



An den Grossen Rat

20.5184.03

BVD/P205184

Basel, 5. Februar 2025

Regierungsratsbeschluss vom 4. Februar 2025

Anzug Lisa Mathys und Konsorten betreffend «Veloschnellrouten»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 15. Dezember 2022 den nachstehenden Anzug Lisa Mathys und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

«Mit der Volksabstimmung vom Februar 2020 hat die Bevölkerung des Kantons Basel-Stadt den gesetzlichen Auftrag zur Förderung des Veloverkehrs bestätigt (Gegenvorschlag des Grossen Rates zur Initiative «Zämme fahre mir besser!») und somit erneuert. Der Veloverkehr hat in den letzten Jahren erfreulicherweise stark zugenommen.

Begünstigt wird die Wahl des Velos als Verkehrsmittel auch durch das Aufkommen der Velos mit E-Motor. Die Umwelt- und Gesundheitsbilanz dieser Fortbewegungsart ist um ein Vielfaches besser als die Benutzung eines Autos. Zudem kommen Pendler*innen, die mit dem Velo (mit oder ohne E-Antrieb) unterwegs sind, auf dem städtischen Gebiet oft sogar schneller voran. Eine weitere Veloverkehrszunahme ist somit auch aus volkswirtschaftlicher Sicht zu unterstützen und zu fördern.

Durch das Aufkommen von schnellen E-Bikes und allgemein durch die Zunahme des Veloverkehrs stösst die bisherige Velo-Infrastruktur in Basel-Stadt an ihre Grenzen. Es tun sich neue Konflikt- resp. Gefahrenpotenziale auf, weil auch im Netz der Pendlerrouen Lücken bestehen. Auf herkömmlichen Velowegen, die sich der Veloverkehr teilweise sogar zusätzlich noch mit dem Fussverkehr teilt, reicht der vorhandene Platz nicht mehr aus. Es ist höchste Zeit, an die verschiedenen Geschwindigkeiten und Ansprüche angepasste Infrastrukturen zur Verfügung zu stellen. Damit kann eine Entflechtung und Verflüssigung des schnellen Veloverkehrs vom Langsamverkehr erreicht werden. Dies trägt auch zu einem friedlicheren Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden bei. Ein Veloschnellrouten-Netz ist eine nötige Infrastruktur-Erweiterung, die mehr Sicherheit und direktere Verbindungen bietet als die Pendlerrouen.

Veloschnellrouten

- sind ausgerichtet auf eine konstante Geschwindigkeit von 20-30 km/h mit möglichst wenig Fahrtunterbrechungen
- führen von den Vororten direkt ins Zentrum
- sind weitgehend von übrigen Verkehrsträgern entflochten und kreuzungsfrei resp. passieren Kreuzungen vortrittsberechtigt
- verfügen über eine ausreichende Breite, um gefahrloses Überholen und Kreuzen zu ermöglichen - sind klar als Veloschnellrouten signalisiert.

Im Nachbarkanton Basel-Landschaft sind Vorstösse zur Planung von Veloschnellrouten hängig. Auch im Landkreis Lörrach gibt es vielversprechende Projekte¹ Es ist sehr wichtig, dass diese Routen nun regional konzipiert und die Schnittstellen an den Grenzen definiert werden. Nur so entfalten sie ihren vollen Nutzen.

Der Regierungsrat wird aufgefordert, die Planung und Realisierung eines Veloschnellrouten-Netzes, das auf den Velo-Pendelverkehr ausgerichtet ist, zu prüfen und zu berichten, wie es sich regional (Triregio) koordiniert umsetzen lässt.

<https://www.srf.ch/news/regional/basel-baselland/umsteigen-aufs-velo-loerrach-macht-vorwaerts-mit-veloschnellrouten>

Lisa Mathys, Jean-Luc Perret, Harald Friedl, Christian Griss, Karin Sartorius, David Wüest-Rudin, Jérôme Thiriet, Luca Urgese, Raphael Fuhrer, Nicole Amacher, Raffaella Hanauer, Oliver Bolliger, Daniel Sägesser, Kaspar Sutter, Danielle Kaufmann, Thomas Gander, Franziska Roth»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Der 2019 erlassene Teilrichtplan Velo definiert ein Velonetz, das sicherstellt, dass der Veloverkehr bei übergeordneten Planungen berücksichtigt wird. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel wurde darüber hinaus ein trinationales Velonetz definiert, dank dem die wichtigsten Velorouten aus der Agglomeration an kantonale Velorouten anschliessen und somit eine gute Verbindung des Stadtzentrums an die umliegenden Quartiere und Gemeinden gewährleistet ist.

Seit Januar 2023 ist zudem das Bundesgesetz über Velowege in Kraft. Das Gesetz verpflichtet die für die Velowege zuständigen Behörden, ihre Velowegnetze aufeinander abzustimmen und definiert diverse Planungsgrundsätze für die Planung von Velowegnetzen. Unter anderem müssen Velowege zusammenhängend und durchgehend sein sowie wichtige Orte wie Wohngebiete, Arbeitsplätze und Schulen erschliessen. Die auf dem Gesetz basierende Praxishilfe "Velowegnetzplanung" des Bundesamts für Strassen (ASTRA) empfiehlt eine Aufteilung des Velowegnetzes in drei Hierarchiestufen: Velobahnen, Hauptverbindungen und Nebenverbindungen.

2. Überarbeitung des Velonetzes

Zur Umsetzung des Veloweggesetzes wird der kantonale Teilrichtplan Velo aktuell überarbeitet. Der darin enthaltene neue Netzplan wird künftig nicht mehr in ein Pendler- und ein Basisnetz unterteilt. Stattdessen wird ein Netz bestehend aus sich ergänzenden Velovorzugsrouten, Haupt- und Nebenverbindungen entworfen. Die Velovorzugsrouten bilden das Grundgerüst des neuen Netzplans und verbinden die wichtigsten Ziele miteinander, wobei wenn immer möglich von den Velofahrenden bereits heute gern gewählte Routen ausgewählt werden. Die Velovorzugsrouten bieten attraktive, direkte und durchgehende Verbindungen zwischen dem Stadtzentrum, den Quartieren und den umliegenden Gemeinden. Trotz der vielen Querstrassen und Kreuzungen mit Routen anderer Verkehrsträger soll auch im städtischen Umfeld der Veloverkehr auf Vorzugsrouten wo immer möglich vortrittsberechtigt und unterbruchsfrei verkehren können, beispielsweise durch die Aufhebung von Rechtsvortritt auf Velostrassen. Bei der Planung des Netzes fand ein Austausch mit den betroffenen Partnern in der Region statt, um sicherzustellen, dass deren Velorouten in Richtung Stadt vom Velowegnetz gemäss neuem Teilrichtplan Velo aufgenommen und weitergeführt werden. In Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft wurde sichergestellt, dass Velovorzugsrouten aus Baselland in Basel-Stadt weitergeführt werden.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 5. Generation wurde der Ziel-Zustand des Velonetzes der Region angepasst und erweitert. Dieses Netz definiert in der gesamten Agglomeration Vorzugsrouten, Haupt- und Nebenverbindungen und stellt so sicher, dass Velorouten auch gemeindeübergreifend durchgehend sind. Auf Basis dieses Netzes werden alle Velorouten, die von Nachbargemeinden in den Kanton Basel-Stadt führen, als Bestandteil des neuen Netzes gemäss Teilrichtplan Velo weitergeführt.

Der Kreistag des Landkreises Lörrach hat in diesem Jahr die Vorzugstrasse für den im Anzug verlinkten Radschnellweg im Wiesental beschlossen, so dass die Planungen konkretisiert werden können. Der Anschluss an die Schweiz erfolgt in enger Abstimmung zwischen dem Landkreis und der Stadt Lörrach sowie der Gemeinde Riehen und dem Kanton Basel-Stadt.

3. Umsetzung des Velonetzes

Das Bundesgesetz über Velowege schreibt verbindlich vor, dass ein entsprechendes Netz bis 2027 zu planen und bis 2042 zu realisieren ist. Zusätzlich fordert die kantonale Volksinitiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» unter anderem, dass bis 2035 Velovorzugsrouten mit einer Gesamtlänge von mindestens 50 Kilometer erstellt werden. Gemäss dem Gegenvorschlag zu dieser Volksinitiative sieht der Regierungsrat vor, innerhalb von 10 Jahren nach Inkrafttreten der Bestimmung mindestens 40 Kilometer Velovorzugsrouten umzusetzen. Mit der Schaffung der Velovorzugsrouten will der Regierungsrat entsprechend der Mobilitätsstrategie die Veloinfrastruktur ausbauen und verbessern sowie die Sicherheit des Veloverkehrs erhöhen. Sowohl Initiative als auch Gegenvorschlag werden der Stimmbevölkerung zur Abstimmung vorgelegt.

Für die genaue Ausgestaltung des neuen Velonetzes werden die Standards für den Fuss- und Veloverkehr beigezogen, die das Bau- und Verkehrsdepartement erarbeitet hat und die seit dem 7. Januar 2025 öffentlich zugänglich sind. Dort werden für die verschiedenen Führungsformen (z.B. Velowege und Velostreifen) und Netzhierarchien Standardmasse definiert. Insbesondere soll die vom Autoverkehr getrennte Veloinfrastruktur ausreichend breit sein, so dass Velos gefahrlos andere Velos überholen können. Mischverkehr mit dem Fussverkehr soll wegen der grossen Geschwindigkeitsdifferenz vermieden werden. Die neu markierte Velospur auf der Wettsteinallee aus Richtung Riehen zeigt, in welche Richtung sich die Veloinfrastruktur auf künftigen Velovorzugsrouten entwickeln soll. Auch wenn dort die Velospur nicht physisch von der Autospur abgetrennt ist, so bietet sie mit einer Breite von 2.40 m mehr Platz und Abstand vom Autoverkehr, Velos können einander überholen und durch die Aufhebung der Parkfelder wurde die Unfallgefahr durch eine unvermittelt geöffnete Autotür eliminiert.

4. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Lisa Mathys und Konsorten betreffend «Veloschnellrouten» stehenzulassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin