



An den Grossen Rat

22.0668.01

20.5183.02

BVD/P220668 / P205183

Basel, 29. Juni 2022

Regierungsratsbeschluss vom 28. Juni 2022

Ratschlag „Zweite Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr (RAB LV II) sowie zugehörige Planungsmittel“

sowie

Bericht zum Anzug Jean-Luc Perret und Konsorten betreffend neue Rahmenausgabenbewilligung Velo

Inhalt

1. Begehren	3
2. Begründung	3
2.1 Ausgangslage	3
2.2 Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs	4
2.3 Ziele und Bedarf.....	5
3. Grundlagen und Rahmenbedingungen	6
3.1 Rechtliche Vorgaben.....	6
3.2 Politische Rahmenbedingungen	6
3.3 Planerische Grundlagen	7
3.3.1 Kantonaler Richtplan und Teilrichtpläne	7
3.3.2 Umsetzungsprogramme Velo und Fuss-/Wanderwege	8
4. Ziel und Anwendung der RAB LV II	12
4.1 Ziel der RAB LV II	12
4.2 Anwendung der RAB LV II.....	12
5. Anzug Jean-Luc Perret und Konsorten betreffend neue Rahmenausgabebewilligung Velo	14
6. Finanzielle Auswirkungen	14
7. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung	15
8. Antrag	15

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, für die Planung, Projektierung und Umsetzung von Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen Ausgaben von insgesamt 10,6 Mio. Franken zu bewilligen. Diese teilen sich wie folgt auf:

- | | |
|-------------|--|
| Fr. 120'000 | als Ausgabenbewilligung für die Planung von Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen (wiederkehrende Personalkosten) zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartement |
| Fr. 10 Mio. | als zweite Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr (RAB LV II) für die verkehrstechnische Projektierung und Umsetzung von Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen inkl. Personalkosten zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“ |

Mit der RAB LV II werden Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen mit Neuanteil der Kosten zwischen 300'000 und 1,5 Mio. Franken finanziert, die koordiniert mit Erhaltungsprojekten, oder aufgrund ihres hohen Nutzens unabhängig von Erhaltungsmaßnahmen, in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen. Zudem werden über die RAB LV II bzw. die Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements die nötigen Planungs- und Projektierungsressourcen für Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen gemäss Umsetzungsprogrammen zum Teilrichtplan Fuss-/Wanderwege und zum Teilrichtplan Velo sichergestellt. Die RAB LV II trägt zu einer effizienten und wirkungsvollen Umsetzung von Fuss- und Velomassnahmen und damit zum Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehrsbereich bei.

Mit vorliegendem Bericht wird zugleich der Anzug Jean-Luc Perret und Konsorten betreffend neue Rahmenausgabenbewilligung Velo beantwortet.

2. Begründung

Eine gut ausgebaute Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur trägt dazu bei, die heutigen und künftigen Mobilitätsbedürfnisse möglichst platzsparend, kosteneffizient und umweltfreundlich abzuwickeln, damit Basel ein attraktiver Wohn- und Arbeitsort bleibt. Auch neubebaute, umgenutzte oder verdichtete Areale sind von Beginn weg gut zu Fuss und mit dem Velo zu erschliessen, um auch die zusätzlichen Mobilitätsbedürfnisse möglichst stadtverträglich abzuwickeln.

Die Förderung des Fussverkehrs und des Veloverkehrs ist ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel des Kantons Basel-Stadt. Mit der Annahme des Gegenvorschlags zur Initiative «Zämme fahre mir besser» am 9. Februar 2020 hat die Basler Stimmbevölkerung im Umweltschutzgesetz festgeschrieben, dass auch bei einem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum der private Autoverkehr auf den Stadtstrassen nicht zunehmen soll. Umweltfreundliche Verkehrsmittel sollen bevorzugt behandelt und ihr Anteil am Verkehrsaufkommen durch Fördermassnahmen erhöht werden. Darüber hinaus soll der Gesamtverkehr bis 2050 nur noch mit Verkehrsmitteln erfolgen, die flächeneffizient, emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sind. Zur Erfüllung dieser Zielsetzungen kommt der Förderung des Fussverkehrs und des Veloverkehrs und der geeigneten Infrastruktur eine wichtige Rolle zu.

2.1 Ausgangslage

1988 hiess der Grosse Rat den ersten Velorahmenkredit über 25 Mio. Franken für die Veloförderung gut. Dieser wurde im 2006 mit einem zweiten Velorahmenkredit über 8 Mio. Franken fortgesetzt. Mit Beschluss zur Initiative „Basel zu Fuss“ hat der Grosse Rat am 19. Februar 2003 einen sogenannten Rahmenkredit zur Förderung des Fussverkehrs über 5 Mio. Franken gesprochen. Im Hinblick auf die Ausschöpfung der beiden Rahmenkredite hat der Regierungsrat als Bestandteil

des Gegenvorschlags zur Städteinitiative im 2010 eine „Rahmenausgabenbewilligung zur Förderung des Langsamverkehrs“ (RAB LV) über 10 Mio. Franken zulasten der Investitionsrechnung beantragt. Der Grosse Rat hat diese Mittel für Planung, Projektierung und Umsetzung von Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen sowie Kommunikation und Monitoring inkl. personeller Ressourcen genehmigt.

Aufgrund der Anpassung des Finanzhaushaltgesetzes im Jahr 2012 können für Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen nur noch Leistungen der Projektierungsphase sowie Umsetzungen von Infrastrukturen mit Kosten über 300'000 Franken zulasten der Grossinvestitionsrechnung finanziert werden. Die Finanzierung von Leistungen der Planungsphase, der Kommunikation und des Monitorings sowie die Umsetzung von Massnahmen mit Kosten unter 300'000 Franken ist über die Grossinvestitionsrechnung nicht mehr möglich. Deshalb ist für diese Arbeiten eine neue Position in der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements (BVD) geschaffen worden (sog. Position «ZBE Langsamverkehr»). Nachdem der RAB LV ausgeschöpft war, hat der Regierungsrat darauf verzichtet, dem Grossen Rat eine Nachfolgelösung zu beantragen, da zuvor nur wenig Infrastrukturmassnahmen mit einem Volumen über 300'000 Franken anfielen, die über die Grossinvestitionsrechnung finanziert werden konnten. Die künftige Entwicklung von Fuss- und Veloverkehrprojekten war zu diesem Zeitpunkt noch unklar, weshalb der Regierungsrat für Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen zu Lasten der Grossinvestitionsrechnung jeweils eigene Ausgabenbewilligungen beim Grossen Rat beantragen wollte. Unterdessen liegt mit den Umsetzungsprogrammen eine Grundlage für die Weiterentwicklung der Fuss- und Veloinfrastruktur vor, weshalb eine neue RAB LV sinnvoll ist.

2.2 Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs

Gemäss dem Masterplan Velo des Kantons Basel-Stadt aus dem Jahr 2017 soll sich Basel als velofreundlichste Stadt der Schweiz etablieren (s. hierzu auch Kap. 3.2). Bereits heute ist der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs an der Gesamtheit der Wege der Basler Bevölkerung hoch und tendenziell weiter zunehmend. Die aus verschiedenen Zählungen berechneten Verkehrsindizes (vgl. Abbildung 1) zeigen, dass der Veloverkehr seit 2010 von allen Verkehrsmitteln klar am stärksten zugenommen hat. Dieses Wachstum führt dazu, dass die Kapazität der Infrastruktur teilweise knapp wird.

Die Zahlen zeigen auch, dass das von Covid beeinflusste, ausserordentliche Jahr 2020 im Basler Verkehr deutlich Spuren hinterlassen hat. Besonders stark war der Rückgang im öffentlichen Verkehr. Weil der Alltags- und Pendlerverkehr insgesamt abnahm, gab es auch geringere Fussgängerzahlen. Die meisten Zählstellen des Fussverkehrs messen den Zugangsverkehr zu ÖV-Haltestellen. An den übrigen Zählstellen war keine Abnahme festzustellen. Im Ausnahmejahr 2020 blieb der Veloverkehr stabil.

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

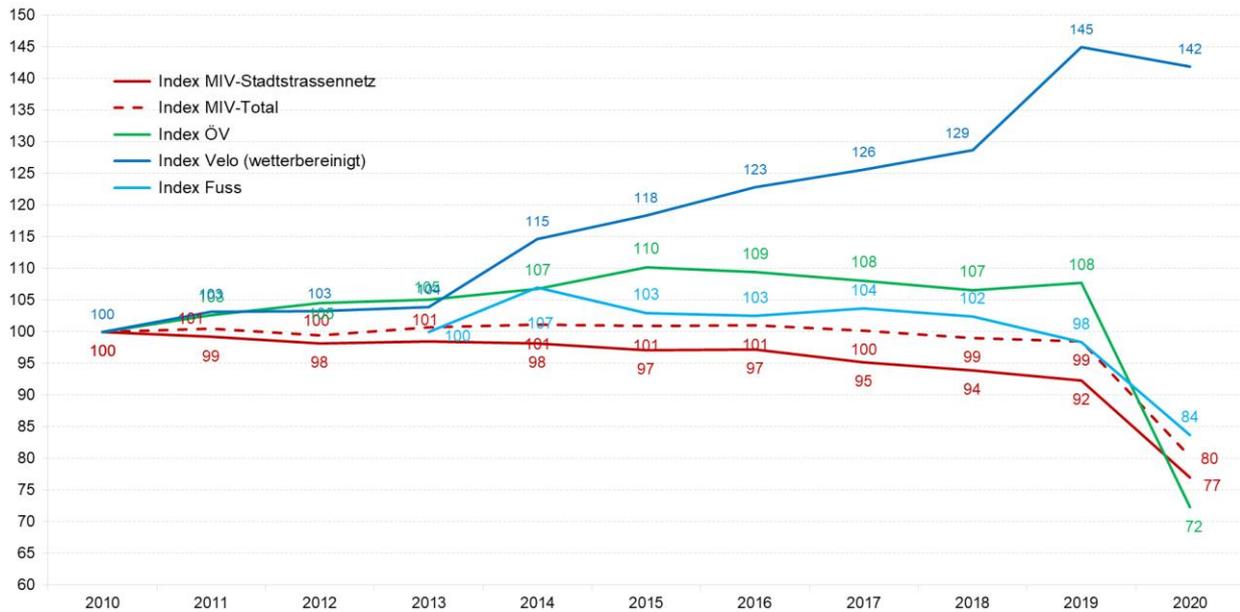


Abbildung 1: Entwicklung der Verkehrsindizes

Eine rege Nutzung des Fuss- und Veloverkehrs ist platzsparend, kosteneffizient und umweltfreundlich. Zudem generieren der Fuss- und Veloverkehr einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen, indem durch die körperliche Tätigkeit Gesundheitskosten für die Allgemeinheit reduziert werden.

Der Verkehr in der Region, besonders der Pendlerverkehr, wird aufgrund der wachsenden Einwohnerzahlen und vor allem der erwarteten Schaffung weiterer Arbeitsplätze in Basel stark zunehmen. Entsprechend muss die Infrastruktur auf diese Entwicklung ausgelegt werden. Um die Entwicklungsgebiete leistungsfähig, kosteneffizient und platzsparend zu erschliessen, ohne die bestehenden Quartiere übermässig zu belasten, ist, neben einer guten Erschliessung mit Tram- und Buslinien, der Ausbau der Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur vor allem im Kern der Agglomeration von grosser Bedeutung.

Auch im Programm Agglomerationsverkehr des Bundes wird dem Fuss- und Veloverkehr bei der Beurteilung der Gesamtwirkung der einzelnen Agglomerationsprogramme hohe Bedeutung beigemessen. Denn von Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen. Mit den Agglomerationsprogrammen wird ein möglichst gut funktionierendes Verkehrssystem sichergestellt und eine flächensparende, qualitativ hochstehende Siedlungsentwicklung gefördert.

2.3 Ziele und Bedarf

Für eine Stärkung des umweltfreundlichen Fuss- und Veloverkehrs braucht es lückenlose, durchgehend sichere und nutzergerechte Infrastrukturen.

Mangelnde Ressourcen zur Projekterarbeitung sowie lang dauernde Verfahren zur Finanzierung von gewissen Massnahmen (über Ausgabenbericht oder Ratschlag) sind dafür verantwortlich, dass die Umsetzung länger dauert. Das steht in Widerspruch zu den politischen Zielen und Erwartungen betreffend rascher Massnahmen zugunsten des Klimaschutzes und der umweltgerechten Mobilität. Auch mit den beiden Umsetzungsprogrammen zu den Teilrichtplänen Fuss-/Wanderwege und Velo hat sich verstärkt gezeigt, dass eine effiziente Finanzierung für eine rasche Umsetzung erforderlich ist (siehe Kap. 3.3.2).

Der vom Grossen Rat überwiesene Anzug Jean-Luc Perret und Konsorten betreffend neue Rahmenausgabenbewilligung Velo bestätigt diese Einschätzung. Der Vorstoss hat den Regierungsrat

veranlasst, eine zweite Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr zur beschleunigten Umsetzung mittelgrosser Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen inklusive der dafür nötigen Ressourcen zu beantragen.

3. Grundlagen und Rahmenbedingungen

3.1 Rechtliche Vorgaben

In der **Bundesverfassung** steht, dass der Bund Grundsätze über Fuss-, Wander- und Velowegnetze festlegt (Art. 88 BV). Darauf basiert das **Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege** (FWG) mit zugehöriger Verordnung (FWV). Diese verpflichtet die Kantone, ein zusammenhängendes Fuss- und Wanderwegnetz zu planen, anzulegen und zu erhalten. Zudem müssen die Kantone eine Fachstelle für Fuss- und Wanderwege bezeichnen. In Anlehnung an das FWG hat der Bundesrat am 19. Mai 2021 das **Bundesgesetz über die Velowege** (Veloweggesetz) zuhanden des Parlaments verabschiedet und wurde 2021/2022 im Parlament beraten. Das Gesetz wird voraussichtlich im 2022 in Kraft treten. Mit dem Veloweggesetz legt der Bund die Grundsätze fest, die die Kantone und Gemeinden bei der Planung, Anlage und Erhaltung von Velowegnetzen beachten müssen. Er verpflichtet die Kantone sicherzustellen, Velowegnetze behördenverbindlich zu planen, und für ein zusammenhängendes und sicheres Velowegnetz zu sorgen sowie eine Fachstelle für Velowege zu bezeichnen.

In der **Kantonsverfassung** ist festgelegt, dass der Staat eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Mobilität sicherstellt. Das **kantonale Umweltschutzgesetz** (USG) konkretisiert in § 13 diese Aussagen mit dem Ziel, bis 2050 die Gesamtverkehrsleistung auf Kantonsgebiet ausschliesslich mit Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten abzuwickeln, die emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sind. Die Verkehrsemissionen sollen insgesamt vermindert und umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten bevorzugt behandelt werden. Die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet (exkl. Hochleistungsstrassen) soll auch bei einem Wachstum der Wohnbevölkerung und einem Anstieg der Beschäftigtenzahl nicht zunehmen (§ 13 Abs. 2b USG).

3.2 Politische Rahmenbedingungen

In seinem **Legislativplan 2021–2025** hat der Regierungsrat u.a. den Klimaschutz als Schwerpunkt definiert. So soll, wo immer möglich, der CO₂-Ausstoss gesenkt werden. Zudem hält der Regierungsrat das folgende für den Fuss- und Veloverkehr relevante Ziel fest:

- Ziel 4, Städtischen Raum gemeinsam nutzen

„28 Durchgehende Netze für den Fuss- und Veloverkehr“:

„In einer Stadt ist eine effiziente, stadtgerechte und sichere Mobilität mit kurzen Wegen zentral. Um das lückenlose Netz für den Fuss- und Veloverkehr zu stärken, setzt der Kanton Schlüsselprojekte um wie unter anderem die Zollbrücke, eine Veloverbindung Gundeli-Innenstadt und eine Hafendücke“

Im **Verkehrspolitischen Leitbild** zur baselstädtischen Verkehrspolitik (RRB vom 16. Juni 2015) ist die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs besonders in zwei der sieben strategischen Schwerpunkte enthalten:

- Lücken im Fuss- und Veloroutennetz sollen geschlossen und Infrastrukturen sicher und nutzergerecht gestaltet werden.
- Die öffentlichen Strassenräume sollen aufgewertet, sicherer gestaltet und kurze Wege ermöglicht werden.

Zurzeit wird das Verkehrspolitische Leitbild in eine **Mobilitätsstrategie** überführt. Der Regierungsrat hat mit RRB vom 12. Januar 2021 die Stossrichtungen der Mobilitätsstrategie als Grundlage für

die Weiterentwicklung der Verkehrspolitik definiert. Dabei leistet die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs einen wichtigen Beitrag zu folgenden Handlungsfeldern:

- Aktive Mobilität priorisieren und ausbauen
- Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren
- Chancen von Digitalisierung und Innovationen nutzen (z.B. Pilotversuche)
- Mobilität regional denken und gemeinsam lösen
- Stadt der kurzen Wege verwirklichen

Am 30. Mai 2017 hat der Regierungsrat den **Masterplan Velo** des Kantons Basel-Stadt erlassen. Basel soll sich als velofreundlichste Stadt der Schweiz etablieren. Der Masterplan dient als verkehrspolitischer Kompass für die Entwicklung des Veloverkehrs bis 2032. Er legt zwei strategische Handlungsfelder fest: zum einen das Bereitstellen einer optimalen Veloinfrastruktur und zum anderen zielgruppengerechte Dienstleistungen und begleitende Kommunikation für die Velofahrerinnen und Velofahrer. Mit dem vorliegenden RAB LV II will der Regierungsrat die Veloinfrastruktur weiter fördern.

Der Grosse Rat hat im Februar 2019 den **Klimanotstand** per Resolution ausgerufen. Als Folge davon will er die Auswirkungen auf das Klima sowie die ökologische, gesellschaftliche und ökonomische Nachhaltigkeit bei jeglichen davon betroffenen Geschäften berücksichtigen und wenn immer möglich jene Geschäfte prioritär behandeln, welche den Klimawandel oder dessen Folgen abschwächen. Im September 2021 hat der Regierungsrat dem Grossen Rat den Ratschlag und Bericht betreffend Kantonale Volksinitiative «für ein klimagerechtes Basel (Klimagerechtigkeitsinitiative)» unterbreitet. Darin schlägt er vor, in der Kantonsverfassung zu verankern, «dass der Ausstoss an Treibhausgasemissionen im Kanton Basel-Stadt in allen Sektoren bis 2040 auf Netto-Null sinkt». Dieses Ziel ist im Verkehrsbereich nur zu erreichen, wenn Fahrten vom motorisierten Individualverkehr auf den ressourcenschonenderen ÖV und auf die emissionsfreien Fortbewegungsarten – Fuss- und Veloverkehr – verlagert werden.

Der Grosse Rat hat nach Einsichtnahme in den Bericht des Regierungsrates Nr. 21.1250.01 vom 7. Dezember 2021 die mit 3'859 gültigen Unterschriften zustande gekommene formulierte kantonale Volksinitiative «für eine zukunftsfähige Mobilität (Zukunfts-Initiative)» für rechtlich zulässig erklärt. Die Stellungnahme des Regierungsrates fordert eine Umwandlung von Strassenflächen in Flächen für den öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr. In einem zweiten Schritt hat der Grosse Rat die Initiative gemäss § 18 Abs. 3 lit. b IRG dem Regierungsrat zur Berichterstattung innert sechs Monaten überwiesen (Frist: 12.07.2022).

Der Grosse Rat hat zudem dem Regierungsrat in den letzten Jahren zahlreiche **politische Vorstösse** zum Fuss- und Veloverkehr überwiesen. Diese betreffen beim Veloverkehr vor allem die Optimierung der Velorouten, insbesondere in Bezug auf die Verkehrssicherheit, die Schaffung neuer und direkter Verbindungen für den Veloverkehr sowie die Verbesserung der Abstellplatzsituation für Velos. Die Verbesserung der Infrastruktur für den Veloverkehr wird politisch breit unterstützt. Die Vorstösse zum Fussverkehr fokussieren auf dessen Förderung im Allgemeinen, auf Sicherheitsbedürfnisse (z.B. Schulwege) und den Schutz der Fussverkehrsinfrastrukturen vor Mitbenutzung durch andere Verkehrsteilnehmende. In Kapitel 5 nimmt der Regierungsrat explizit Stellung zum Anzug Jean-Luc Perret und Konsorten betreffend neue Rahmenausgabenbewilligung Velo.

3.3 Planerische Grundlagen

3.3.1 Kantonaler Richtplan und Teilrichtpläne

Im **kantonalen Richtplan** ist behördenverbindlich festgehalten, dass stadtgerechte Mobilität platzsparend, klima- und umweltfreundlich, kosteneffizient und verkehrssicher auszugestalten ist. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am Personenverkehr ist zu

erhöhen, damit der knappe Verkehrsraum optimal ausgenutzt, die Belastungen der Wohnquartiere geringgehalten, die Umwelt geschont und negative Auswirkungen auf das Klima reduziert werden. Die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Privatverkehrs auf Kantonsgebiet soll zudem langfristig reduziert werden.

Der Regierungsrat hat am 02. Juli 2019 die beiden behördenverbindlichen **Teilrichtpläne (TRP)** Velo und Fuss- / Wanderweg (FW) erlassen. Der TRP Velo hält das kantonale Veloroutennetz, unterschieden in Basis- und Pendler Routen, sowie Veloparkieranlagen von kantonaler Bedeutung fest. Der TRP FW hält das kantonale und städtisch übergeordnete Fuss- und Wanderwegnetz fest und gibt Auskunft über den Planungsstand von Netzergänzungen. Beide TRP beinhalten Strategien und Grundsätze sowie qualitative Anforderungen an die Routennetze und sie stellen sicher, dass der Fuss- und Veloverkehr bei übergeordneten Planungen berücksichtigt wird.

Die TRP zeigen nicht auf, ob auf den bestehenden Routen die Anforderungen an die Infrastruktur bereits erfüllt ist oder, ob es sich um sog. Schwachstellen handelt. Diese detaillierte Analyse und, daraus abgeleitet, die Festlegung zu verbessernder Netzabschnitte sind Aufgabe jeweiliger **Umsetzungsprogramme** zu den TRP. Der Regierungsrat hat das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) deshalb beim Erlass der beiden TRP (RRB Nr. 19/22/6 vom 02. Juli 2019) beauftragt, das Umsetzungsprogramm Velo von 2016 zu aktualisieren und ein Umsetzungsprogramm FW zu erarbeiten (siehe Kap. 3.3.2). Darin sollte das BVD vorsehen, wichtige (Klein-) Massnahmen aus den Umsetzungsprogrammen, die einen grossen Nutzen bringen bzw. ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen, rasch umzusetzen.

Dank dem vom Grossen Rat am 22. Januar 2020 bewilligten Ausgabenbericht „Gesamtkoordination Fuss- und Veloverkehr“ (GRB Nr. 20/04/17G vom 22. Januar 2020) standen die nötigen Mittel und Personalressourcen für maximal drei Jahre zur Verfügung, die gewünschten Umsetzungsprogramme zu erstellen sowie bereits erste Massnahmen umzusetzen. Die Mittel und die entsprechenden Personalressourcen laufen Ende 2022 aus.

3.3.2 Umsetzungsprogramme Velo und Fuss-/Wanderwege

Die Umsetzungsprogramme zu den beiden Teilrichtplänen zeigen den Handlungsbedarf aus Sicht des Fuss- bzw. Veloverkehrs auf. Sie sind Arbeitsinstrumente der Verwaltung, um die den Verbesserungsbedarf zu priorisieren und mit anderen Projekten und der Erhaltung zu koordinieren. Damit wird ein effizienter Ressourceneinsatz bezweckt und die Baustellen werden reduziert. Aufgrund der städtisch beengten Platzverhältnisse bedarf es einer Interessensabwägung mit anderen Anforderungen. Mit situationsgerechten Lösungen muss zudem die Verhältnismässigkeit gewahrt werden. So kann es sein, dass gewisse Verbesserungspotenziale nicht bzw. nur teilweise ausgeschöpft werden können. Auch kann es bei priorisierten Massnahmen zu Anpassungen an noch funktionsfähiger Infrastruktur («Restwertvernichtung») kommen. Bei hohen Restwerten werden Schwachstellen wenn immer möglich ohne grosse bauliche Massnahmen behoben.

Welche Massnahmen zur Behebung der Schwachstellen notwendig und verhältnismässig sind, wird im Rahmen der detaillierten Planung geprüft (technisch, rechtlich und finanziell).

Umsetzungsprogramm zum Teilrichtplan Velo

Das BVD hat zum TRP Velo von 2014 bereits ein Umsetzungsprogramm erarbeitet, das 2016 fertiggestellt wurde. Aufgrund der Aktualisierung des TRP Velo im Jahr 2018 musste dieses aktualisiert werden. Das neue Umsetzungsprogramm hat das BVD im 2020 fertiggestellt.

Im Umsetzungsprogramm von 2020 wurde eine Priorisierung des **kantonalen Veloroutennetzes** gemäss TRP Velo vorgenommen. Sie erfolgte auf dem Grundsatz, dass dort ein hoher Nutzen zu erzielen ist, wo viele Velofahrende davon profitieren können. Das künftige Veloverkehrsaufkommen (Prognose für das Jahr 2030) wurde mit Hilfe des Gesamtverkehrsmodells ermittelt. Auf Grundlage dieser Prognose hatte das BVD Routen zu einem zusammenhängenden priorisierten Netz verbunden. Das priorisierte Netz wurde zudem mit den übergeordneten Routen aus dem Agglomerationsprogramm abgeglichen und entsprechend erweitert. Das aktualisierte priorisierte Netz deckt 49% des kantonalen Netzes gemäss TRP Velo 2018 ab.

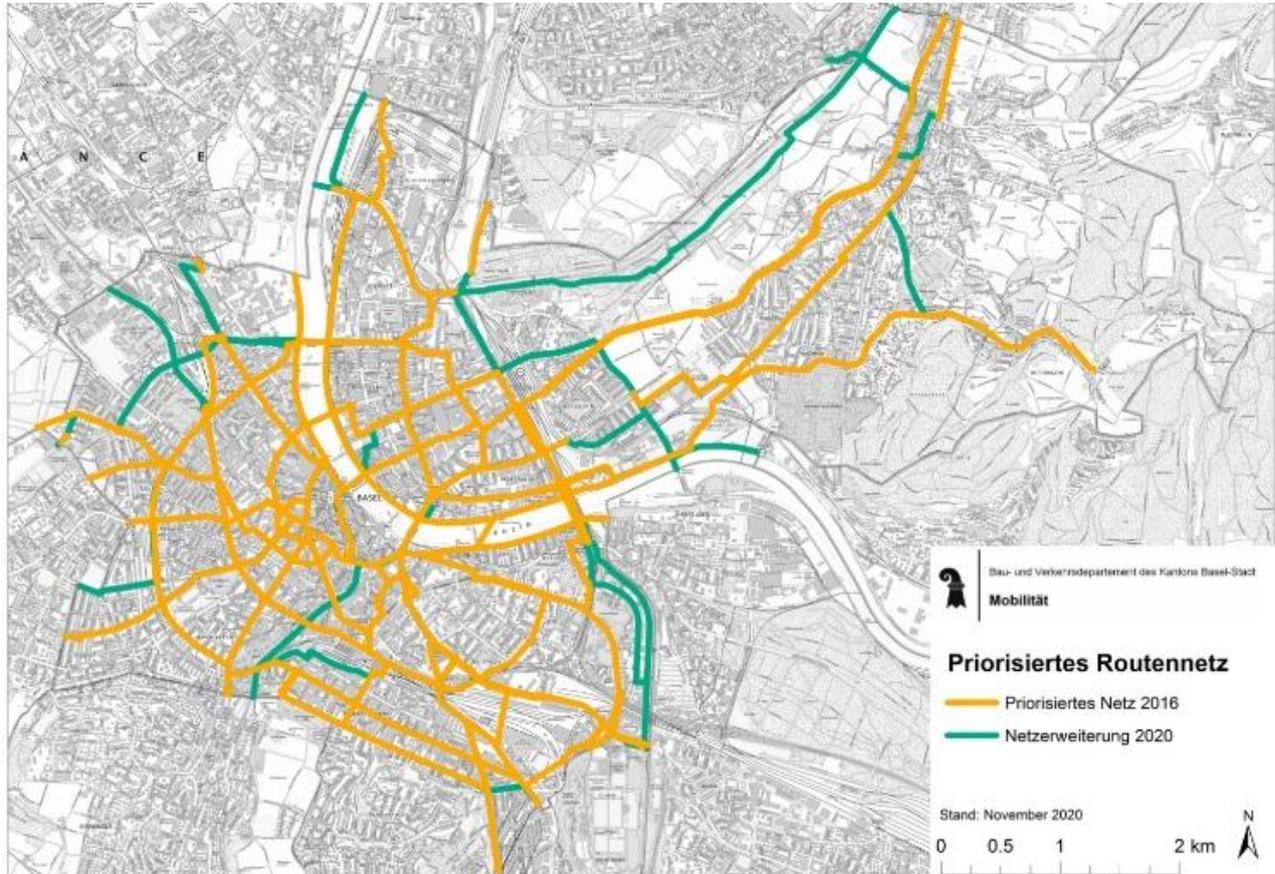


Abbildung 2: Aktualisiertes priorisiertes Routennetz 2020

Die IST-Situation des priorisierten Routennetzes wurde anschliessend auf Schwachstellen analysiert, um den Handlungsbedarf auszuweisen. Als Zielgrösse wurden die Anforderungen gemäss der kantonalen Planungshilfe für Fuss- und Veloverkehr verwendet. Dabei stehen die Veloinfrastruktur und deren Ausgestaltung (z.B. Radstreifenbreite) im Vordergrund. Der Handlungsbedarf wurde mit der Erhaltung und geplanten Projekten abgeglichen und in einem Massnahmenplan für die Jahre 2021 bis 2030 festgehalten. Wo möglich wird mit anstehenden Projekten koordiniert. Massnahmen mit dringendem Handlungsbedarf sollen aufgrund ihres hohen Nutzens auch unabhängig von der Erhaltung umgesetzt werden können.



Abbildung 3: Cityring (Abschnitt Klingelbergstrasse) T50, ohne Velomassnahmen (priorisierter Handlungsbedarf)



Abbildung 4: Oberwilerstrasse T50, ungenügende Velomassnahmen (priorisierter Handlungsbedarf)

Weiter wurden im Umsetzungsprogramm Velo von 2020 diverse **Sofortmassnahmen** definiert, die kurzfristig und mit verhältnismässigem Aufwand umsetzbar sind. Darunter fallen auch politisch als prioritär eingestufte Verbesserungen wie bspw. Velostrassen, das freie Rechtsabbiegen bei Rot und die Verbesserung der Sicherheit für Velofahrende entlang von Tramgleisen. Gewisse Sofortmassnahmen konnten in der Zwischenzeit bereits umgesetzt werden.



Abbildung 5: Schaffhauser Rheinweg – möglichst ungehinderte Fahrt dank neuer Velostrasse



Abbildung 6: Hammerstrasse – mehr Sicherheit dank separatem Velostreifen

Umsetzungsprogramm zum Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege

Das BVD hat auch das Umsetzungsprogramm zum TRP FW erarbeitet. Es liegt seit 1. Juli 2021 vor. Dieses bildet die kurz-, mittel- und langfristig zu verbessernden Netzabschnitte und Schwachstellen ab und zeigt kommende Planungs- und Umsetzungsschritte auf. Damit liegt eine systematische Gesamtbeurteilung und Priorisierung des Fuss- und Wanderwegnetzes aus Sicht des Fussverkehrs vor.

Um den Handlungsbedarf zu ermitteln, wurden die Anforderungen der kantonalen Planungshilfe zum Fuss- und Veloverkehr bzw. des TRP FW als Zielgrössen verwendet. Dafür wurde der Ist-Zustand des Fuss- und Wanderwegnetzes von rund 266 km Länge analysiert und mit den Anforderungen aus Sicht des Fussverkehrs verglichen. So konnten Defizite im Sinne einer Gesamtschau ermittelt werden. Als Defizit wurden z.B. fehlende oder ungenügende Breite der Infrastruktur erfasst. Wo sich Defizite überlagerten, wurden sie zu Schwachstellen zusammengefasst.



Abbildung 7: Solitude-Promenade, Mischfläche Fuss- und Veloverkehr



Abbildung 8: Neuweilerstrasse, schmales Trottoir



Abbildung 9: Neubadstrasse – lange Querung ohne Mittelinsel

Anschliessend wurden die Schwachstellen im Umsetzungsprogramm FW priorisiert. Ziel dabei war, möglichst effizient und rasch einen hohen Nutzen für den Fussverkehr zu generieren sowie wo möglich koordiniert zu bauen, um Kosten zu optimieren. So haben sich drei Etappen herausgebildet:

- Erste Etappe im Zeithorizont 2021–2023
- Zweite Etappe im Zeithorizont 2024–2028 und
- Dritte Etappe ab 2029

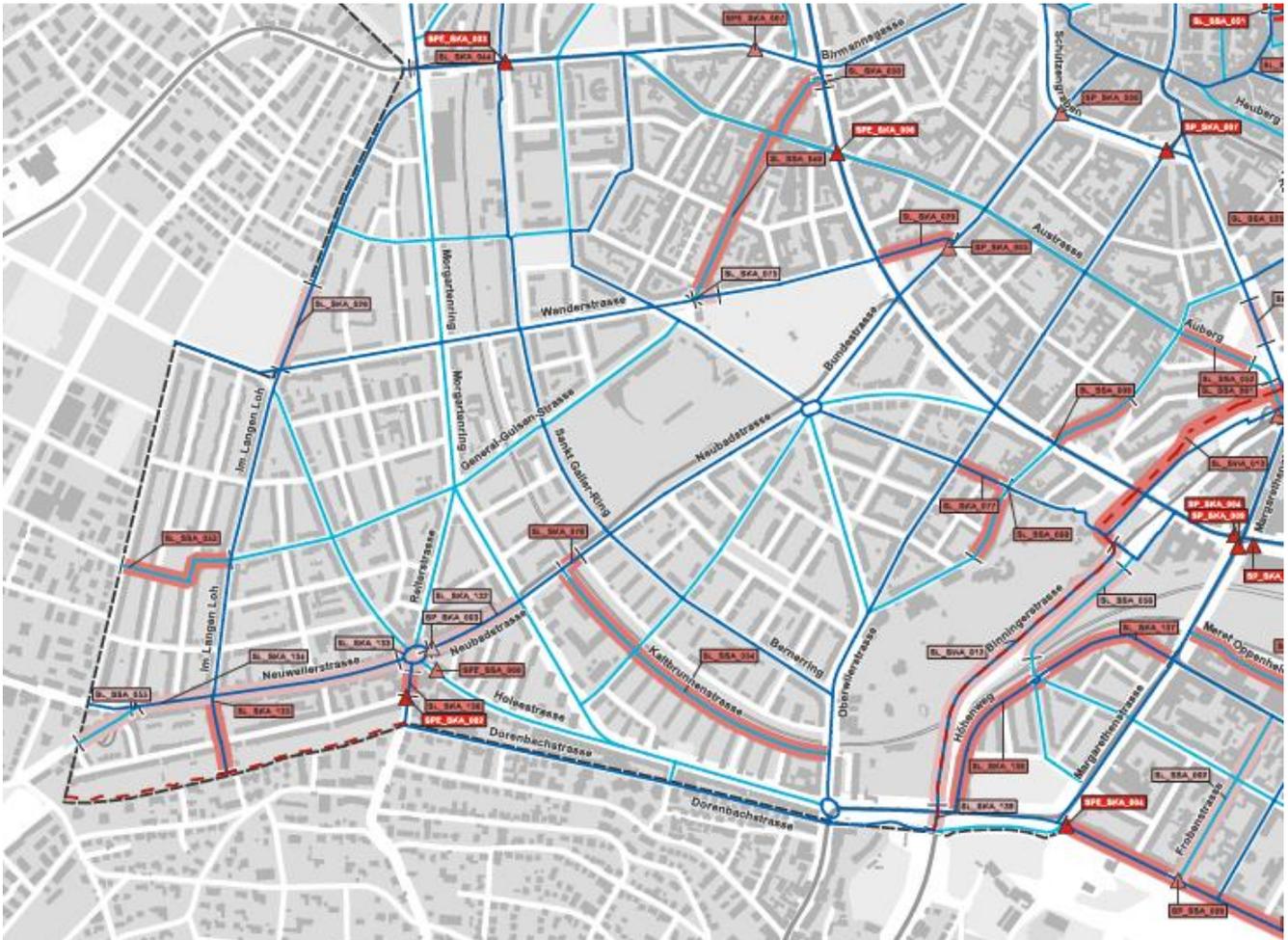


Abbildung 10: Ausschnitt aus Schwachstellenplan UP TRP FW, mit Priorisierung

4. Ziel und Anwendung der RAB LV II

4.1 Ziel der RAB LV II

Eine gut ausgebaute Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur trägt dazu bei, die heutigen und künftigen Mobilitätsbedürfnisse möglichst platzsparend, kosteneffizient und umweltfreundlich abzuwickeln, damit Basel ein attraktiver Wohn- und Arbeitsort bleibt. Die Schaffung der RAB LV II ermöglicht es dem Regierungsrat, priorisierte Projekte des Fuss- und Veloverkehrs mit Neuanteil der Kosten zwischen 300'000 und 1,5 Mio. Franken zügig zu realisieren.

Dank der Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr können Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen mit einer Ausgabenbewilligung durch den Regierungsrat schneller umgesetzt und damit die von der Politik und der Basler Stimmbevölkerung gewünschte Wirkung rascher erzielt werden. Für die Planung und Projektierung der Massnahmen braucht es auch zusätzliche personelle Ressourcen, die teilweise ebenfalls über den RAB LV II finanziert werden sollen.

4.2 Anwendung der RAB LV II

Mit der RAB LV II sollen priorisierte Massnahmen der beiden Umsetzungsprogramme zu TRP FW und TRP Velo projektiert und realisiert werden (siehe Kap. 3.3.2). Zudem sollen in Strassen, die nicht in den Umsetzungsprogrammen aufgenommen wurden, aber in denen Sanierungsmassnahmen umgesetzt werden, wirkungsvolle Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs umgesetzt werden.

In den beiden Umsetzungsprogrammen sind Sofortmassnahmen mit grosser Dringlichkeit und hohem Nutzen wie auch Massnahmen im Rahmen von Erhaltungsprojekten enthalten. Aufgrund der finanzrechtlichen Vorgaben können zulasten der RAB LV II nur bauliche Massnahmen mit Kosten über 300'000 Franken umgesetzt werden. Welche Massnahmen dies sein werden, kann erst nach Ausarbeitung der konkreten Projekte abschliessend festgelegt werden. Projekte, deren Kosten für den Langsamverkehr die Grenze des fakultativen Referendums überschreiten (1,5 Mio. Franken), werden mittels separater Ratschläge dem Regierungsrat resp. dem Grossen Rat vorgelegt. Projekte mit Neuanteil der Kosten unter 300'000 Franken gehen wie bisher zulasten des ZBE Langsamverkehr.

Gemäss §26 lit. a Finanzhaushaltsgesetz sind Vorhaben mit neuen Ausgaben grösser 300'000 Franken dem Grossen Rat zur Bewilligung vorzulegen. Das bedeutet, dass kleinere, aus dem ZBE LV zu finanzierende Langsamverkehrsmassnahmen in Kombination mit finanzrechtlich neuen Rahmenausgabenbewilligungen grundsätzlich durch den Grossen Rat zu bewilligen sind, sofern die neuen Ausgaben die Schwelle von 300'000 Franken überschreiten.

Somit existieren Fälle mit gemischt finanzierten Projektanteilen (z.B. RAB BehiG und ZBE LV), die vom Grossen Rat bewilligt werden müssten, obwohl die Anteile für sich genommen und auch explizit so erwünscht, in der Kompetenz des Regierungsrates stehen. Um in diesen Fällen den Weg über zwei Bewilligungsinstanzen (RR und GR) zu umgehen, bestünde die Gefahr resp. der Anreiz, dass entsprechende Projektanteile unnötig verteuert werden nur in der Absicht, dass diese über die RAB LV abgewickelt werden können. Liegen die Neuinvestitionen für den Langsamverkehr unter 1,5 Mio. Franken, so beantragen wir, in Zusammenhang mit einer anderen finanzrechtlich neuen Rahmenausgabenbewilligung, eine Ausgabenbewilligung durch den Regierungsrat. Ein anderer, sicherlich auch nicht gewollter Effekt könnte sich auch bei der Kombination von Fuss- und Velomassnahmen im Zuge des Fernwärmeausbaus zeigen; auch in diesen Fällen könnten die Gesamtkosten schnell über 1,5 Mio. Franken liegen und es müsste der Weg über einen Ratschlag genommen werden, obwohl die genannte Motion der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission in Richtung rasche Umsetzung zielt. In diesem Fall beantragen wir, dass der Regierungsrat Fuss- und Velomassnahmen (bis maximal 1,5 Mio. Franken) im Zusammenhang mit dem Ausbau der Fernwärme bewilligen kann, auch wenn diese über 1,5 Mio. Franken betragen.

Die Erarbeitung der beiden Umsetzungsprogramme hat gezeigt, dass viele gemeinsame Schwachstellen im Fuss- und Veloverkehr bestehen. Es ist wichtig, dass diese wo immer möglich koordiniert behoben werden können. Da Projekte somit oft beiden Verkehrsarten dienen, beantragt der Regierungsrat eine Rahmenausgabenbewilligung für den Fuss- und Veloverkehr.

Die RAB LV II wird in der Höhe von 10 Mio. Franken beantragt. Darüber sollen neben Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs auch kombinierte Fuss-/Velomassnahmen oder reine Fussverkehrsmassnahmen finanziert werden. Zudem benötigen die zuständigen Stellen in der Verwaltung Ressourcen für Planung und Projektierung der Massnahmen. Diese direkten Projektierungskosten sollen ebenfalls über die RAB LV II finanziert werden. Für die Planung beantragt der Regierungsrat zusätzlich zur RAB LV II eine wiederkehrende Ausgabe in Höhe von 120'000 Franken zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, da mangels Aktivierbarkeit dieser Leistungen eine Finanzierung über die (Gross-)Investitionsrechnung nicht möglich ist.

Die RAB LV II soll für die Jahre 2022–2030 der Projektierung und Umsetzung von Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen aus den beiden Umsetzungsprogrammen dienen. Für die Planung beantragt der Regierungsrat zusätzlich zur RAB LV II eine wiederkehrende Ausgabe in Höhe von 120'000 Franken zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements.

5. Anzug Jean-Luc Perret und Konsorten betreffend neue Rahmenausgabebewilligung Velo

Der Grosse Rat hat in seiner Sitzung vom 21. Oktober 2020 den nachstehenden Anzug Jean-Luc Perret und Konsorten betreffend neue Rahmenausgabebewilligung Velo an den Regierungsrat überwiesen:

Der erste Velorahmenkredit basierte auf der Veloinitiative 1984 und umfasste CHF 25 Mio.. Nachdem dieser im Jahr 2002 aufgebraucht war, legte die Regierung dem Grossen Rat 2004 eine weitere Rahmenausgabebewilligung über CHF 8 Mio. vor. Der Grosse Rat bewilligte diese am 18. Januar 2006. Mit der damaligen Rahmenausgabebewilligung wurde die Praxis dahingehend geändert, dass Velomassnahmen, wenn immer möglich im Zusammenhang mit anstehenden Strassensanierungsprojekten ausgeführt werden. Die Kosten für entsprechende Massnahmen waren seither jeweils Bestandteil der Ratschläge. Im Juni 2010 hat der Grosse Rat als Folge der Städte-Initiative einen Kredit von CHF 10 Mio. zur Förderung des Langsamverkehrs (Fussgänger und Velo) für die Jahre 2011 bis 2014 bewilligt. Auch dieses Geld wurde mittlerweile zweckbestimmt ausgegeben. In den letzten Jahren konnten bei einigen Strassensanierungen naheliegende Velomassnahmen nicht in den Ratschlag einbezogen werden, weil sie ausserhalb des Projektperimeters lagen – beispielsweise sinnvolle Verbesserungen auf Ausweichrouten. Mit der heutigen Praxis müsste das Bau- und Verkehrsdepartement den benötigten Betrag zusätzlich budgetieren. Übersteigt eine Velomassnahme den Betrag von CHF 300'000 auch nur geringfügig, würde sogar ein Ausgabenbericht an den Grossen Rat nötig: Ein umständliches Prozedere im Verhältnis zu den beabsichtigten Massnahmen. Der Veloverkehr nahm in den letzten Jahren erfreulicherweise überproportional zu. Analysiert man den aktualisierten Teilrichtplan Velo, entdeckt man im ganzen Netz Bedarf für kleinere Verbesserungsmassnahmen. Zu erwähnen wären beispielsweise die Anpassung von Lichtsignalanlagen an Velophasen, das Markieren von Radstreifen, Randsteinanpassungen auf Velorouten oder, wie erwähnt, Verbesserungen in unmittelbarer Nachbarschaft des Perimeters von Strassensanierungen. Die Unterzeichnenden bitten deshalb den Regierungsrat, zu prüfen - ob dem Grossen Rat möglichst bald wieder eine Velorahmenausgabebewilligung über CHF 8 Mio. für die nächsten 8 Jahre vorgelegt werden kann.

Jean-Luc Perret, Lisa Mathys, Harald Friedl, David Wüest-Rudin, Kaspar Sutter, Danielle Kaufmann, Karin Sartorius, Jérôme Thiriet, Luca Urgese, Oliver Bolliger, Jörg Vitelli, Esther Keller, Beat Braun, Sandra Bothe, Raphael Fuhrer, Daniel Sägesser, Thomas Gander, Nicole Amacher, Christian Griss, Franziska Roth

Der Regierungsrat verweist auf seine Ausführungen in vorliegendem Ratschlag zur zweiten Rahmenausgabebewilligung Langsamverkehr (RAB LV II). Wie bereits erläutert, bestehen viele Schnittstellen zwischen Fuss- und Veloverkehrnetzen. Die Schwachstellen gelten vielfach für beide Fortbewegungsarten. Deshalb beantragt der Regierungsrat anstelle einer RAB Velo eine RAB LV, die es ermöglicht, auch kombinierte Fuss- und Veloverkehrsprojekte sowie reine Fussverkehrsmassnahmen zu finanzieren. Aus finanzrechtlichen Gründen nicht über eine Rahmenausgabebewilligung finanzierbar, sind kleinere Massnahmen mit Neuanteil der Kosten unter 300'000 Franken, wie z.B. die Anpassung einer Lichtsignalanlage oder die Markierung eines Radstreifens. Solche Massnahmen können und müssen weiterhin über die Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements finanziert werden.

Der Regierungsrat beantragt aufgrund obiger Erläuterungen und des vorliegenden Ratschlags für eine zweite Rahmenausgabebewilligung Langsamverkehr, den Anzug Perret und Konsorten als erledigt abzuschreiben.

6. Finanzielle Auswirkungen

Die Projekte, die über die RAB LV II finanziert werden sollen, sind naturgemäss noch nicht erarbeitet. Damit sind auch die genauen Kosten einzelner Massnahmen aus den Umsetzungsprogrammen noch nicht bekannt. Die für die RAB LV II beantragten Mittel in der Höhe von gesamthaft 10 Mio. Franken (inkl. MWSt.) gehen zu Lasten des Investitionsbereichs 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» (IB1) und setzen sich nach aktuellem Kenntnisstand wie folgt zusammen:

Übersicht neue Ausgaben Investitionsbereich 1

Fr.

- Umsetzung inklusive Projektierung (inkl. 180 Stellenprozente)

10'000'000

-

Total zu Lasten RAB LV II

10'000'000

Für die vor Projektierung und Umsetzung nötigen Planungsarbeiten zu Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen (personelle Ressourcen für Vorstudien) wird ab Budgetjahr 2023 eine neue Ausgabe in der Höhe von 120'000 zulasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements beantragt.

Übersicht neue Ausgaben ZBE des BVD

Fr.

- Planung (inkl. 100 Stellenprozente)

120'000

Total zu Lasten ZBE / BVD

120'000

Zudem können je nach Baubeginn und Art der Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen aus den entsprechenden Basler Agglomerationsprogrammen der 3. und 4. Generation (Zustimmung Bund vorausgesetzt) Gelder des Bundes im Sinne einer Mitfinanzierung bezogen werden. Massnahmen mit Umsetzung ab 2028 können in der 5. Generation eingegeben und eine Mitfinanzierung des Bundes beantragt werden.

7. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

8. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat:

1. die Annahme des nachstehenden Beschlusentwurfes.
2. den Anzug Jean-Luc Perret und Konsorten betreffend neue Rahmenausgabebewilligung Velo abzuschreiben

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

zum Ratschlag „Zweite Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr (RAB LV II) sowie zugehörige Planungsmittel“

[Untertitel eingeben]

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

1. den Gesamtbetrag von Fr. 10'120'000 für die Planung, Projektierung und Umsetzung von Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen zu bewilligen. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:
 - Fr. 120'000 wiederkehrende Ausgaben für die Planung von Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen (unbefristete Personalkosten) zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements
 - Fr. 10'000'000 als zweite Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr für die Projektierung und Umsetzung von Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr inkl. Personalkosten zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur»
2. Für die Bewilligung der einzelnen Ausgaben der Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr bis Fr. 1'500'000 ist der Regierungsrat zuständig. Über die Verwendung der Mittel aus der zweiten Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr wird der Regierungsrat der UVEK alle drei Jahre berichten.
3. Über die Verwendung der Mittel aus dem ZBE Langsamverkehr in Kombination mit anderen finanzrechtlich neuen Rahmenausgabenbewilligungen sowie dem Ausbau des Fernwärmenetzes entscheidet der Regierungsrat.
4. Über die Verwendung der Mittel aus der Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr bis Fr. 1'500'000 entscheidet der Regierungsrat auch dann, wenn ausschliesslich andere finanzrechtlich neue Rahmenausgabenbewilligungen oder der Ausbau des Fernwärmenetzes dazu führen, dass die Gesamtprojektsumme die Schwelle von Fr. 1'500'000 überschreitet.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.