



An den Grossen Rat

10.5111.04

14.5436.02

BVD/P105111/P145436

Basel, 14. September 2016

Regierungsratsbeschluss vom 13. September 2016

Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend Aufbau eines Velobahn-Netzes

Anzug Brigitte Heilbronner und Konsorten betreffend Velo- und Fussgängerbrücke beim Zolli entlang der SNCF

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 17. Dezember 2014 vom Schreiben 10.5111.03 des Regierungsrates Kenntnis genommen und entgegen dem Antrag des Regierungsrates den nachstehenden Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten stehen lassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

„Fahrrad fahren ist unbestrittenermassen umwelt- und ressourcenschonend, gesundheitsfördernd, und für den Staat langfristig günstig. Deshalb, und mit Blick auf das kantonale Ziel der "2000-Watt-Gesellschaft", ist der Anteil des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen zu steigern.

Die Verkehrsplanung und Lenkung der Verkehrsströme geht aber in der Regel noch vom heute dominierenden motorisierten Verkehr aus. Velofahrer fristen auf der Strasse im wahrsten Sinne des Wortes eine prekäre Randexistenz. Zu ihrem Schutz, und um den motorisierten Verkehr nicht zu behindern, verweist man sie auf umständliche Umwege.

Will man das Radfahren erfolgreich fördern, müssen die Verkehrswege aus Sicht der Radfahrenden geplant werden. Den Radfahrenden sind also nicht nur sichere, sondern auch schnelle und direkte Verbindungen durch die Stadt und die Agglomeration zur Verfügung zu stellen.

Dies würde mit einem Netz von für Fahrräder reservierten "Velobahnen" erreicht, welche als Magistralen des regionalen Veloverkehrs dienen. Solche speziell markierten Velobahnen würden parallel zu den Hauptverkehrsachsen oder in zweispurigen Einbahnstrassen neben der Autospur angelegt, oder durch dafür ausgeschiedene Strassen geführt (mit Zulassung eines langsamen Autoverkehrs für Anwohner oder Zubringer).

Analog zum Netz der Autobahnen wären Velobahnen möglichst hindernisfrei anzulegen und breit genug für sicheres Überholen. Wo dies nicht mittels der Velo bevorzuger Markierung oder Signalisation erreicht werden kann, sollten auch Brücken bzw. Unter- oder Überführungen in Betracht gezogen werden.

Zur Entwicklung, Planung und Einführung wären Pilotprojekte sinnvoll, zum Beispiel auf der Strassenlinie Leimenstrasse-Oberwilerstrasse oder auf der Hammerstrasse.

Andere europäische Städte investieren übrigens gezielt und erfolgreich in Veloweg-Netze; so erreicht Amsterdam mit seinem "Hoofdnnet Fiets" (Velo-Hauptnetz) 2010 37% Veloverkehrsanteil und die Stadt Paris hat mit ihrer Umwandlung von zweispurigen Strassen mit Gegenverkehr zu Einbahnstrassen mit getrennter Spur für Velofahrer viel an Attraktivität gewonnen.

Der Regierungsrat wird gebeten zu prüfen und zu berichten,

- ob ein oben skizziertes „Velobahn-Netz“ in der Stadt Basel eingerichtet werden könnte,
- bis wann dieses geplant und umgesetzt werden könnte,
- welche Pilotprojekte er als sinnvoll erachten würde,
- welche Kostenfolgen daraus entstehen würden und welche Finanzierungsmöglichkeit er sieht, z.B. durch die Nutzung des bestehenden 6 Mio. Rahmenkredits für das Veloroutennetz.“

David Wüest-Rudin, Martina Bernasconi, Stephan Luethi-Brüderlin, Christoph Wydler, Helen Schai-Zigerlig, Mirjam Ballmer, Jörg Vitelli, Aeneas Wanner, Rolf von Aarburg, Sibel Arslan, Brigitte Heilbronner“

Der Grosse Rat hat den nachstehenden Anzug Brigitte Heilbronner und Konsorten dem Regierungsrat am 19. November 2014 zum Bericht überwiesen:

„Im Jahr 2010 hat das Bau- und Verkehrsdepartement eine Strategie erarbeitet, um den Velo- und Fussverkehr noch weiter zu fördern. Ziel soll es sein, die fussgänger- und velofreundlichste Stadt der Schweiz zu werden (Originalton BVD).

Wie das BVD schreibt, sind unter Anderem zusammenhängende komfortable Fusswegverbindungen und ein gut ausgebautes und sicheres Veloroutennetz Voraussetzung für eine hohe Akzeptanz und hohe Anteile des Fuss- und Veloverkehrs. Fussgänger und Fussgängerinnen sowie Velofahrerinnen und Velofahrer von jung bis alt sollen sich sicher fühlen und rasch vorwärts kommen. Dazu braucht es Verbesserungen in der Infrastruktur.

Ein Projekt, das bereits im Agglomerationsprogramm der 1. Generation (2008) aufgeführt war und das auch im alten Teilplan Velo-/Mofa wie auch im Kantonalen Richtplan Basel-Stadt, der von der Regierung am 10. Juni 2014 erlassen wurde, zu finden ist, ist eine Velo- und Fussgängerbrücke entlang der Eisenbahnbrücke der SNCF und über den Zoo Basel (Zolli-Brücke).

Wer heute von Basel-West mit dem Fahrrad ins Gundeli oder an den Bahnhof-SBB oder vom Gundeli nach Basel-West fahren möchte, dem/der bleibt nur der Weg via Dorenbachkreisel oder über den Birsigviadukt via Kreuzung bei der Margarethenbrücke/Markthalle. Auf dem Birsigviadukt mit den schmalen Radstreifen gab es leider schon tödliche Velounfälle. An beiden Kreuzungen - sowohl der als Doppelspur ausgelegte Dorenbachkreisel als auch die Kreuzung bei der Margarethenbrücke/Markthalle sind gefährliche Stellen (MIV, Bus, Tram) und nur für gute und sichere Velofahrerinnen und Velofahrer ohne grössere Probleme zu bewältigen. Viele Velofahrer und Velofahrerinnen meiden auch bewusst den Dorenbachkreisel, weil er ihnen zu gefährlich ist (es gab schon mehrere Unfälle mit Velos).

Will man ernsthaft Verbesserungen in der Infrastruktur, damit sich Velofahrerinnen und Velofahrer sicher bewegen können, dann braucht es die "Zolli-Brücke". Nur der Bau dieser Brücke garantiert eine schnelle und sichere Velo- und Fussgänger Verbindung von Basel-West ins Gundeli und weiter zum Sportzentrum nach St. Jakob oder an den Bahnhof-SBB und in umgekehrter Richtung vom Gundeli zur wichtigen und stark befahrenen Veloroute Basel-West (Bernerring, St. Galler-Ring, Strassburgerallee und Mülhauserstrasse bis zum Rhein), sowie zu den Sport- und Freizeitzentren Schützenmatte und Bachgraben.

Die Anzugstellenden bitten den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, ob dem Grossen Rat bald eine Vorlage unterbreitet werden kann mit dem Ziel, eine Velo- und Fussgängerbrücke entlang der Eisenbahnbrücke SNCF über den Zolli zu bauen, damit für Velofahrende eine direkte und sichere Verbindung von Basel-West ins Gundeli und an den Bahnhof-SBB sowie umgekehrt geschaffen werden kann.“

Brigitte Heilbronner, Jörg Vitelli, Stephan Luethi-Brüderlin, Michael Wüthrich, Eveline Rommerskirchen, Beatrice Isler, Heiner Vischer, Dominique König-Lüdin, Helen Schai-Zigerlig, Anita Lachenmeier-Thüring

Wir berichten zu diesen Anzügen wie folgt:

Der Regierungsrat hat bereits in seinen Berichten vom 29. August 2012 und 29. Oktober 2014 zum Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend Aufbau eines Velobahn-Netzes Stellung genommen. Nachstehende Erläuterungen stellen eine Ergänzung dazu dar.

Da die im Anzug Heilbronner geforderte Velo- und Fussgängerbrücke über den Zoo einen wesentlichen Bestandteil des Velorings gemäss der kantonalen Volksinitiative „für eine ringförmige Velo-Komfortroute (Veloring-Initiative)“ darstellt, der wiederum die Forderungen des Anzugs Wüest-Rudin nach einem Velobahnnetz erfüllt, erlauben wir uns beide Anzüge zusammen zu beantworten.

1. Ausgangslage

Dem Regierungsrat ist es ein grosses Anliegen, sichere und auch den Nutzeranforderungen entsprechende Verkehrsinfrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr anzubieten. Deshalb investiert er in entsprechende Projekte zum Ausbau und zur Optimierung des Veloroutennetzes.

In der ersten Beantwortung des Anzugs David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend Aufbau eines Velobahn-Netzes hat der Regierungsrat die Festlegung von Pendler- und Basisrouten im Velonetz in Aussicht gestellt. In der zweiten Beantwortung ist er mit der Vorstellung des Teilrichtplans Velo 2013 (TRP Velo 2013, RRB Nr. 14/31/2-2.4 vom 28. Oktober 2014) diesem Anliegen nachgekommen.

Seit der zweiten Beantwortung des Anzugs David Wüest-Rudin im Herbst 2014 sind neue Massnahmen und weiterführende Absichten zur Förderung des Veloverkehrs im Sinne beider Anzüge in Planung. Diese werden nachfolgend kurz vorgestellt.

2. Aktuelle Arbeiten

2.1 Umsetzungsprogramm Teilrichtplan Velo

Der Regierungsrat unterstützt die rasche Umsetzung wichtiger Massnahmen aus dem Teilrichtplan (TRP) Velo. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat dazu ein entsprechendes Umsetzungsprogramm erarbeitet, das die Massnahmen für die Weiterentwicklung des Veloroutennetzes gemäss TRP Velo der nächsten zehn Jahre priorisiert. Der Regierungsrat hat dieses mit Beschluss Nr. 16/25/32 vom 30. August 2016 zur Kenntnis genommen.

Das im Umsetzungsprogramm definierte priorisierte Netz stellt unter anderem auch die Basis für die Eingabe von Velo-Massnahmen des Kantons Basel-Stadt im Agglomerationsprogramm dritter Generation dar. Die Zollibrücke ist Bestandteil des priorisierten Netzes des Umsetzungsprogramms und wurde bereits im Agglomerationsprogramm 1. Generation zur Mitfinanzierung eingereicht. Der Bund hat einen Beitrag an die Investitionskosten zugesagt.

2.2 Veloring-Initiative

Die Kantonale Volksinitiative „für eine ringförmige Velo-Komfortroute (Veloring-Initiative)“ ist am 20. Februar 2016 zustande gekommen. Der Regierungsrat hat einen Bericht zur Initiative an den

Grossen Rat erstellt (RRB Nr. 16/25/32). Darin beantragt er dem Grossen Rat, den Anliegen der Initianten nachzukommen und entsprechende Mittel zu bewilligen.

Die Veloring-Initiative ist kompatibel mit dem Netz des TRP Velo. Die Abschnitte des Velorings liegen auf dem kantonalen Veloroutennetz und decken sich fast vollständig mit dem zur Umsetzung priorisierten Netz. Die Zollibrücke stellt dabei einen wesentlichen Bestandteil des Velorings dar.

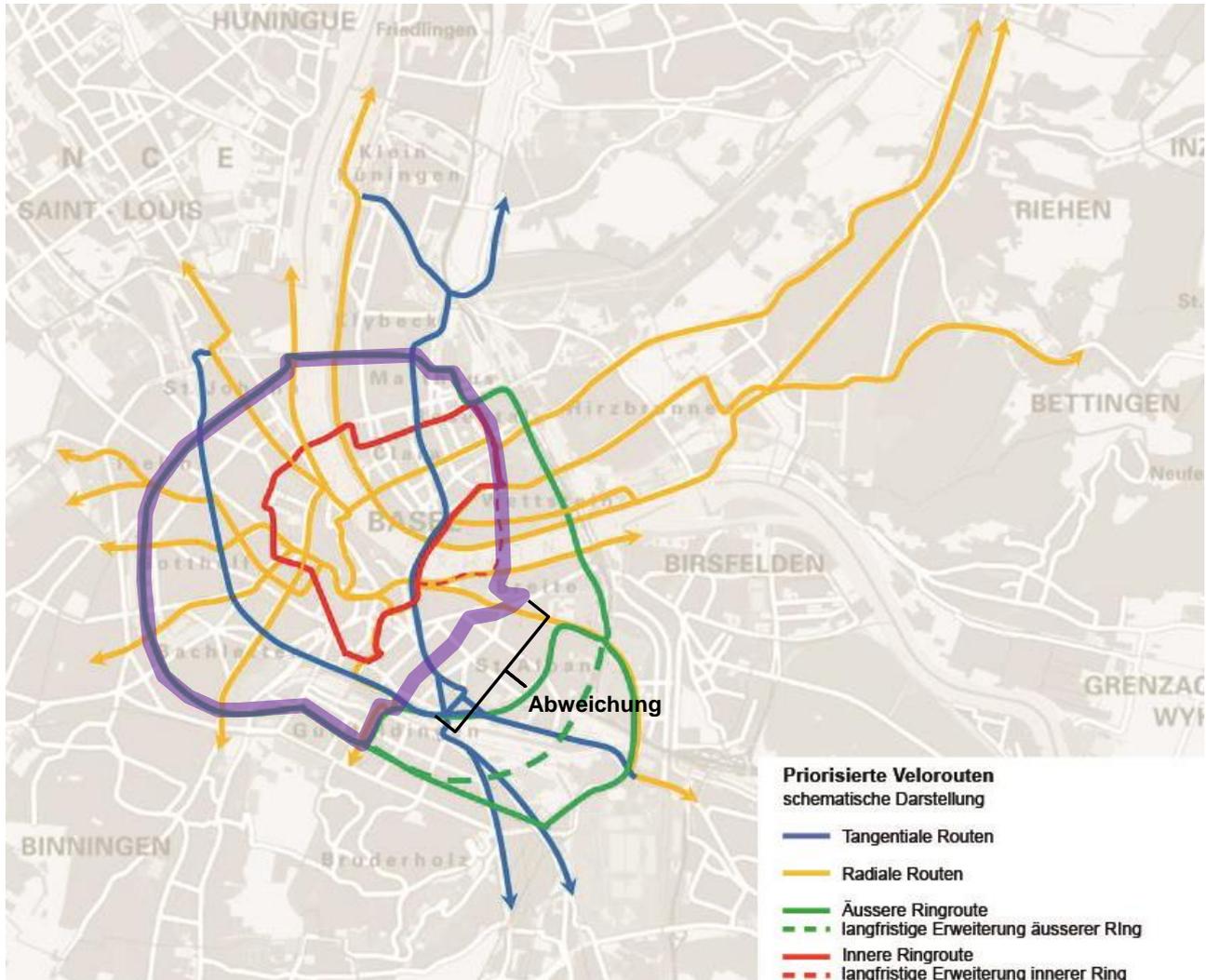


Abb. 1: Der Veloring der Initiative (violett) deckt sich mit priorisierten Routen des Umsetzungsprogramms TRP Velo mit Ausnahme des Abschnitts Bahnhof SBB Süd–St. Alban Rheinweg.

Auch die Anforderungen an den Veloring bezüglich Sicherheit, Lückenlosigkeit und Komfort lassen sich in die Ziele und Grundsätze des TRP Velo einordnen. Der Ring wird unter Berücksichtigung der bundesrechtlichen Vorschriften als sichere, vortrittsberechtigende und lückenlose Verbindung realisiert, welche genügend Platz zum gefahrlosen Überholen und Nebeneinanderfahren bietet. Der Veloring erfüllt damit die Vorgaben einer „Velobahn“.

Der Veloring soll als erste Etappe des priorisierten Netzes des TRP Velo in den Jahren 2018–2022 umgesetzt werden (ausgenommen Sevogelbrücke), vorausgesetzt der Grosse Rat genehmigt die entsprechenden Mittel und eine allfällige Volksabstimmung fällt positiv aus.

2.3 Pilotversuch Velostrassen

Um die Sicherheit für den Veloverkehr weiter zu verbessern und ihn auf Velorouten bevorzugt zu führen, bewilligte das Bundesamt für Strassen (ASTRA) in verschiedenen Schweizer Städten

neue Pilotversuche für sogenannte Velostrassen („Fahrradstrassen“). Dieses Regime hat sich im Ausland (Deutschland, Österreich, Belgien, Niederlande) seit Jahren bewährt. Velostrassen sind Strassenabschnitte mit Tempo 30, jedoch ohne die sonst üblichen Rechtsvortritte. Hauptnutzen für den Veloverkehr ist die Vortrittsberechtigung gegenüber den einmündenden Strassen, wodurch eine zügige und sichere Fahrt ohne Unterbrechungen ermöglicht wird. Das Velofahren wird attraktiver, unter anderem auch durch das erlaubte Nebeneinanderfahren (gemäss Art.43 Abs. 1 VRV bereits heute auf signalisierten Velorouten auf Nebenstrassen gestattet).

3. Zu den Fragen

3.1 Anzug David Wüest-Rudin betreffend Aufbau eines Velobahn-Netzes

Frage 1: Kann ein oben skizziertes „Velobahn-Netz“ in der Stadt Basel eingerichtet werden?

Wie in Kapitel 2.1 erläutert hat der Regierungsrat im Rahmen des Umsetzungsprogramms des TRP Velo ein priorisiertes Veloroutennetz ausgewiesen. Damit wird eine rasche und kontinuierliche Umsetzung möglich.

Gemäss Vorschlag der Veloring-Initiative soll ein deutlich markierter Veloring um das Basler Stadtzentrum eingerichtet werden. Der Veloring entspricht den Qualitätsanforderungen einer Velobahn und verläuft grösstenteils auf dem priorisierten Netz. Der Regierungsrat unterstützt dessen Umsetzung und hat dem Grossen Rat einen entsprechenden Bericht unterbreitet.

Die kontinuierlich vorangetriebene Verkehrsberuhigung erhöht die Sicherheit und Attraktivität des Veloverkehrs. Die Ausweisung von Strassen, die ausser Zubringerverkehr dem Veloverkehr vorbehalten sind und zur Kategorie der Erschliessungsstrassen zählen, ist verkehrsrechtlich nur beschränkt möglich. Mit Einrichtung von zwei Pilot-Velostrassen in Basel im Sommer 2016 kann dem Anliegen nach hindernisfreien, speziell signalisierten Velobahnen in T30-Zonen in einem ersten Schritt nachgekommen werden.

Frage 2: Bis wann kann dieses geplant und umgesetzt werden?

Mit dem Umsetzungsprogramm hat der Regierungsrat die Massnahmen zur Erweiterung und Optimierung des Veloroutennetzes der nächsten zehn Jahre priorisiert. Diese sind abgestimmt auf anstehende Erhaltungsmassnahmen und Grossprojekte.

Die Veloring-Initiative fordert die Einrichtung eines Velorings innerhalb von fünf Jahren nach Annahme der Initiative (exklusive Sevogelsteg). Es ist vorgesehen, diesen Ring als erste Etappe des priorisierten Netzes des TRP Velo umzusetzen. Zum heutigen Zeitpunkt sind dazu Vorbereitungen ab 2017 geplant, eine Umsetzung erfolgt voraussichtlich ab 2018.

Die Vorbereitungen zum Pilotprojekt Velostrassen sind abgeschlossen. Die Umsetzung der ersten beiden Pilotstrecken ist bis Ende August 2016 vorgesehen. Weitere können erst folgen, falls der Pilotversuch erfolgreich war und auf Bundesebene die rechtlich nötigen Grundlagen dazu geschaffen worden sind. Die Pilotversuche dauern mindestens 10 Monate und sind bis spätestens Ende September 2017 beendet. Die Federführung liegt beim Bundesamt für Strassen (ASTRA). Der Abschlussbericht des ASTRA mit den Auswertungen wird voraussichtlich im ersten Halbjahr 2018 vorliegen.

Frage 3: Welche Pilotprojekte erachtet der Regierungsrat als sinnvoll?

Im Rahmen des Pilotprojekts Velostrassen (vgl. Kapitel 2.3) werden auf Teilen des St. Alban-Rheinwegs und in der Mülhauserstrasse Velostrassen eingerichtet. Beide Strassen sind wichtige Basisvelorouten mit hohen Velofrequenzen, die Mülhauserstrasse ist zudem Teil des Velorings.

Frage 4: Welche Kostenfolgen würden daraus entstehen und welche Finanzierungsmöglichkeit sieht der Regierungsrat, z.B. durch die Nutzung des bestehenden 6 Mio. Rahmenkredits für das Veloroutennetz?

Die beiden Rahmenausgabenbewilligungen (RAB) in der Investitionsrechnung zur Förderung des Langsamverkehrs bzw. des Veloverkehrs stehen noch bis voraussichtlich Ende 2016 mit Restbeträgen für den Abschluss laufender Projekte zur Verfügung. Als Ablösung der RAB's erfolgt die Finanzierung von neuen Velomassnahmen seit 2015 grundsätzlich über die Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements. Es steht eine eigens dafür eingerichtete „Position Langsamverkehr“ zur Verfügung. Denn nach dem neuem Finanzhaushaltsgesetz dürfen weder Infrastrukturmassnahmen unter 300'000 Franken noch Massnahmen der SIA-Phasen 1, 2 und 6 (Konzepte und Planungen, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit, Monitoring) über die Investitionsrechnung finanziert werden. Für Projekte mit einer Investitionssumme grösser 300'000 Franken muss der Regierungsrat jeweils eine entsprechende Ausgabenbewilligung beim Grossen Rat beantragen. Velomassnahmen, die Bestandteil eines Gesamtprojekts sind, werden zulasten einer vom Grossen Rat bewilligten Ausgabe für das jeweiligen Gesamtprojekt umgesetzt.

Die Kostenfolge für die Umsetzung des gesamten priorisierten Veloroutennetzes des TRP Velo ist ohne die Erarbeitung konkreter Projekte in den nächsten Projektphasen der Planung und der Projektierung nicht abschätzbar. Mit dem Bericht zur Veloring-Initiative beantragt der Regierungsrat entsprechend dem Vorschlag der Initiative eine Gesamtsumme von 25 Mio. Franken für die Umsetzung des Velorings als erste Etappe des priorisierten Netzes. Diese Mittel verteilen sich abhängig von der Projektphase und Grösse der jeweiligen Einzelvorhaben auf verschiedene Positionen in der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements sowie auf die Investitionsrechnung.

Für die Umsetzung von Projekten auf dem priorisierten Veloroutennetz gemäss TRP Velo wird beim Bund in der dritten Generation eine Mitfinanzierung beantragt. Dazu werden zwei Umsetzungspakete à je 15,0 Mio. Franken eingereicht:

- 1. Umsetzungspaket im A-Horizont 3. Generation (Baubeginn 2019–2022)
- 2. Umsetzungspaket im B-Horizont 3. Generation (Baubeginn 2023–2026)

Eine genauere Aussage zur Finanzierungsbeteiligung des Bundes ist noch nicht möglich, da die Beratung des Fonds für Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr (NAF) in den Eidgenössischen Räten noch nicht abgeschlossen ist und der Bund erst 2017 mit der Evaluation und Prüfung der Agglomerationsprogramme beginnen wird.

3.2 Anzug Brigitte Heilbronner betreffend Velo- und Fussgängerbrücke beim Zolli entlang der SNCF

Anliegen: Vorlage für den Bau einer Velo- und Fussgängerbrücke entlang der Eisenbahnbrücke SNCF über den Zolli

Die Zollibrücke ist Bestandteil des Velorings. Wie in Fragen 2 und 4 zum Anzug David Wüest-Rudin erläutert, beantragt der Regierungsrat mit dem Bericht zur Veloring-Initiative eine Gesamtsumme von 25 Mio. Franken für die zeitnahe Umsetzung des Velorings als erste Etappe des priorisierten Netzes. Die Zollibrücke ist in diesem Antrag eingeschlossen, womit dieses Anliegen erfüllt wird.

4. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, die Anzüge David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend Aufbau eines Velobahn-Netzes sowie Brigitte Heilbronner und Konsorten betreffend Velo- und Fussgängerbrücke beim Zolli entlang der SNCF als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin