



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

**10.5104.02**

BVD/P105104

Basel, 5. September 2012

Regierungsratsbeschluss  
vom 4. September 2012

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

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 10. Juni 2010 den nachstehenden Anzug Jörg Vitelli und Konsorten dem Regierungsrat 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 Fahrradzuführen
- 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“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

## 1. Ausgangslage

Mit dem aufgrund des Gegenvorschlags zur Städteinitiative angepassten Umweltschutzgesetz, dem inhaltlich weitgehend fertig gestellten Teilrichtplan Velo sowie der Strategie zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs des BVD verfügt der Kanton Basel-Stadt über wesentliche Grundlagen und klare Ziele bei der Förderung des Veloverkehrs im Sinne der Anzugsstellenden. Zudem schreibt er seine bestehenden planerischen Instrumente zum Veloverkehr regelmässig fort und stellt finanzielle Mittel für eine konsequente Veloförderung zur Verfügung.

Schon heute legt die Basler Bevölkerung 20% der Wege mit dem Velo zurück. Diese bereits sehr erfreuliche Tatsache ist zugleich Ansporn für eine stetige Weiterverfolgung der Veloförderung als Bestandteil einer stadtgerechten Verkehrsentwicklung in Basel. Der Regierungsrat will die laufenden Aktivitäten zur Veloförderung in einem Masterplan Velo zusammenfassen. Eine Grundlage dafür werden die Ergebnisse des aktuellen Studienauftrags zur Umsetzung des Reduktionsziels von 10% beim MIV sein.

## 2. Beantwortung der Fragen, Prüfung und Bericht

1. *Masterplan Velo mit dem Ziel, eine Steigerung des Anteils des Veloverkehrs um 10% am Gesamtverkehr in den nächsten 10 Jahren zu Lasten motorisierter Fahrten im Nahverkehr zu erreichen*

Die Basler Bevölkerung legt heute rund 20% aller Wege mit dem Velo zurück (MIV 23%, ÖV 28%, Fuss 29%; Mobilitätsverhalten Basel 2010, socialdata München).

Ein besonders hoher Veloanteil von ca. 30% des Verkehrsaufkommens wie von den Anzugsstellenden für Basel gefordert wird heute lediglich in sechs von insgesamt 287 untersuchten europäischen Städten erreicht<sup>1</sup>. Neben vier niederländischen Städten sind dies Kopenhagen und Münster. Diesen sechs Städten ist gemeinsam, dass sie über einen tiefen ÖV-Anteil verfügen, zudem übersteigt ihr MIV-Anteil denjenigen von Basel deutlich. Einen MIV-Anteil von unter 20% weist dieselbe Statistik für nur vier Städte aus. Bemerkenswert ist, dass alle diese Städte einen extrem tiefen Veloanteil von 1% bis 3% besitzen. Der Grossteil des Verkehrs wird mit dem ÖV oder zu Fuss zurückgelegt.

Diese Beispiele zeigen anschaulich, dass die Verkehrsmittelwahl immer gesamthaft zu betrachten ist. Es macht daher nicht unbedingt Sinn, lediglich eine isolierte Zielvorgabe betreffend Veloanteil zu formulieren. Vielmehr sind es Fussverkehr, Veloverkehr und ÖV, die ge-

---

<sup>1</sup> Quelle (Stand 02.4.2012): EPOMM - European Plattform on Mobility Management. Betrachtet werden 287 europäische Städte mit einer Bevölkerung von mehr 100'000 (<http://www.epomm.eu/tems/index.phtml>)

samthaft gegenüber den motorisierten Individualverkehrsmitteln in ihren Anteilen zu steigern sind. Nichtsdestotrotz soll der Anteil Velofahrten selbstverständlich gesteigert werden.

2. *Masterplan Velo mit dem Ziel, ein Sicherheitsprogramm zur Halbierung der Velounfälle in den nächsten 10 Jahren umzusetzen*

Dem sicheren Verkehrsablauf und der sicheren Beteiligung aller Verkehrsteilnehmenden kommt im Kanton Basel-Stadt eine sehr hohe Bedeutung zu. Die entsprechenden Stellen arbeiten kontinuierlich daran, die Verkehrsinfrastruktur so zu gestalten, dass Unfälle möglichst vermieden, und Unfallzahlen gesenkt werden können. Zudem leistet die Verkehrsprävention mit ihren Angeboten zur Verkehrserziehung und Mobilitätsschulung wertvolle Arbeit zur Unfallverhütung. Basel gehört bereits heute zu den Städten mit der höchsten Verkehrssicherheit der Schweiz.

Entwicklung der Unfallzahlen und Unfälle mit Velobeteiligung (Jahresstatistik der Kantonspolizei Basel-Stadt):

<b>Jahr</b>	<b>Total Unfälle Kanton Basel-Stadt</b>	<b>Unfälle mit Velobeteiligung Kanton Basel-Stadt</b>
<b>1995</b>	3965	309
<b>2000</b>	2340	201
<b>2005</b>	1864	207
<b>2010</b>	1153	132

Sowohl die Zahl der Verkehrsunfälle insgesamt, als auch die Zahl der Unfälle mit Velobeteiligung sind im Kanton Basel-Stadt stark rückläufig. Es werden grundsätzlich alle Stellen im Verkehrsnetz, die eine Häufung von Unfällen, d.h. mehr als vier Unfälle pro Jahr, aufweisen oder mit tödlichen Unfällen in Zusammenhang stehen, genau analysiert. Der Dienst für Verkehrssicherheit der Kantonspolizei wertet die Unfallprotokolle aus, zudem finden Begehungen vor Ort statt. Die amtsübergreifende Projektkoordinationskommission behandelt die bestehenden Schwachstellen und löst signalisations- und markierungstechnische oder bauliche Massnahmen zur Entschärfung dieser Situationen aus. Der Kanton Basel-Stadt verfolgt eine gesamthafte also verkehrsträgerübergreifende Reduktion der Unfälle. Diese Politik soll fortgesetzt werden.

Im Kantonalen Richtplan 2009 wird die Erhöhung der Sicherheit für Velofahrer explizit formuliert. Im Teilrichtplan Velo 2012 wird dieses Ziel noch konkretisiert. Das Veloroutennetz soll für alle Nutzergruppen geeignete und sichere Verbindungen aufweisen. Hierfür sollen die ausgewiesenen Schwachstellen abgebaut und Netzlücken geschlossen werden.

3. *Masterplan Velo mit dem Ziel, den Ausbau der Veloinfrastruktur mit attraktiven Velorouten umzusetzen*

Im bestehenden und zu aktualisierenden Teilrichtplan Velo sind Qualitätsanforderungen des Veloverkehrs an eine adäquate Infrastruktur im öffentlichen Raum festgehalten. Die Anforderungen des Veloverkehrs werden damit auch in anderen Projekten und übergeordneten Planungen gebührend berücksichtigt und integriert.

Mit der geplanten neuen Unterscheidung des Veloroutennetzes in Pendlerrouen und Basisrouen wird auch den unterschiedlichen Anforderungen der Nutzer/-innen Rechnung getragen. Auf dem Basisrouennetz wird Velofahrenden mit einem erhöhten Sicherheitsbedürfnis besonders Rechnung getragen; die *Basisrouen* sollen eine möglichst sichere Erschliessung aller Ziele des Alltags- sowie des Freizeitverkehrs ermöglichen. Die *Pendlerrouen* sollen eine möglichst rasche Verbindung ohne Umwege auch über grössere Strecken anbieten.

4. *Masterplan Velo mit dem Ziel, Velo-Rahmenkredite innert der vom Parlament vorgegebenen Zeit umsetzen*

Die Bearbeitung der Projekte zur Veloförderung ist an die bestehenden personellen Ressourcen gekoppelt. Die bewilligten zwei Stellen zulasten des Rahmenkredits zur Förderung des Langsamverkehrs konnten 2011 im BVD besetzt werden. Mit dieser Aufstockung ist es bereits gelungen, die aus den Rahmenkrediten ausgeschöpften Mittel deutlich zu steigern. Für das laufende Jahr 2012 ist eine weitere Zunahme vorgesehen, so dass der neue Rahmenkredit Langsamverkehr voraussichtlich im geplanten Zeitraum von vier Jahren (2011–2014) ausgeschöpft werden kann.

Entwicklung der Ausgaben zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs aus den Rahmenkrediten (CHF):

Jahr	Rahmenkredit Fussverkehr	2. Rahmenkredit Veloverkehr	Rahmenkredit Langsamverkehr	Total Rahmenkredite
2007	359'000	685'000	-	1'044'000
2008	1'162'000	540'000	-	1'702'000
2009	397'000	370'000	-	767'000
2010	812'000	1'080'000	-	1'892'000
2011	810'000	1'090'000	390'000	2'290'000
(geplant) 2012	10'000	1'850'000	2'580'000	4'400'000
Restkredit	-	1'450'000	7'030'000	8'480'000

5. *Masterplan Velo mit dem Ziel, ein gezieltes Förderprogramm für velofahrende Kinder zu etablieren*

Im Rahmen der Verkehrsprävention vermittelt die Kantonspolizei Schulkindern sowohl in der Theorie als auch in der Praxis Velokompetenzen. Die praktische Umsetzung der Verkehrs-

prävention erfolgt schulstufenübergreifend in Zusammenarbeit mit den Schulen und beinhaltet altersgerechte Verkehrslektionen vom Kindergarten bis in die Sekundarstufe I. Daneben führen die Verkehrsinstruktoren Schulwegbestimmungen und -überwachungen sowie Schulwegtrainings durch.

Im Rahmen der Veloförderstrategie bestehen seitens des Bau- und Verkehrsdepartements Bestrebungen, „Best-Practice“-Beispiele, wie sie heute bereits vereinzelt an Schulen oder von ProVelo angeboten werden, zu fördern und deren Umsetzung an weiteren Schulen anzuregen und zu unterstützen. Dazu gehören Fahrpraxisangebote, Exkursionen oder Velowerkstätten an Schulen.

6. *Können mit einer effizienten Projektorganisation, einem kleinen Stab im BVD und die Auftragsvergabe nach aussen bald erkennbare Resultate getätigt werden?*

Die Fachstellen im BVD arbeiten eng und vernetzt miteinander zusammen. Die spezifischen Aufgabenbereiche der Fachstellen werden so effizient koordiniert, und die Projekte im Sinne eines schlanken und zugleich abgestimmten Vorgehens umgesetzt.

Mit der Besetzung der zwei Projektstellen im BVD wurden die personellen Ressourcen erweitert. Ein deutlich spürbarer Teil dieser Ressourcen wird allerdings für die Beantwortung der äusserst zahlreichen politischen Vorstösse zum Thema Veloverkehr aufgewendet. Selbstverständlich werden zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs weiterhin Projektaufträge an aussen stehende Unternehmen vergeben. Dies erlaubt, die Planung und Umsetzung zahlreicher Velomassnahmen voranzutreiben.

### 3. **Antrag**

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Basel braucht einen Masterplan Velo stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatschreiberin