



An den Grossen Rat

07.5161.05

09.5242.04
08.5112.05
14.5439.02
09.5244.04

BVD/P075161/P095242/P085112/P145439/P095244/

Basel, 27. Januar 2016

Regierungsratsbeschluss vom 26. Januar 2016

Bericht zu den Anzügen

- **Brigitte Strondl und Konsorten betreffend Veloweg auf der Dreirosenbrücke**
- **Mirjam Ballmer und Konsorten betreffend Verbreiterungen von Velospuren**
- **Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Realisierung eines durchgehenden Veloweges zwischen Mattenstrasse und Riehenring im Zusammenhang mit dem Messeneubau**
- **Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Veloparkplatz-Situation rund um den Barfüsserplatz**
- **Loretta Müller und Konsorten betreffend Verbesserung der Parkplatzsituation für Velos**

1. Einleitung

Der Regierungsrat engagiert sich seit vielen Jahren erfolgreich für eine Verbesserung der Situation für die Velofahrenden. Dabei gilt das Augenmerk sowohl dem rollenden Verkehr als auch der Veloparkierung. Die Umfrage zur Velofreundlichkeit (Veloklimatest 2014) zeigt denn auch, dass Basel diesbezüglich deutliche Fortschritte verzeichnen kann. Neben übergeordneten Massnahmen zur Verbesserung der Situation für den Veloverkehr gibt es eine Vielzahl von Massnahmen, die vor allem eine lokale Wirkung haben. Diese werden zwar von der breiten Öffentlichkeit nicht immer wahrgenommen, von den direkt betroffenen Velofahrenden aber sehr geschätzt,.

1.1 Veloverkehr

Im Rahmen von Umgestaltungsprojekten wird jeweils die Velosituation überprüft und nach Verbesserungsmöglichkeiten gesucht. Ergeben sich Interessenkonflikte zwischen verschiedenen Gruppen von Verkehrsteilnehmende, wird im Einzelfall entschieden, welches Interesse höher zu gewichten ist. Dabei stehen Sicherheit und Komfort im Vordergrund.

Ein Beispiel für mehr Sicherheit auch für den Veloverkehr ist die Schaffung von Tempo 30-Zonen. Das tiefere Geschwindigkeitsniveau trägt nicht nur zur Wohnqualität bei, sondern erhöht auch die Verkehrssicherheit. So kann das Velofahren gefördert werden, auch ohne Radstreifen und Piktogramme. Auch Begegnungszonen mit 20 km/h Höchstgeschwindigkeit bieten Velofahrenden sichere Streckenabschnitte und sind gerade für die weniger routinierten unter ihnen attraktiv, auch wenn der Fussverkehr hier Vortritt hat.

Bezüglich des Komforts sind möglichst direkte Verbindungswege ein wichtiger Aspekt für Velofahrende. Dafür wurde in den letzten Jahren die Mehrzahl der bestehenden Einbahnstrassen für den Velogegeverkehr geöffnet, jüngst gerade die St. Johannis-Vorstadt im Abschnitt von der Johanniterbrücke zum Blumenrain.

Grössere bauliche Velomassnahmen erfolgen, wie auch alle anderen Umgestaltungsprojekte, stets im Rahmen von zwingenden Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen. Dies erlaubt einerseits einen schonenden Umgang mit den finanziellen Mitteln des Kantons und reduziert baustellenbedingte Beeinträchtigungen in der unmittelbaren Umgebung. Andererseits besteht dadurch eine zeitliche Abhängigkeit, was eine Umsetzung unter Umständen verzögern kann. Aktuelle Beispiele sind die Velomassnahmen an der Freiburgerstrasse und in der Strassburgerallee.

Optimierungen für den Veloverkehr werden jeweils auch in Grossprojekten mitgeplant. So wurden etwa mit der Sanierung und Neugestaltung der Elsässerstrasse (Abschnitt Voltastrasse bis Landesgrenze) und dem Projekt Luzerner-/Wasgenring (inkl. Querung mit Unterführung unter Kreisel, Badweglein usw.) Velostreifen realisiert. Mit der Verlängerung der Tramlinie 3 von der Waldighoferstrasse bis zur Landesgrenze und weiter können ebenfalls durchgängig Velostreifen markiert werden.

Gerade in den eher beengten städtischen Verhältnissen bleibt für Projekte zur Separierung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden oft kein Platz. Darum werden mit Pilotversuchen neue Wege geprüft. So wurde an Lichtsignalanlagen (Rechtsabbiegen bei Rot) entlang des Steinerings sowie bei Elsässer-/Mülhauserstrasse) ein Pilotprojekt lanciert, das landesweit mit Interesse verfolgt wird. Die Pilotphase ist zwar noch nicht abgeschlossen, doch zeigen die bisherigen Resultate, dass sich diese Lösung mehrheitlich bewährt. In der Elsässerstrasse wurde zusätzlich eine neue, velofreundliche Lösung bei Kaphaltestellen getestet (Velolichtinsel). Zudem beabsichtigt Basel, sich an einem geplanten Versuch des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) für Velostassen in der Schweiz zu beteiligen.

1.2 Veloabstellen

In den Wohnquartieren wurden in den letzten Jahren viele neue Veloabstellplätze geschaffen. Sie werden dort realisiert, wo die Flächen für Angebote auf den Privatparzellen aufgrund der baulichen Gegebenheiten (z.B. fehlende Vorgärten, Kellerabgänge usw.) fehlen. Diese Velofelder in den Quartierstrassen werden meistens auch mit Veloständern bestückt, die ein sicheres Anketten ermöglichen und verhindern, dass die Velos bei starken Winden umfallen.

In der Innenstadt gibt es gemessen am Bedarf noch deutlich zu wenige Abstellplätze. Die baulichen Gegebenheiten beeinflussen auch das Abstellangebot in der Innenstadt. Die Suche nach weiteren Flächen gestaltet sich schwierig, da es aufgrund des hohen Nutzungsdrucks keine frei verfügbaren Flächen gibt. Zusätzliche Abstellplätze lassen sich in aller Regel nur zulasten von Fussgängerinnen und Fussgängern, Fahrbahn, Boulevardnutzungen (Restaurants, Auslagen usw.) oder Güterumschlagsflächen verwirklichen. Grössere Veloabstellplätze bedingen eine eigentliche Nutzungsänderung wie etwa am Bankverein, wo ein Einspurstreifen auf der Fahrbahn aufgehoben und auf der frei gewordenen Fläche ein Veloabstellplatz eingerichtet wurde.

Der Regierungsrat hält weiterhin am Grundsatz fest, dass die Veloparkierung grundsätzlich auf Privatareal zu erfolgen hat. Zusatzangebote auf Allmend sind im Falle von öffentlichen Nutzungen und zum Beispiel bei Bike&Ride-Anlagen gemäss Teilrichtplan Velo vorgesehen.

Zu den einzelnen Anzügen berichtet der Regierungsrat wie folgt:

2. Anzug Brigitte Strondl und Konsorten betreffend Veloweg auf der Dreirosenbrücke

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 20. März 2013 den nachstehenden Anzug betreffend Veloweg auf der Dreirosenbrücke dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

„Während dem Bau der oberen Hälfte der neuen Dreirosenbrücke wurde sämtlicher Velo- und Fussgängerverkehr auf der bereits neu erstellten, unterwasserseitigen Dreirosenbrücke abgewickelt. Das Nebeneinander funktionierte bestens und ohne Unfall. Auch die an der Kreuzung Dreirosenstrasse / Klybeckstrasse installierte Velophase, um Richtung Kleinhüningen zu fahren, konnte ohne Komplikationen befahren werden. Geschätzt wurde die Verbindung besonders von Velofahrenden der Novartis, die zwischen den Arealen St. Johann und Klybeck zirkulieren müssen. Mit Inbetriebnahme der kompletten Dreirosenbrücke wurde der geschätzte „Bauzustand“ aufgehoben. Die Folge ist eine längere und unattraktive Fahrt über 3 Lichtsignalphasen (1 x Dreirosenbrücke, 2 x Horburgkreuzung). Mit Novartis-Campus und dem geplanten neuen Veloweg durch den St. Johann-Hafen nach Hüningen bekommt die Befahrbarkeit des unterwasserseitigen Veloweges auf der Dreirosenbrücke eine neue wichtige Bedeutung für den Pendler- und Freizeitverkehr. Die Unterzeichnenden bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten:

- ob auf der Dreirosenbrücke zwischen Fabrikstrasse und Klybeckstrasse der unterwasserseitige Veloweg in beiden Richtungen befahren werden kann
- ob parallel zum Fussgängerstreifen beim Grossbasler-Widerlager der Veloübergang (Velofurt) definitiv eingerichtet werden kann
- ob der neue Velo-/Fussweg nach Hüningen an den unterwasserseitigen Velo-/Fussweg der Dreirosenbrücke angeschlossen werden kann.

Brigitte Strondl, Jörg Vitelli, Christoph Wydler, Sabine Suter, Michael Wüthrich, Roland Engeler-Ohnemus, Guido Vogel, Andrea Bollinger, Helen Schai-Zigerlig, Marcel Rünzi, Christine Wirz-von Planta, Heiner Vischer“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

2.1 Ausgangslage

Der Regierungsrat hat mit Schreiben 07.5161.02 vom 23. September 2009 zum ersten Mal zum Anzug Stellung genommen. Zwei der drei formulierten Anliegen wurden, wie im Antwortschreiben vom 15. Januar 2013 beschrieben, erfüllt, der geforderte Velogegenverkehr wurde in der Zwischenzeit ebenfalls realisiert. Der Regierungsrat hatte in der letzten Anzugsbeantwortung ausgeführt, dass die Forderungen der Anzugsstellenden für eine oberirdische Querung mit Fussgängerstreifen beim Grossbasler Widerlager in Anbetracht der hohen Kosten nicht erfüllt werden kann. Ausserdem wurde damit gerechnet, dass der Querungsbedarf auf der Grossbasler Seite – dank der neuen Querungsmöglichkeit auf der Kleinbasler Seite – abnehme. Der Grosse Rat hat den Anzug am 20. März 2013 entgegen der Empfehlung des Regierungsrats stehen gelassen.

Die geforderte Querung kann schon heute genutzt werden, sie ist aber rechtlich für die Velos nicht zulässig. Um den Bedarf an dieser zusätzlichen Querung zu überprüfen, wurden vor und nach der Umsetzung der anderen Forderung des Anzugs (Gegenverkehr auf der Unterwasserseite mit Querungsmöglichkeit im Kleinbasel) Fuss- und Veloverkehrszählungen beim Widerlager durchgeführt. Diese ergaben, dass sich die Nutzung der Querung nicht verändert hat. Besonders aufgefallen ist, dass auch relativ viele Fussgängerinnen und Fussgänger (über 40%) die Brücke beim Widerlager auf der Grossbasler Seite queren.

2.2 Projekt

Für eine normgerechte Fuss- und Veloquerung mit Fussgängerstreifen braucht es bei den aktuell gültigen Richtlinien und Normen zwischen dem Tram und der Autospur eine zusätzliche Mittelinsel. Eine solche Mittelinsel hätte grosse Umbauarbeiten mit Randsteinverschiebungen, neuen Kandelaberstandorten, neuer Entwässerung usw. zur Folge. Aufgrund der Bauweise der Brücke müsste mit der Randsteinverschiebung sogar in die Tragstruktur eingegriffen werden, so dass mit Kosten von über 1 Mio. Franken gerechnet werden müsste. Da es sich bei der gewünschten Querung primär um eine Komfortsteigerung und nicht um das Schliessen einer Lücke oder um die Behebung eines Unfallschwerpunkts handelt, erachtet der Regierungsrat derart hohe Kosten als ungerechtfertigt.

Stattdessen sieht der Regierungsrat eine kostengünstigere Lösung vor, bei der sowohl Fussgängerinnen und Fussgänger als auch Velofahrende die Querung ohne Vortritt, das heisst ohne Fussgängerstreifen und nicht mit einer vortrittsberechtigten Velofurt, nutzen. In diesem Fall kann auf eine Mittelinsel verzichtet werden. Mit einfachen Absenkungen des Trottoirs und wenig Markierung kann eine Querungshilfe erstellt werden. Diese legalisiert die bereits heute genutzte Verbindung für die Velos, macht sie komfortabler, wobei die geltende Vortrittsregelung beibehalten wird.

Der bisher bestehende Fussgängerstreifen auf der Oberwasserseite von der Mülhauserstrasse zur Tramhaltestelle bleibt bestehen, wird aber geringfügig verschoben. Die Absenkungen für die Veloquerung entsprechen nicht den gängigen Normen, wurden aber so ausgestaltet, um die Tragkonstruktion der Brücke so wenig wie möglich zu tangieren. Pro Velo ist mit der gewählten Lösung einverstanden.

Das Projekt ist mit dem Eigentümer der Dreirosenbrücke, dem Bundesamt für Strassen, abgestimmt. Die Kosten für die Querungshilfe betragen max. 150'000 Franken. Das Projekt soll noch dieses Jahr realisiert werden.

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Brigitte Strondl und Konsorten betreffend Veloweg auf der Dreirosenbrücke abzuschreiben.

3. Anzug Mirjam Ballmer und Konsorten bezüglich Verbreiterungen von Velospuren

Der Grosse Rat hat den nachstehenden Anzug Mirjam Ballmer und Konsorten bezüglich Verbreiterungen von Velospuren dem Regierungsrat am 8. Januar 2014 zur wiederholten Beantwortung überwiesen:

„Der Politikplan 2009-2012 des Kantons Basel-Stadt hält im Bereich „Mobilität“ als Ziel fest: „In der Stadt bewegen sich die Menschen vorwiegend zu Fuss und mit dem Velo.“ Dieses Ziel ist berechtigt, ist doch der Langsamverkehr jene Verkehrsform, die sich am günstigsten auf die städtische Lebensqualität auswirkt: Wer Velo anstatt Auto fährt schon die Luftqualität, spart Energie, kommt in der Stadt schneller von A nach B und fördert seine Gesundheit. Bereits 30 Minuten Velo fahren täglich wirken sich positiv auf die Gesundheit aus. Velofahrende sind zudem leistungsfähiger und fehlen seltener bei der Arbeit. Veloförderung bedeutet somit gleichzeitig mehr Arbeitsleistung in der Wirtschaft und weniger Kosten im Gesundheitswesen. Allerdings muss auch ein gutes Veloroutennetz vorhanden sein, damit die Vorzüge für das Velo fahren in der Stadt zum Tragen kommen. Investitionen und mehr Velo-Verkehrsflächen sind gemäss der Bevölkerungsbefragung 2005 des Statistischen Amtes Basel Stadt erwünscht – den grössten Handlungsbedarf im Verkehrsbereich sieht die Bevölkerung klar beim Veloverkehr.

An vielen Stellen in Basel sind Velospuren so eng, dass sie für die Velofahrenden gefährlich sind.

Grund für die Verengungen sind oft Autoparkplätze.

Wir bitten daher die Regierung zu prüfen und zu berichten.

1. Wie sichergestellt werden kann, dass genügend Platz für Velofahrende, zwischen Trottoirrand und Tramschienen oder Autofahrspur und Trottoir vorhanden ist.

Zudem bitten wir die Regierung die Situation an folgenden Orten zu verbessern:

2. St. Alban Vorstadt: Hier ist es für Velofahrende sehr schwierig mit Autos zu kreuzen, vor allem für Velofahrende, die von der Wettsteinbrücke Richtung in St. Alban unterwegs sind. Dies, obwohl diese Strecke auf der Velokarte als „Velo-Hauptstrasse“ gekennzeichnet ist. Insbesondere vor den Häusern mit den Hausnummern 64 bis 82 behindern parkierte Autos die Velos.
3. Bruderholzstrasse: Velofahrende haben hier zwischen den parkierten Autos und den Tramschienen zu wenig Platz. Die Trottoirs sind dort allerdings relativ breit.
4. Leonhardgraben: Zwischen den Hausnummern 21 und 29 und den Hausnummern 41 und 49 ist es für Velofahrende zwischen Parkplätzen und Tramschienen sehr eng. Die Tramschienen sind für Velofahrende gefährlich.“

Mirjam Ballmer, Loretta Müller, Sibel Arslan

Wir beantworten diesen Anzug wie folgt:

Der Regierungsrat hat bereits mehrfach zu diesem Anzug berichtet. Bei der Behandlung im Jahr 2014 stellte der Grosse Rat fest, dass er den Anzug nur noch als Erinnerung für die Verwaltung stehen lassen will, damit die Situation in der St. Alban-Vorstadt (Frage 2) mit der Eröffnung des Kunstmuseumparkings tatsächlich verbessert wird. Darum wird auf eine erneute Berichterstattung zu den anderen Fragen verzichtet.

Im Sinne eines Zwischenberichts bekräftigt der Regierungsrat erneut, dass mit der Erstellung des Parkings Kunstmuseum die Aufhebung von 210 Parkplätzen auf Allmend verbunden ist. Dies entspricht dem vom Grossen Rat beschlossenen Bebauungsplan für ein Parking im Raum Aeschen, der eine teilweise Kompensation der neu erstellten Parkplätze vorsieht (60% der neu erstellten 350 Parkplätze müssen auf Allmend aufgehoben werden). Diese Kompensation muss spätestens zur Inbetriebnahme des Parkings erfolgen (frühestens im Jahr 2020). Die mit der Umsetzung des Verkehrskonzepts Innenstadt bereits aufgehobenen Parkplätze werden dabei angerechnet. Der mit der Parkplatzaufhebung verbundene Raumgewinn wird auch dem Langsamverkehr in der St. Alban-Vorstadt zugutekommen.

Auf Grund dieses Zwischenberichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Mirjam Ballmer und Konsorten betreffend Verbreiterungen von Velospuren stehen zu lassen.

4. Bericht zum Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Realisierung eines durchgehenden Veloweges zwischen Mattenstrasse und Riehenring im Zusammenhang mit dem Messe-neubau

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 29. April 2014 den nachstehenden Anzug Michael Wüthrich und Konsorten dem Regierungsrat zur erneuten Stellungnahme überwiesen:

„Auf der Riehenstrasse stadteinwärts stauen sich - besonders während Messen - vor dem Kreisel die Autos und versperren den Velos regelmässig den Weg. Im Zusammenhang mit dem Messeneubau soll nicht nur die Halle 3 erneuert, sondern auch der Parkplatz zwischen dieser Halle und der Riehenstrasse aufgehoben und dort eine kleine grüne Fläche angelegt werden. Die Riehenstrasse wird dadurch ohnehin tangiert, so dass es sich aufdrängt, in diesem Zusammenhang eine Verbesserung der Situation für die Velofahrenden gleichzeitig zu verwirklichen.

Die Regierung wird gebeten zu prüfen, ob im Zusammenhang mit den Bauarbeiten der Messe auf dem Abschnitt zwischen Mattenstrasse und Riehenring zumindest stadteinwärts ein durchgehender Veloweg oder Velostreifen angelegt werden könnte.

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Im Abschnitt Mattenstrasse bis Riehenring wurden im Jahr 2014 beidseitig durchgängige Radstreifen markiert. Der Radstreifen zwischen der Einspurstrecke für das Parking und der Geradeausspur wurde rot eingefärbt, um die Aufmerksamkeit der Automobilistinnen und Automobilisten auf den Veloverkehr zu erhöhen.

Zusätzlich wurde eine Fussgängerquerung mit Mittelinsel installiert, so dass Fussgängerinnen und Fussgänger vom Landhof direkt durch die Lücke zwischen Parkhaus und Messeneubau auf den Messeplatz gelangen können.

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Realisierung eines durchgehenden Veloweges zwischen Mattenstrasse und Riehenring im Zusammenhang mit dem Messebau als erfüllt abzuschreiben.

5. Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Veloparkplatz-Situation rund um den Barfüsserplatz

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 19. November 2014 den nachstehenden Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Veloparkplatzsituation rund um den Barfüsserplatz dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 11. November 2009 einen Anzug von Loretta Müller und Konsorten überwiesen, der eine Verbesserung der Parkplatzsituation für Velos verlangte. Unter anderem wurde dort die Situation rund um den Barfüsserplatz thematisiert. In seiner Antwort von 2011 schrieb der Regierungsrat: „Die Abstellanlagen beim Puppenhausmuseum, beim Theater und vor dem Vögele-Laden sind wie richtig festgestellt, meist überfüllt.“ Statt dass nach Lösungen für diese Flächen gesucht wurde, verwies der Regierungsrat auf den Abstellplatz auf dem Barfüsserplatz selber, entlang des Stadtcasinos, der wenig benutzt werde. Dort würden im Rahmen des Projekts "Innenstadt- Qualität im Zentrum" neue Lösungen gesucht.

Die Situation hat sich seither weder auf dem Barfüsserplatz selber, noch bei den genannten drei Abstellanlagen verbessert. Insbesondere am Samstagabend ist es für Velofahrerinnen und Velofahrer praktisch unmöglich, einen Parkplatz auf einer legalen Abstellfläche zu finden.

Wir bitten daher die Regierung, zu prüfen und zu berichten,

- ob die Markierung für Veloparkplätze am Barfüsserplatz, genauer vor den Häusern Steinenberg 19 und 21, um einige Meter länger gemacht werden kann.
- ob die Markierung für Veloparkplätze beim Barfüsserplatz 3, vor dem Vögele-Laden, erweitert werden kann.
- ob rund um das Theater und den Fasnachts-Brunnen von Jean Tinguley neue, für Velofahrerinnen und Velofahrer zentral gelegene Abstellplätze geschaffen werden können.
- wie der Zugang zum Velo-Abstellplatz auf dem Barfüsserplatz entlang des Stadtcasinos rasch verbessert werden kann.

Michael Wüthrich, Thomas Grossenbacher, Urs Müller-Walz, Sibel Arslan, Heiner Vischer, Dominique König-Lüdin, Brigitte Heilbronner“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

5.1 Ausgangslage

Gerade an stark frequentierten Orten wie der Innenstadt besteht eine Vielzahl unterschiedlicher Interessen und Ansprüche an die Allmend. Boulevardwirtschaften, Märkte, Taxistände, Verkaufsstände und Schaufenster tragen zu einer lebendigen Innenstadt bei, sind dazu aber auf entsprechenden unverstellten Platz auf der Allmend angewiesen. Damit stehen sie in Konkurrenz mit anderen Nutzungen wie etwa der Veloparkierung, was jeweils nach einer sorgfältigen Interessensabwägung ruft.

Wie die Anzugstellenden richtig festgestellt haben, ist die Veloabstellsituation rund um den Barfüsserplatz verbesserungswürdig.

5.2 Zu den einzelnen Fragen

Aufgrund des Anzugs wurde die Abstellsituation rund um den Barfüsserplatz erneut genau untersucht. Es musste festgestellt werden, dass es keine einfach umsetzbaren Massnahmen mehr gibt, die eine deutliche Entlastung der Abstellsituation bringen. Im Sinne einer Optimierung konnten aber folgende Massnahmen umgesetzt werden:

- **Veloparkplätze vor Steinenberg 19 und 21:** Das bestehende Velofeld wurde um sechs Meter verlängert, die maximal mögliche Ausdehnung ist damit erreicht.
- **Veloparkplätze vor dem Vögele-Laden:** Die bestehende Markierung wurde um fünf Meter verlängert, die maximal mögliche Ausdehnung ist damit erreicht.
- **Theater und Fasnachts-Brunnen:** Weitere Abstellplätze sind dort nicht möglich, ohne dass der Fussverkehr massiv behindert oder der Brunnen stark verstellt würde.
- **Zugang zum Velo-Abstellplatz entlang des Stadtcasinos:** Die Zufahrt ist dank des kürzlich zusätzlich abgeschrägten Randsteins möglich, das Velofeld ist auch mit einem Schild markiert. Zudem wurde das Velofeld entlang der Casino-Mauer mit Veloständern bestückt, damit die Velos angeschlossen werden können und bei einem Windstoss nicht umfallen.

Neben den oben erwähnten Standorten wurde auch das Velofeld in der Streitgasse um fünf Meter verlängert und entlang von der Barfüsserkirche wurde 2014 ein Velofeld von ca. 25 Metern wieder markiert.

Damit sind vorderhand die bestehenden Potenziale in diesem Raum ausgeschöpft. Selbstverständlich wird die Veloabstellsituation im Rahmen allfälliger Umgestaltungsprojekte jeweils neu beurteilt und wenn möglich weiter optimiert.

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Veloparkplatz-Situation rund um den Barfüsserplatz abzuschreiben.

6. Bericht zum Anzug Loretta Müller und Konsorten bezüglich Verbesserung der Parkplatzsituation für Velos

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 8. Januar 2014 den nachstehenden Anzug Loretta Müller und Konsorten bezüglich Verbesserung der Parkplatzsituation für Velos dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

„Der Politikplan 2009-2012 des Kantons Basel-Stadt hält im Bereich „Mobilität“ als Ziel fest: „In der Stadt bewegen sich die Menschen vorwiegend zu Fuss und mit dem Velo.“ Dieses Ziel ist berechtigt, ist doch der Langsamverkehr jene Verkehrsform, die sich am günstigsten auf die städtische Lebensqualität auswirkt: Wer Velo anstatt Auto fährt spart die Luftqualität, spart Energie, kommt in der Stadt schneller von A nach B und fördert seine Gesundheit. Bereits 30 Minuten Velo fahren täglich wirken sich positiv auf die Gesundheit aus. Velofahrende sind zudem leistungsfähiger und fehlen seltener bei der Arbeit. Veloförderung bedeutet somit gleichzeitig mehr Arbeitsleistung in der Wirtschaft und weniger Kosten im Gesundheitswesen. Allerdings muss auch ein gutes Veloroutennetz vorhanden sein, damit die Vorzüge für das Velo fahren in der Stadt zum Tragen kommen. Investitionen und mehr Velo-Verkehrsflächen sind gemäss der Bevölkerungsbefragung 2005 des Statistischen Amtes Basel Stadt erwünscht – den grössten Handlungsbedarf im Verkehrsbereich sieht die Bevölkerung klar beim Veloverkehr.

Darum ist es störend, dass an vielen Orten in der Stadt zu wenig oder zu wenig gute Veloabstellplätze zur Verfügung stehen. Bereits im Verkehrsplan Basel-Stadt 2001 wurden mehrere Massnahmen zur Verbesserung der Veloabstellplätze, insbesondere in der Innenstadt, vorgeschlagen.

Wir bitten daher die Regierung zu prüfen und zu berichten,

1. Wie sichergestellt werden kann, dass Veloabstellplätze verbessert und vergrössert werden, insbesondere bei neuen Bauprojekten.
2. Wie bereits bestehende Veloabstellplätze vermehrt überdacht werden können, damit Velofahren auch bei schlechtem Wetter attraktiver wird.

Zudem bitten wir die Regierung die Situation der Veloabstellplätze sowohl in quantitativer wie auch qualitativer Hinsicht am folgenden Ort zu verbessern:

3. Am Barfüsserplatz (vor dem Puppenhausmuseum, vor dem Vögele-Laden, vor dem Theater/Kino).
4. Am Claraplatz (inkl. Rebgasse).
5. Eingang Gerbergasse (vor Eingang Unternehmen Mitte).“

Loretta Müller, Mirjam Ballmer, Sibel Arslan

Wir beantworten diesen Anzug wie folgt:

6.1 Stand

Die Veloabstellsituation hängt sowohl vom Angebot an öffentlichen Veloparkplätzen wie auch stark vom Angebot auf Privatareal ab. Der Grosse Rat hat eine Änderung von § 73 des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) beschlossen, der das Abstellen der Velos auf Privatareal regelt.

Der Regierungsrat hat im Jahr 2013 ausführlich zu den einzelnen Fragen Stellung bezogen und in Aussicht gestellt, dass der Anzug abschliessend beantwortet wird, wenn die Verordnung zu Neufassung von § 73 des BPG betr. Veloabstellen erlassen worden ist. Die Verordnung zum § 73 des BPG wird demnächst in die externe Vernehmlassung gegeben.

Im Sinne eines Zwischenberichts sei darum auch auf den Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betr. Veloparkplatz-Situation rund um den Barfüsserplatz (P145439) verwiesen.

Für den Claraplatz wird im Rahmen des Gestaltungskonzepts Innenstadt ein Wettbewerb durchgeführt. Selbstverständlich ist dabei auch die Verbesserung der Veloabstellsituation an diesem Ort ein wichtiges Thema.

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Loretta Müller und Konsorten betreffend die Verbesserung der Parkplatzsituation für Velos stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin