



An den Grossen Rat

21.5817.02

BVD/P215817

Basel, 23. Februar 2022

Regierungsratsbeschluss vom 22. Februar 2022

## Schriftliche Anfrage Raffaella Hanauer betreffend «Umsetzungsstand des Teilrichtplans Velo»

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Raffaella Hanauer dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

«Der Teilrichtplan Velo unterscheidet zwischen Strassen, welche für den Veloverkehr als Basis- oder Pendelrouten klassifiziert sind, und Strassen, welche für den Veloverkehr wenig Relevanz haben. Der Teilrichtplan sieht ebenfalls vor, auf den als Basis- oder Pendelrouten klassifizierten Strassen für die Velofahrenden Verbesserungen vorzunehmen. Während der Teilrichtplan bereits 2018 das letzte Mal grundsätzlich überprüft wurde und nun heute mit seinen Basis- und Pendelrouten und den dazugehörigen Massnahmen schon fast ein Jahrzehnt existiert, stellen Velofahrende immer wieder fest, dass längst nicht alle Routen mit Velomassnahmen ausgestattet sind. Daher bittet die Unterzeichnende die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie lange sind sämtliche Pendelrouten-/Basisrouten des Teilrichtplan Velos zusammengezählt in Kilometer?
  - a. Wie viele Kilometer davon sind bereits mit Velomassnahmen (Velostreifen, Veloweg, oder Velostrasse) versehen?
  - b. Wie viele Kilometer davon sind nicht mit Velomassnahmen versehen, sind jedoch in einer Begegnungszone?
  - c. Wie viele Kilometer davon sind nicht mit Velomassnahmen versehen, sind jedoch in einer Tempo 30 Zone?
  - d. Wie viele Kilometer davon sind nicht mit Velomassnahmen versehen und sind in einer Tempo 50 Zone?
2. Wie viele Kreuzungen und Knoten sind heute schon mit Velomassnahmen ausgestattet, und wie viele fehlen noch?
3. Wann gedenkt der Regierungsrat, die Umsetzung des Teilrichtplans zu erreichen und sämtliche Basis- und Pendelrouten den im Teilrichtplan definierten Anforderungen entsprechend mit Massnahmen ausgestattet zu haben?

Raffaella Hanauer»

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

## 1. Einleitung

Velofahren erfreut sich in Basel einer immer grösseren Beliebtheit. Es ist ein wichtiges verkehrspolitisches Anliegen des Regierungsrates, diese klimaschonende Art sich fortzubewegen weiter zu fördern. Der Teilrichtplan Velo 2018 ist Ausdruck davon und bildet eine wichtige Grundlage zur Weiterentwicklung einer velofreundlichen Infrastruktur.

Die Daten zu den umgesetzten Infrastrukturelementen auf dem kantonalen Veloroutennetz werden jährlich aktualisiert. Zurzeit ist die Aktualisierung für das Jahr 2021 am Laufen, weshalb sich die untenstehenden Angaben noch auf das Jahr 2020 beziehen. Erfreulicherweise konnten 2021 aufgrund des Abbaus von Parkplätzen entlang von Tramgleisen diverse neue Veloinfrastrukturmassnahmen wie Velostrassen oder Velostreifen umgesetzt werden. Punktuelle Verbesserungen gab es z.B. auch an Knoten mit neuen Aufstellbereichen für Velofahrende. Die aktuellen Zahlen liegen somit sicherlich noch etwas höher als die unten genannten Angaben.

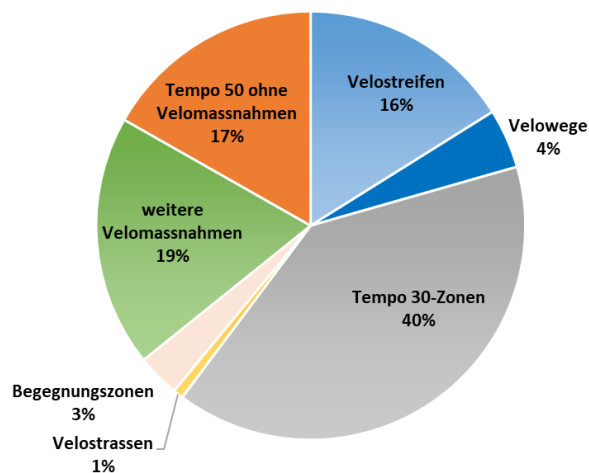
## 2. Zu den einzelnen Fragen

1. *Wie lange sind sämtliche Pendelrouten-/Basisrouten des Teilrichtplan Velos zusammengezählt in Kilometer?*
  - a. *Wie viele Kilometer davon sind bereits mit Velomassnahmen (Velostreifen, Veloweg, oder Velostrasse) versehen?*
  - b. *Wie viele Kilometer davon sind nicht mit Velomassnahmen versehen, sind jedoch in einer Begegnungszone?*
  - c. *Wie viele Kilometer davon sind nicht mit Velomassnahmen versehen, sind jedoch in einer Tempo 30 Zone?*
  - d. *Wie viele Kilometer davon sind nicht mit Velomassnahmen versehen und sind in einer Tempo 50 Zone*

Die Länge des kantonalen Veloroutennetzes (Pendler- und Basisrouten) gemäss Teilrichtplan Velo 2018 beträgt insgesamt rund 210 km (ohne Netzlücken und Anschlüsse).

Die meisten Strassenabschnitte in Basel können von Velos in beide Richtungen befahren werden, wobei sich aber die Infrastrukturelemente pro Fahrtrichtung unterscheiden können. So kann zum Beispiel ein Strassenabschnitt nur in eine Richtung einen Velostreifen aufweisen, in der anderen nicht. Zudem gibt es Teilstrecken, die als Einbahnstrasse signalisiert und auch von Velos nur in einer Richtung befahrbar sind. Entsprechend können die Längen der Velomassnahmen nicht ohne weiteres addiert und ins Verhältnis der genannten Gesamtlänge des kantonalen Veloroutennetzes gesetzt werden.

Für die nachfolgende Auswertung wurde eine vereinfachte Methode verwendet. Der Anteil der unterschiedlichen Arten von Velomassnahmen bezieht sich immer auf den Strassenabschnitt, unabhängig davon, ob die Massnahme nur in eine oder in beide Fahrrichtungen vorhanden ist. Daraus ergeben sich folgende Anteile:



43% der Strassen des kantonalen Veloroutennetzes liegen in einer Tempo 30- oder Begegnungszone ohne spezifische Velomassnahmen, die es hier aufgrund der tiefen Geschwindigkeiten meist nicht braucht. 20% der Strassen weisen einen Velostreifen oder Veloweg auf. Auf 19% der Strassen gibt es weitere Velomassnahmen. Dies können etwa Busspuren mit Velozulassung, gemeinsame Velo- und Fusswege oder Fusswege sein, auf denen Velos gestattet sind. Zudem finden sich in dieser Kategorie auch alle Strecken des Veloroutennetzes in den Langen Erlen, die für den motorisierten Verkehr nicht zugelassen sind. 17% des Veloroutennetzes verlaufen noch entlang von Tempo 50-Strassenabschnitten ohne geeignete Velomassnahmen.

2. *Wie viele Kreuzungen und Knoten sind heute schon mit Velomassnahmen ausgestattet, und wie viele fehlen noch?*

Velomassnahmen an Knoten wurden bisher nicht systematisch erfasst, weshalb sich die Frage nicht beantworten lässt. Infrastrukturmassnahmen an Knoten sind wichtig für eine sichere und attraktive Veloinfrastruktur. Der Regierungsrat achtet daher darauf, dass die Umgestaltung von Kreuzungspunkten im Rahmen von Erhaltungsprojekten stets auch die Situation für den Veloverkehr verbessert.

Daneben gibt es auch kurzfristig umsetzbare Massnahmen ohne grösseren baulichen Aufwand. So ist inzwischen an rund vierzig Standorten das freie Rechtsabbiegen bei Rot für den Veloverkehr signalisiert. Dies erlaubt den Velofahrenden, bei rot zeigender Ampel vorsichtig rechts abzubiegen, ohne am Lichtsignal warten zu müssen. Zudem werden laufend neue Aufstellbereiche für Velofahrende umgesetzt: Velofahrende erhalten dort die Möglichkeit, sich bei Rot in einem speziell markierten Bereich vor den Autos aufzustellen, was Sichtbarkeit und Sicherheit verbessert.

3. *Wann gedenkt der Regierungsrat, die Umsetzung des Teilrichtplans zu erreichen und sämtliche Basis- und Pendelrouten den im Teilrichtplan definierten Anforderungen entsprechend mit Massnahmen ausgestattet zu haben?*

Das Umsetzungsprogramm zum Teilrichtplan Velo 2018 enthält einen Massnahmenplan für die nächsten zehn Jahren. Das Umsetzungsprogramm definiert die prioritären Achsen auf denen besonders viele Velofahrende unterwegs sind. Hier, wo der Nutzen für die Velofahrenden am Grössten ist, können allfällige Massnahmen grundsätzlich auch unabhängig von Erhaltungsmaßnahmen umgesetzt werden. Ein genauer «Fahrplan» lässt sich aber nicht aufstellen, da die Infra-

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

strukturplanung ein rollender Prozess und entsprechend immer an sich ändernde Rahmenbedingungen zu knüpfen ist. Massnahmen ausserhalb des priorisierten Netzes werden im Rahmen der regulären Erhaltung geprüft und ggf. umgesetzt. Abgesehen davon wird der anstehende Fernwärmeausbau genutzt, um die Veloinfrastruktur weiter auszubauen und zu verbessern.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin