



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

10.5111.02

BVD/P105111
Basel, 29. August 2012

Regierungsratsbeschluss
vom 28. August 2012

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

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 10. Juni 2010 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 "Hoofdnnet 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:

1. Ausgangslage

Dem Regierungsrat ist es ein grosses Anliegen, sichere und auch den Nutzer-Anforderungen entsprechende Verkehrsinfrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr anzubieten. Deshalb investiert er in entsprechende Projekte zum Ausbau und zur Optimierung des Veloroutennetzes.

Es gibt unter den Velofahrenden verschiedene Nutzergruppen mit unterschiedlichen Anforderungen und Bedürfnissen an eine Veloroute. Dementsprechend eignen sich nicht immer dieselben Veloinfrastrukturen für alle Velofahrenden bzw. nicht immer dieselben Umstände werden als Umweg wahrgenommen. Während die einen direkte Routen, ggf. auch entlang von Tramachsen oder Hauptverkehrsstrassen bevorzugen, wünschen die anderen sichere Verbindungen abseits der Hauptachsen auf ruhigen Quartierstrassen.

2. Laufende Arbeiten

Aus diesem Grund beabsichtigt das Bau- und Verkehrsdepartement, im Rahmen der laufenden Aktualisierung des Teilrichtplans Velo darin künftig zwei gleichwertige, jedoch unterschiedlich dichte Routennetze zu definieren, die teilweise parallel geführt werden. Die beiden Routennetze weisen folgende Hauptmerkmale auf:

- Die Basisrouten sollen eine möglichst sichere Erschliessung der zahlreichen Ziele des Alltagsverkehrs und des Freizeitverkehrs ermöglichen. Sie werden deshalb möglichst dicht und zum grossen Teil auf Quartierstrassen abseits der stark befahrenen Verkehrsachsen geführt.
- Die Pendlerrouen sollen eine möglichst rasche Verbindung ohne Umwege auch über grössere Strecken von A nach B anbieten. Diese Routen sind primär auf die geübten Zweiradfahrenden ausgelegt, für die der Zeitfaktor entscheidend ist. Um dem Rechnung zu tragen, werden diese Routen möglichst umwegfrei und grösstenteils parallel zum motorisierten Individualverkehr auf den Hauptverkehrsstrassen geführt.

Mit der Festlegung eines dichten Basisroutennetzes und eines ausgewählten Pendlerrouennetzes will der Kanton Basel-Stadt sicher stellen, dass für alle potentiellen Nutzergruppen geeignete Velorouten in den Teilrichtplan Velo aufgenommen werden.

Im Agglomerationsprogramm Basel zweite Generation wurde für den Agglomerationsperimeter erstmals ein regionales Velo-Haupttroutennetz definiert. Dieses soll sichere, direkte und schnelle Veloverbindungen insbesondere für den Alltagsverkehr (Pendler) sicherstellen. Je nach Raumstruktur decken diese regionalen Haupttrouten in den Teilgebieten der Agglomeration unterschiedliche Funktionen ab. Einerseits stellen sie in den Talachsen schnelle und direkte Verbindungen zwischen den Schwerpunktgebieten Arbeiten und Wohnen, den Ortszentren und der Kernstadt Basel sicher. Andererseits bieten sie am Rande des inneren Agglomerationskerns bzw. rund um Basel tangentielle Verbindungen zwischen den Talachsen an. In Basel selber decken sie zudem direkte Querungen durch die Stadt ab. Diese sollen im Teilrichtplan Velo mit den geplanten Pendlerwegen sichergestellt werden.

3. Beantwortung der Fragen

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

Die vom Anzugsteller genannten Massnahmen umfassen speziell markierte Velobahnen parallel zu den Hauptverkehrsachsen, neben der Autospur angelegte Velobahnen in zweispurigen Einbahnstrassen oder für Velobahnen ausgeschiedene Strassen (mit Zulassung eines langsamen Autoverkehrs für Anwohner oder Zubringer).

Wie in Kapitel 2 erläutert, ist im Rahmen der Aktualisierung des Teilrichtplans Velo vorgesehen, ein Pendlerwegennetz auszuweisen, das die Anforderungen an ein direktes und schnelles Vorwärtskommen des Veloverkehrs erfüllen soll. Pendlerwegen sollen vorwiegend entlang Hauptverkehrsachsen auf Radstreifen geführt werden. Damit ein Überholen unter den Velofahrenden ermöglicht wird, sind dafür leicht grössere Breiten als die üblichen Standardmasse vorgesehen.

Es existieren bereits heute z.B. im Gundeldinger Quartier Einbahnstrassen mit zwei Spuren, in welchen die zweite Spur dem Bus- und Veloverkehr sowie Taxis vorbehalten ist. Diese Verbindungen ermöglichen ein zügiges und sicheres Vorwärtskommen und werden vom Veloverkehr sehr geschätzt. Auf weiteren verkehrsorientierten Strassen dem Veloverkehr vorbehaltene Spuren einzurichten, wird bei der Umsetzung der geplanten Pendlerwegen geprüft. Quartierstrassen in Einbahnstrassen umzuwandeln, um eigene Velospuren schaffen zu können, bringt aber unerwünschte Nachteile mit sich, wie Umwegfahrten, höhere gefahrene Geschwindigkeiten und Mehrbelastung anderer Quartierstrassen. Zudem sollen Quartierstrassen Tempo 30 aufweisen, womit sich Velomassnahmen erübrigen.

Strassen, welche ausser Zubringerverkehr dem Veloverkehr vorbehalten sind und zur Kategorie der Erschliessungsstrassen zählen, sind verkehrsrechtlich nur beschränkt möglich und in der Praxis nur sehr schwer kontrollierbar. So bedeutet Zubringerdienst für motorisierte Fahrzeuge einzuführen, dass gemäss einem Bundesratsentscheid sämtliche Parkplätze mit Anwohnerprivilegierungen, welche ja vorwiegend der Quartierbevölkerung dienen, aufgehoben werden müssen. Andere Lösungen, wie sie das Ausland teilweise kennt – mit Vortritts-

recht des Veloverkehrs und erlaubtem Nebeneinander fahren – sind im Bundesrecht leider nicht vorgesehen.

Da Erschliessungsstrassen selten direkte, durchgängige Verbindungen durch Quartiere ermöglichen und eine Veloführung über solche Strassen oft mit Umwegen verbunden wäre, werden die Velorouten in den Quartieren hauptsächlich auf Sammelstrassen geführt. Für einen möglichst hohen Fahrkomfort und schnelle Verbindungen entsprechend den Zielen des Anzugsstellers wurden in den betroffenen Strassen Engpässe im Fahrbahnquerschnitt beseitigt. Solche Sammelstrasse für den MIV zu beschränken ist aufgrund ihrer Funktion, den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen zu sammeln und möglichst direkt aus den Quartieren auf das übergeordnete Netz abzuleiten, weder sinnvoll noch erwünscht. Es würde unnötigen Mehrverkehr auf kleineren Quartierstrassen auslösen und damit die Wohnqualität und Verkehrssicherheit deutlich beeinträchtigen.

Der Regierungsrat beabsichtigt, die erfolgreiche Förderung des Veloverkehrs Schritt für Schritt weiter umzusetzen. Die Einrichtung zweispuriger Einbahnstrassen und das Signalisieren von Fahrverboten für den MIV in Quartierstrassen hält er hingegen nur in seltenen Ausnahmefällen für ein geeignetes Mittel.

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

Das Bau- und Verkehrsdepartement plant, den aktualisierten Teilrichtplan Velo (TRP Velo) im Herbst/Winter 2012 in die externe Vernehmlassung zu geben. Dort wird sich zeigen, wie die Idee der Pendlerrouen von Verbänden, benachbarten Gemeinden und der Bevölkerung sowie beim Bund aufgenommen wird. Der TRP Velo wird danach überarbeitet, vom Regierungsrat erlassen und dem Bund zur Genehmigung vorgelegt. Dies soll im Laufe des Jahres 2013 erfolgen.

Eine allfällige Umsetzung nach Genehmigung des TRP Velo erfolgt je nach Art der benötigten Massnahme entweder im Rahmen anstehender Erhaltungsmassnahmen der betroffenen Strasse oder unabhängig mit kleineren betrieblichen Anpassungen im Verlauf der Nutzung der vorhandenen „Rahmenausgabenbewilligung zur Förderung des Langsamverkehrs“ über CHF 10 Mio.

3.3 Frage 3: Welche Pilotprojekte erachtet der Regierungsrat als sinnvoll?

Zurzeit sind keine konkreten Pilotprojekte definierbar. Diese können erst mit Vorliegen des TRP Velo und aufgrund der Koordinationsmöglichkeiten mit Erhaltungsmassnahmen festgelegt werden.

3.4 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 nicht abschätzbar. Es ist vorgesehen, die Kosten der vorhandenen „Rahmenausgabenbewilligung zur Förderung des Langsamverkehrs“ über CHF 10 Mio. zu belasten. Sind kostenintensive bauliche Massnahmen nötig, wird dem Grossen Rat ein separater Kreditantrag gestellt. Der sog. Rahmenkredit Velo (neu Rahmenausgabenbewilligung betreffend Förderung des Veloverkehrs) über CHF 8 Mio. wird voraussichtlich in den nächsten zwei Jahren und somit vor Umsetzung möglicher Pendlerrouthen aufgebraucht sein.

4. Antrag

Das Anliegen des Anzugsstellers nach schnellen und direkten Veloverbindungen wird vom Regierungsrat unterstützt. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat den Grundgedanken in die Erarbeitung des Teilrichtplans Velo einfliessen lassen. Der Teilrichtplan wird im 2013 erlassen. Im Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation wird die Idee eines regionalen Veloroutennetzes mit direkten schnellen Routhen auch auf die Region übertragen.

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend Aufbau eines Velobahn-Netzes stehen zu lassen. Der Regierungsrat wird nach Erlass des Teilrichtplans Velo abschliessend zum vorliegenden Anzug berichten.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin