraft getreten und die einzelnen Kantone müssen sich an gewisse Vorgaben halten. Es gilt jedoch an dieser Stelle klar festzuhalten, dass die Kantone eine grosse Autonomie bei der Umsetzung des Bundesgesetzes haben und es weder die Initiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» noch den Gegenvorschlag der Regierung bzw. der UVEK-Mehrheit benötigt, um als Kanton bundesrechtskonform zu agieren. Der Regierungsrat kündigt ohnehin im Ratschlag an, die neuen Vorgaben des Bundes in einer separaten Verordnung zu regeln.

Unter Anderem müssen gemäss Veloweggesetz des Bundes die Kantone eine Fachstelle bezeichnen, welche ein Velowegnetz bis 2042 realisieren, die Planungsgrundsätze des Bundes einhalten, Geobasisdaten verwenden sowie bei der Aufhebung von Velowegen Alternativrouten planen. Dabei hat der Kanton jedoch bei der Aktualisierung des bestehenden Teilrichtplans Velo (TRP Velo), dem Ausbaustandard der Infrastruktur, der Netzlänge und Netzhierarchie sowie bei Fragen von personellen und finanziellen Ressourcen einen breiten Handlungsspielraum.

Dies geht auch an mehreren Stellen deutlich aus der Botschaft des Bundesrates zum Veloweggesetz hervor: Es wird klar festgehalten, dass es sich beim Veloweggesetz um eine Grundsatzgesetzgebung handelt, die den Planungsgrundsätzen lediglich übergeordnete Qualitätsziele vorgeben und die Kantone bei der Umsetzung über einen erheblichen Spielraum verfügen. Dies gilt insbesondere in der raumplanerischen Gewichtung der verschiedenen Abwägungselemente. Die Kantone können also weiterhin selbst entscheiden, welche Interessen sie im konkreten Einzelfall höher gewichten wollen. Dieser Ermessensspielraum wird explizit in der Botschaft festgehalten.

### Veloinfrastruktur hat im Kanton Basel-Stadt bereits eine hohe Priorität

Im Kanton Basel-Stadt wird die Infrastruktur für Velofahrende bereits heute laufend verbessert und die Erschliessung mit einem gut ausgebauten Netz von Velorouten für den Alltag für Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen oder Einkaufsläden geniesst einen hohen Stellenwert. Es ist deshalb bezeichnend, dass bei uns – im Gegensatz zu anderen Städten – trotz des zunehmenden Veloverkehrs eine Abnahme der polizeilich rapportierten Verkehrsunfälle mit Velobeteiligung verzeichnet wird. Die verbindliche Absicht der Stossrichtung zur Schaffung von Velorouten hat der Regierungsrat in seiner Mobilitätsstrategie im Januar 2023 erklärt und im Teilrichtplan Velo (TRP Velo) vom Juli 2019 die behördenverbindlichen Grundlagen zur Entwicklung einer angemessenen Veloverkehrsinfrastruktur festgehalten. Der Teilrichtplan muss nur noch aktualisiert und vom Bund bis 2027 neu genehmigt werden. Es besteht jedoch kein bundesrechtlicher Anspruch darauf, dass eine bestimmte Örtlichkeit an das Velonetz angebunden werden muss. Das Veloweggesetz des Bundes unterscheidet zudem zwischen Velorouten in Alltag und in der Freizeit.

Die nun vorgeschlagenen Umsetzungen des Veloweggesetzes bei der Initiative und auch des Gegenvorschlags der Regierung sowie der UVEK-Mehrheit gehen weit über ein vernünftiges Mass hinaus und führen zu einer unverhältnismässigen Bevorzugung des Veloverkehrs auf Kosten anderer Verkehrsteilnehmenden.

### **Keine unverhältnismässige Bevorzugung des Veloverkehrs**

In der Praxis zeigt sich, dass die Initiative in erster Linie ideologisch motiviert ist und mehr Schaden anrichten wird, als sie letztlich Nutzen stiftet. Denn ein zentrales Problem der Initiative liegt in der ungleichen Umverteilung des begrenzten Strassenraums. In vielen Teilen der Stadt, insbesondere in dicht bebauten oder historisch wertvollen Quartieren, wird die Einführung von Velorouten zwangsläufig zur Reduzierung von Flächen für den ÖV, den MIV und für die Fussgängerinnen und Fussgänger führen.

Weiter fordert die Initiative, dass der Veloverkehr an Kreuzungen und an Verkehrsknotenpunkten auf Velo-Vorzugsrouten begünstigt wird und eine Mindestbreite von 2,4 m pro Fahrtrichtung ausgewiesen wird.

Diese einseitige Bevorzugung des Veloverkehrs führt zu einem grundlegenden Ungleichgewicht in der Verkehrsplanung und widerspricht dem Prinzip einer ausgewogenen und fairen Mobilitätsstrategie.

Der ohnehin schon knappe Raum des Fussverkehrs wird weiter verringert, was die Sicherheit dieser besonders verletzlichen Gruppe zusätzlich gefährdet und das Unfallrisiko erheblich erhöht. Dabei sollte gerade die Sicherheit der zu Fuss gehenden höchste Priorität haben. Bedürfnisse an Mindestbreiten lassen sich oft nur durch die Umwandlung bestehender Strassenflächen erreichen. Städte wie Zürich und Luzern haben längst gezeigt, dass Massnahmen wie weitere Verengungen der Strassen für den MIV zu Staus, Verzögerungen und einer allgemeinen Verschlechterung des Verkehrsflusses führen.

Überdies stellen Baustellen im städtischen Raum bereits heute eine Herausforderung dar und es ist absehbar, dass die Bautätigkeiten, in einer wachsenden Stadt wie Basel, in Zukunft weiter zunehmen werden. Die grossen geplanten Infrastrukturprojekte, wie der ganze Ausbau des Fernwärmenetzes, der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die ganzen Arealentwicklungen sind nur einige Beispiele was in Zukunft in Basel-Stadt noch alles geplant ist. Diese Bauprojekte lassen sich nicht vermeiden und benötigen Platz in der Umsetzung. **Wie effizient und reibungslos eine Baustelle funktioniert, hängt nicht unwe sentlich davon ab, wie die logistischen Herausforderungen gemeistert werden können. Es ist deshalb besonders wichtig, dass einseitig geförderte Verkehrsprojekte, die bereits heute bestehenden Engpässe, in Zukunft nicht noch weiter verschärfen.**

Auch die Schaffung zusätzlicher Velonetze, ausgebaut auf die von der Initiative gewünschten 50 Kilometer bzw. 40 Kilometer des Gegenvorschlags der Regierung (UVEK-Minderheit) ist weder notwendig noch sinnvoll. Der vom Bund vorgegebene Ermessensspielraum wird hier überdimensional ausgeschöpft. Dieses Vorhaben erinnert vielmehr an andere ideologisch motivierte Projekte, bei denen ebenfalls hohe Investitionen zu einer Umsetzung gefordert wurden, ohne dass ein wirklicher Nutzen für die Bevölkerung erkennbar resultierte. Auch wird hier klar, dass die Initiative und der Gegenvorschlag der Regierung darauf abzielen, den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu verdrängen und eine einseitig auf den Veloverkehr ausgerichtete Verkehrspolitik zu betreiben.

Für viele Einwohner in unserem Kanton, insbesondere Familien und ältere Menschen, ist der private motorisierte Verkehr ein unverzichtbares Mittel der Fortbewegung. Sie sind auf die bestehende Infrastruktur angewiesen. Die Bevorzugung des Veloverkehrs würde dazu führen, dass der Raum für Autos noch weiter reduziert wird, was die Mobilitätsfreiheit der Einwohnerinnen und Einwohner unverhältnismässig einschränkt. Dass ein einziges Verkehrsmittel auf Kosten aller anderen privilegiert wird, ist schlicht inakzeptabel.

### **Ausbau der Veloinfrastruktur geht zu Lasten von Parkplätzen**

Auch der weitere Abbau von vielen hunderten von Parkplätzen zugunsten des erweiterten Velo-Netzes ist äusserst bedenklich. Sind doch bereits in den letzten Jahren mehrere hundert Parkplätze aufgrund ausgewiesener Velostrassen aufgehoben worden. Nun geht es weiter: Auf der durch die Wettsteinallee und die Bäumlihofstrasse führenden Velorouten hat es heute bis zur Grenze zu Riehen 230 Parkplätze. Wird die Nebenfahrbahn der Bäumlihofstrasse zur Velo-Vorzugsroute, bedingt dies den Abbau von 55 Parkplätzen. Auf der Wanderstrasse gibt es bis zur Kantonsgrenze aktuell 230 Parkplätze. Von diesen werden mindestens 80 aufgehoben. Auf der Achse St. Jakobs-Strasse / Reinacherstrasse sind von den heute bestehenden 115 Parkplätzen etwa 55 betroffen.

Des Weiteren wird das geplante Vorrecht für Velo-Vorzugsrouten auf Haupt- und Quartierstrassen den wirtschaftlichen Verkehr erheblich einschränken. Unternehmen und Gewerbetreibende, die auf eine reibungslose und effiziente Mobilität angewiesen sind, werden durch die Umsetzung der Initiative und den Gegenvorschlag der Regierung massiv benachteiligt. Lieferdienste, Handwerksbetriebe und der gewerbliche Kundenverkehr führen zu drastischen Einschränkungen der individuellen Verkehrsfreiheit und beeinträchtigen die Effizienz des Wirtschaftsverkehrs erheblich.

Ein wichtiger Aspekt für das ökonomische Arbeiten von Dienstleistungsbetrieben ist die Möglichkeit, ihr Servicefahrzeug nahe am zeitlich gegebenen Arbeitsort abzustellen. Wenn jedoch Parkplätze kaum oder gar nicht mehr verfügbar sind, nützt auch eine bezahlte Gewerbekarte nur bedingt. Die Fahrzeuge müssen notgedrungen auf Fahrspuren geparkt werden, was zwangsläufig zu Konflikten führt. Besonders bei einer Ansammlung mehrerer Dienstleister, die einen Parkplatz benötigen, wird die Situation noch prekärer und führt zu zeitaufwändigem Suchverkehr. Diese Verzögerung beeinträchtigt zusätzlich den Umsatz vieler Gewerbebetriebe, die bereits durch steigende Kosten und zunehmende Bürokratie unter Druck stehen.

Die Sonderrechte der Velorouten im bestehenden Strassennetz betrifft aber nicht nur die Gewerbetreibenden und den privaten MIV, sondern auch Blaulichtorganisationen wie Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste, deren Effektivität und schnelle Einsatzfähigkeit durch die Umverteilung des Strassenraums deutlich beeinträchtigt wird. Alarmierend, denn in Notfällen, bei denen jede Sekunde zählt, können die geplanten verkehrstechnischen Einschränkungen der Strassensituation zu lebensbedrohlichen Verzögerungen führen.

### **Initiative und Gegenvorschlag fordern neue Fachstellen**

Die Initiative sieht weiter vor, neue bürokratische Strukturen zu schaffen, mitunter auch ein „Velo-Express-Team“ sowie eine verwaltungsinterne Fachstelle zur Überwachung der Veloinfrastruktur. Der Gegenvorschlag der Regierung unterstützt die Idee einer Einführung einer Fachstelle Veloverkehr, um die geplanten Velomassnahmen umzusetzen. Diese jährlichen Ausgaben für weitere personelle Ressourcen und zur Finanzierung der Umsetzung der Veloverkehrsmassnahmen beinhalteten Infrastrukturkosten von 16 Millionen Franken und zusätzliche Personalkosten von 4.5 Millionen Franken für die nächsten 10 Jahre. Zuzüglich wird ein jährlich wiederkehrender Betrag von 180'000 Franken – unbefristet – für die Velofachstelle erforderlich. Dies entspricht einer Gesamtsumme für die nächsten 10 Umsetzungsjahre von über 30,5 Millionen Franken, statt dem aktuellen Investitionsvolumen von 10 Millionen Franken.

Nebst den überhöhten Infrastrukturkosten widersprechen diese zusätzlichen erheblichen Personalkosten auch dem Grundsatz einer schlanken und effizienten Verwaltung. Insbesondere da andere dringende Herausforderungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur, wie etwa die Förderung alternativer Antriebstechnologien, die Verbesserung des ÖV-Netzes und der Sicherheit des Fussverkehrs, gänzlich unberücksichtigt bleiben. Eine detaillierte transparente Kosten-Nutzen-Analyse, die diese erheblichen Investitionen rational begründen kann, fehlt vollständig. Es entsteht vielmehr der Eindruck, dass es sich hier um ein Prestigeprojekt handelt, dessen Umsetzung die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler unverhältnismässig einseitig belasten wird.

### **Fazit**

Diese Ausführungen zeigen, dass sowohl die Initiative als auch der Gegenvorschlag der Regierung – auch aus Sicht der bundesrechtlichen Vorgaben – viel zu weit gehen und ein übertriebener Basel-Finish weder gesetzlich notwendig noch inhaltlich zielführend ist. Auch der Kanton Basel-Stadt

ist zukünftig weiterhin befugt, sämtliche Interessen sorgfältig miteinander abzuwägen und für sämtliche Verkehrsteilnehmenden und Anspruchsgruppen sinnvolle Lösungen zu finden. Eine einseitige Bevorzugung des Veloverkehrs ist vom Bund nicht vorgesehen und sollte aus Sicht der Kommissionsminderheit der UVEK auch nicht angestrebt werden.

Wir sind deshalb zum klaren Schluss gekommen, dass die Velo-Initiative zwar gut gemeint sein mag, in ihrer Ausgestaltung jedoch unverhältnismässig und unverantwortlich ist.

Auch der Gegenvorschlag der Regierung löst die Kernprobleme nicht und verstärkt sie in einigen Punkten sogar. Aus diesen Gründen beantragt die UVEK-Minderheit, sowohl die Initiative als auch den Gegenvorschlag der Regierung mit Nachdruck abzulehnen.

## **10. Antrag der Kommissionsminderheit**

Gestützt auf ihre Ausführungen in ihrem Bericht beantragt die Kommissionsminderheit dem Grossen Rat mit 4:0 Stimmen die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs.

Den vorliegenden Bericht hat die Kommissionsminderheit an ihrer Sitzung vom 11. Dezember 2024 mit 4:0 Stimmen verabschiedet und die Kommissionsvizepräsidentin zur Sprecherin bestimmt.

Im Namen der Minderheit der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

Nicole Strahm-Lavanchy  
Kommissionsvizepräsidentin

## Grossratsbeschluss

### betreffend Volksinitiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt»

(vom .....)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsichtnahme in den Bericht des Regierungsrats Nr. 22.0979.03 vom 13. März 2024 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 22.0979.04 vom 11. Dezember 2024, beschliesst:

Die von 3'323 im Kanton Basel-Stadt Stimmberchtigten eingereichte, unformulierte Volksinitiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» mit dem folgenden Wortlaut:

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

*Es sind die rechtlichen Grundlagen zu schaffen für sichere Velorouten in Basel-Stadt. Dabei sind folgende Punkte zu berücksichtigen:*

#### **Grundsätze**

*1 In Basel-Stadt müssen sichere, durchgehende Velorouten eingerichtet werden. Velorouten sind möglichst einheitlich und erkennbar zu gestalten. Dies gilt für Markierungen, Signalisationen und Routenführung.*

*2 An verkehrsreichen sowie an gefährlichen Knoten werden Velorouten in der Regel getrennt vom privaten Motorfahrzeugverkehr geführt. Der Umbau bereits bestehender Unter- oder Überführungen zur Entflechtung ist zu prüfen.*

*3 Zu parkierten Autos wird auf Velorouten das Einhalten eines Sicherheitsabstands ermöglicht.*

*4 Der öffentliche Verkehr geniesst Vorrang (Kantonsverfassung §30).*

*5 Die Sicherheit des Fussverkehrs ist zu gewährleisten, Mischverkehr ist möglichst zu vermeiden.*

*6 Die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs hat Vorrang im Verhältnis zu den Kapazitäten für den rollenden und ruhenden privaten Motorfahrzeugverkehr.*

*7 Der Regierungsrat sorgt für die Qualitätssicherung und die Einhaltung von Mindestbreiten. Lässt die Strassenbreite oder der Baumbestand dies nicht zu, kann die Mindestbreite (Artikel 16, 18, 19, 20) örtlich leicht reduziert werden.*

#### **Velo-Vorzugsrouten**

*8 Der Kanton schafft neu als Bestandteil des Teilrichtplans Velo ein Netz von Velo-Vorzugsrouten. Diese können auch durch Aufwertung bestehender Basis- und Pendlerrouten entstehen.*

*9 Die Gesamtlänge der Velo-Vorzugsrouten im Kanton soll mindestens 50 km betragen.*

*10 Velo-Vorzugsrouten erschliessen von der Innenstadt ausgehend alle Aussenquartiere bis an die Kantonsgrenzen und verbinden die Quartiere untereinander. Sie werden durchgängig als Radweg oder Radstreifen gestaltet (auch über Knoten) und angemessen signalisiert.*

11 Velo-Vorzugsrouten zeichnen sich aus durch Durchgängigkeit, Direktheit, Attraktivität und Sicherheit.

12 Auf Velo-Vorzugsrouten wird auf ungünstige Geometrien und Randsteine, ungünstige Topografie sowie steile Über- und Unterführungen verzichtet. Velo-Vorzugsrouten werden wo immer möglich baulich vom privaten Motorfahrzeugverkehr getrennt.

13 Auf Velo-Vorzugsrouten ist auf geeigneten Strecken das Nebeneinanderfahren möglich.

14 Auf Velo-Vorzugsrouten hat der Veloverkehr in der Regel Vortritt an Knoten.

15 Führen Velo-Vorzugsrouten durch Quartierstrassen, ist der motorisierte Durchgangsverkehr zu unterbrechen, z.B. durch gegenläufige Einbahnstrassen.

16 Die Mindestbreite der Velo-Vorzugsrouten beträgt 2,4 m pro Fahrtrichtung.

### **Basis- und Pendlerrouten**

17 Der Kanton sorgt auf Grundlage des Teilrichtplans Velo für sichere, durchgehende Basis- und Pendlerrouten.

18 Ausserhalb der Tempo-30-Zonen ist auf Basis- und Pendlerrouten, wo kein Radweg möglich ist, ein mind. 1,8 m breiter Radstreifen zu markieren.

19 Führen Basis- oder Pendlerrouten im Gegenverkehr durch Auto-Einbahnstrassen in Tempo-30-Zonen, ist eine allgemeine Mindestdurchfahrtsbreite von 4 m einzuhalten. Zum ruhenden privaten Motorfahrzeugverkehr ist zusätzlich jeweils ein Sicherheitsabstand von 0,75 m zu gewähren.

20 Durch Tempo-30-Zonen sind in jeder Fahrtrichtung mindestens Radstreifen zu markieren, sofern die Tagesfrequenzen des privaten Motorfahrzeugverkehrs an Werktagen 2'500 Fahrzeuge übersteigen.

### **Umsetzung von Massnahmen**

21 Die zuständigen Behörden verfügen über die nötige personelle Ausstattung.

22 Eine verwaltungsinterne Fachstelle begleitet alle Bauprojekte des Kantons und der Gemeinden und achtet auf die Durchsetzung der Mindestnormen.

23 Die zuständigen Behörden bezeichnen zusätzlich ein «Velo-Express-Team», das auch als Ansprechstelle für Meldungen aus der Bevölkerung dient und die folgenden Aufgaben wahrnimmt: Beseitigung von Gefahrenstellen, Ermitteln von Schwachstellen auf Velorouten, Entwickeln, Planen, Projektieren und Umsetzen von Sofortmassnahmen, sichere Veloführung im Bereich von Baustellen, Qualitätsmessung und Zielüberprüfung, Monitoring und Dokumentation der Massnahmen.

### **Finanzierung**

24 Zur Finanzierung der Umsetzung (Massnahmen inkl. Personalkosten) wird ein Velofonds eingerichtet. Dieser wird bis zur endgültigen Fertigstellung des Veloroutennetzes jährlich mit mindestens CHF 5 Mio. gespiesen. Für Sofortmassnahmen wird ein Betrag von mindestens CHF 1 Mio. jährlich zusätzlich im Budget eingestellt.

25 Dem Fonds nicht angelastet werden Massnahmen und Personalkosten, die im Rahmen von Planung und Vollzug des ordentlichen Strassenbaus inkl. Erneuerungen stattfinden oder Massnahmen und Personalkosten, die als Projekt mit einem separaten Kredit verabschiedet werden.

### **Fristen**

26 Das Streckennetz der Velo-Vorzugsrouten und der Basis- und Pendlerrouten gemäss Teilrichtplan Velo ist auf Basis der definierten Mindestbreiten bis 2035 zu erstellen. Wo die neuen Mindestbreiten mittels Markierungen und kleinen baulichen Massnahmen erreicht werden

*können, sind diese innert zwei Jahren umzusetzen. Weitere Netzverbesserungen werden bis mindestens 2045 aus dem Velofonds finanziert.*

*27 Der Vollzug der Umsetzung des Teilrichtplans Velo ist so zu gestalten, dass zwischen der Verabschiedung eines Projektes durch die zuständige Instanz bis zur finalen Genehmigung nicht mehr als 12 Monate verstreichen.»*

ist, sofern sie nicht zurückgezogen wird, der Gesamtheit der Stimmberchtigten mit der Empfehlung auf Verwerfung und ohne Gegenvorschlag zum Entscheid vorzulegen.

Bei Annahme der Volksinitiative arbeitet der Grosse Rat unverzüglich eine entsprechende Vorlage aus.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.