



An den Grossen Rat

10.5111.03

BVD/P105111

Basel, 29. Oktober 2014

Regierungsratsbeschluss vom 28. Oktober 2014

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

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 17. Oktober 2012 den nachstehenden Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten dem Regierungsrat zur erneuten Berichterstattung 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 "Hoofdned Fiets" (Velo-Hauptnetz) 2010 37% Veloverkehrsanteil und die Stadt Paris hat durch ihre 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“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Der Regierungsrat hat bereits in seinem Bericht vom 29. August 2012 zum Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend Aufbau eines Velobahn-Netztes Stellung genommen. Nachstehende Erläuterungen stellen eine Ergänzung dazu dar.

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.

Unter den Velofahrenden gibt es verschiedene Nutzergruppen mit unterschiedlichen Anforderungen und Bedürfnissen an eine Veloroute. Dementsprechend eignen sich nicht alle Veloinfrastrukturen gleich gut für alle Velofahrenden. So bevorzugen etwa die einen möglichst direkte Routen, ggf. auch entlang von Tramachsen oder Hauptverkehrsstrassen, während andere durchaus etwas längere und dafür sicherere Verbindungen abseits der Hauptachsen auf ruhigen Quartierstrassen bevorzugen.

Mit der Festlegung eines dichten Basisroutennetzes und eines ausgewählten Pendlerrouthenetzes will der Kanton Basel-Stadt deshalb sicherstellen, dass für alle potenziellen Nutzergruppen geeignete Velorouten umgesetzt werden. Dies hat der Regierungsrat in seiner ersten ausführlichen Beantwortung in Aussicht gestellt.

2. Aktuelle Arbeiten

Mit Erlass des Teilrichtplans Velo 2013 (TRP Velo 2013, Beschluss vom 28. Oktober 2014) trägt der Regierungsrat diesem Anliegen gebührend Rechnung, indem er zwei gleichwertige, jedoch unterschiedlich dichte Routennetze mit folgenden Hauptmerkmalen behördenverbindlich definiert:

- Die Basisrouten sollen eine *sichere* Erschliessung aller Ziele des Alltagsverkehrs und des Freizeitverkehrs ermöglichen. Sie werden deshalb möglichst abseits der stark befahrenen Hauptverkehrsstrassen geführt. Um die zahlreichen Ziele des Alltags- und des Freizeitverkehrs optimal zu erschliessen, ist ein dichtes Netz notwendig.
- Die Pendlerrouthen sollen eine *rasche* Verbindung ohne Umwege auch über grössere Strecken von A nach B anbieten. Diese Routen sind primär auf geübte und schnelle Zweiradfahrende ausgelegt, für die der Zeitfaktor entscheidend ist. Um dem Zeitfaktor genügend Rechnung zu tragen, werden diese Routen, wo zweckmässig, parallel zum motorisierten Individualverkehr auf den Hauptverkehrsachsen geführt.

Im Agglomerationsprogramm Basel zweite Generation wurde für den gesamten Perimeter des Agglomerationsprogramms Basel erstmals ein regionales Velo-Hauptrouthennetz definiert, das die grossen Zentren miteinander verbindet. In Basel sind diese Verbindungen im Teilrichtplan Velo mit den geplanten Pendlerrouthen sichergestellt.

In der Erarbeitung der 3. Generation des Agglomerationsprogramms wird dieses Haupttroutennetz weiterentwickelt. Darauf aufbauend sollen die Gemeinden innerhalb der Korridore ein feinmaschigeres Radnetz definieren, das die Gemeinden verbindet und Wohn-, Arbeits- und Freizeitgebiete für Radfahrende erschliesst. In einem späteren Schritt werden die vorhandenen Lücken dieses Netzes eruiert und allfällige Massnahmen daraus den Schweizerischen Bundesbehörden zur Mitfinanzierung vorgeschlagen.

3. Beantwortung der Fragen

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

Wie in Kapitel 2 erläutert, ist seit der ersten Beantwortung im Rahmen der Überarbeitung des Teilrichtplans Velo ein Pendlerrouthenetz ausgewiesen worden, das die Anforderungen an ein direktes und schnelles Vorwärtskommen des Veloverkehrs erfüllen soll. Die Pendlerrouthen sind vorwiegend entlang den direkten Hauptverkehrsachsen vorgesehen.

Strassen, die ausser Zubringerverkehr dem Veloverkehr vorbehalten sind und zur Kategorie der Erschliessungsstrassen zählen, kommen verkehrsrechtlich nur beschränkt in Frage und sind in der Praxis nur sehr schwer kontrollierbar. So bedeutet Zubringerdienst für motorisierte Fahrzeuge einzuführen, dass gemäss einem Bundesratsentscheid sämtliche Parkplätze mit Anwohnerprivilegierungen, die ja vorwiegend der Quartierbevölkerung dienen, aufgehoben werden müssen. Andere Lösungen, wie sie das Ausland teilweise kennt – mit Vortrittsrecht des Veloverkehrs und erlaubtem Nebeneinander fahren –, sind im Bundesrecht leider (noch) nicht vorgesehen. Basel beabsichtigt, ein entsprechendes Pilotprojekt für sog. Velostrassen durchzuführen und die entsprechende Zustimmung des Bundes dazu zu erhalten.

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

Mit dem Erlass des TRP Velo liegt die Grundlage zur Erarbeitung eines Umsetzungsprogramms vor. Dieses sieht als ersten Schritt eine Analyse des festgelegten Veloroutennetzes in Bezug auf die neuen Anforderungen vor. In der Folge wird für Verbindungen, welche die Anforderungen noch nicht erfüllen, eine Priorisierung bzw. Etappierung vorgenommen. Diese stützt sich u.a. auf anstehende Erhaltungsmassnahmen, die ein koordiniertes und damit kosteneffizientes Bauen ermöglichen. Auch Abhängigkeiten zu anderen Grossprojekten werden in der Terminierung der Umsetzung berücksichtigt. Zudem werden die wichtigsten unabhängig realisierbaren Massnahmen definiert sowie kleinere betrieblichen Anpassungen geplant.

Frage 3: Welche Pilotprojekte erachtet der Regierungsrat als sinnvoll?

Zurzeit sind noch keine prioritären Einzelprojekte auf den Pendlerrouthen definiert. Diese werden im Rahmen der zu Frage 2 erläuterten Umsetzungsplanung festgelegt. Das Bau- und Verkehrsdepartement legt zudem für einen Pilotversuch „Velostrassen“ geeignete Veloroutenabschnitte fest und leitet das nötige Verfahren zur Genehmigung des Versuchs beim Bund ein.

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 Kostenfolge einer allfälligen Umsetzung eines Pendlerrouthenetzes ist ohne die Erarbeitung konkreter Projekte in den nächsten Projektphasen der Planung und der Projektierung nicht abschätzbar.

Die Finanzierung der Umsetzung erfolgt bei kleineren Massnahmen ab 2015 grundsätzlich über das ordentliche Budget. Bis voraussichtlich 2015 stehen zudem noch die beiden Rahmenausgabenbewilligungen (RAB) zur Förderung des Veloverkehrs bzw. des Langsamverkehrs zur Verfügung. Anstelle eines Folgeausgabenbewilligung für diese RABs ist geplant, das ordentliche

Budget entsprechend aufzustocken, weil nach neuem Finanzhaushaltgesetz Mittel aus einer RAB nicht für Kleininvestitionen (<300'000 Franken) eingesetzt werden dürfen.

Grossprojekte (>300'000 Franken) werden als eigenständige Investitionen behandelt, wofür eine entsprechende Ausgabenbewilligung beim Grossen Rat beantragt wird.

Velomassnahmen, die als Bestandteil von grösseren Projekten mit einer vom Grossen Rat bewilligten Ausgabe umgesetzt werden können, gehen ebenfalls nicht zulasten der beiden Rahmenausgabenbewilligungen bzw. des ordentlichen Budgets, sondern werden dem Hauptkostenträger belastet. Basis für die entsprechenden Anträge auf eine Ausgabenbewilligung an den Grossen Rat ist die Prüfung nach Finanzhaushaltgesetz.

4. Antrag

Mit dem Erlass des Teilrichtplans Velo 2013 durch den Regierungsrat ist das Anliegen des Anzugstellers in einem für die städtische Situation angebrachten Pendlerrouthenetz behördenverbindlich geworden. Im Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation soll mit einem regionalen Velohauptrouthenetz mit direkten schnellen Routen die Idee auch in der Region weiterentwickelt werden.

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend Aufbau eines Velobahn-Netzes als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin