



An den Grossen Rat

17.5293.02

BVD/P175293

Basel, 27. September 2017

Regierungsratsbeschluss vom 26. September 2017

## **Interpellation Nr. 98 Thomas Grossenbacher betreffend „Förderung von direkten Veloverbindungen und Umsetzung der Argumente des Komitees gegen den Veloring im Masterplan Velo“**

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 13. September 2017):

Die Förderung des Veloverkehrs ist essentiell zur Beruhigung des städtischen Verkehrsaufkommens und benötigt im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr wenig Infrastruktur, schont die Umwelt und stärkt die Gesundheit der Bevölkerung. Die Forderung der Veloring-Initiative war es, eine ringförmige Velostrasse rund um Basel zu schaffen und so für mehr Sicherheit und Komfort für Velofahrende zu sorgen. An dieser Vorlage wurde im Vorfeld der Abstimmung stark kritisiert, dass Velofahrende keine Ringstrassen, sondern direkte Wege von A nach B benötigen würden. Zusätzlich wurde an die Entflechtung des Automobil und Veloverkehrs appelliert, welche die GegnerInnen in dieser Vorlage nicht genügend umgesetzt sahen. Die Stimmbewölkerung lehnte die konkrete Version der Veloförderung mittels Veloring in der Abstimmung vom 21. Mai dann ab.

Nach den Abstimmungen wurde der Masterplan Velo des Bau- und Verkehrsdepartements Basel-Stadt veröffentlicht, welcher eine fundierte und durchdachte Strategie zur Förderung des Veloverkehrs beinhaltet. Dieser Plan fokussiert auf einer kostengünstigen Verbesserung aller bestehenden Velorouten und umfasst auch eine Erweiterung der Veloparkplätze und eine Strategie zum Dienstleistungs- und Serviceangebot zum Thema Velo.

Während dem Abstimmungskampf argumentierte das Komitee gegen den Veloring mit den hohen Umsetzungskosten, der schon bestehenden Veloverkehrs-Planung, den Tempo 30 Zonen auf Hauptverkehrsachsen und dem vorgesehenen Velovortritt gegen die Veloring-Initiative. Der Masterplan Velo beachtet diese Kritik: Durch die Kopplung des Ausbaus der Veloinfrastruktur an Unterhaltsarbeiten wird hier eine viel kostengünstigere Variante präsentiert. Im Gegensatz zum Veloring, sind nun auch keine Fahrradstrassen mit dem viel kritisierten Velovortritt geplant. Der vorliegende Plan ist Teil der schon bestehenden Verkehrsplanung und er prüft Tempo 30 Zonen nur im Rahmen eines Grossratsbeschlusses von 2013. Der Masterplan Velo kann daher als konstruktive Reaktion auf die an der Initiative angebrachte Kritik gesehen werden. Das Junge Grüne Bündnis als Initiatorin der Interpellation und der Interpellant erachten daher die rasche Umsetzung dieses Planes als äusserst wichtig.

Der Interpellant bittet den Regierungsrat daher um die Beantwortung folgender Fragen:

- Wie verändert bzw. beeinflusst das Nein zum Veloring die Strategie der Regierung für eine Verbesserung der Veloinfrastruktur?
- Beinhaltet der Velomasterplan genügend Massnahmen um die geforderten Direktverbindungen für Velofahrende zu optimieren?
- Können mit der Umsetzung des Velo-Masterplans Umwege für Velofahrende vermindert werden?
- Wird die Entflechtung des Veloverkehrs, zum Beispiel mit dem Bau der Zolli- und/oder Sevogelbrücke gezielt vorangetrieben?
- Im Velomasterplan fehlen quantitative Ziele. Bis wann soll der Veloverkehr um wie viele Prozent

zunehmen bzw. andere Verkehrsträger um wie viele Prozent abnehmen?  
Thomas Grossenbacher

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

## 1. Einleitung

Die Förderung von direkten Velorouten entspricht dem strategischen Schwerpunkt aus dem verkehrspolitischen Leitbild des Regierungsrates, Lücken im Velonetz zu schliessen und Infrastrukturen sicher und nutzergerecht auszugestalten.

## 2. Zu den einzelnen Fragen

### **Wie verändert bzw. beeinflusst das Nein zum Veloring die Strategie der Regierung für eine Verbesserung der Veloinfrastruktur?**

Ein „Ja“ zur Veloring-Initiative hätte die Massnahmen zur Verbesserung der Veloinfrastruktur auf den Veloring fokussiert. Dank der damit bereitgestellten Mittel hätten die Massnahmen schnell und unabhängig von Erhaltungsmassnahmen sowie ohne weitere Grossratsbeschlüsse für Finanzierungsmittel realisiert werden können. Nach der Ablehnung des Velorings folgt der Regierungsrat weiterhin seiner Strategie aus dem Masterplan Velo und dem verkehrspolitischen Leitbild. Er sieht sich aufgrund der Argumente der Veloring-Gegner und des Abstimmungsausgangs darin bestätigt, Infrastruktur-Verbesserungen auf dem Veloroutennetz gemäss seinem Aktionsplan zum Teilrichtplan Velo umzusetzen. Zugunsten der Effizienz sollen dabei Strecken mit einem hohen Potenzial an Velofahrenden (priorisiertes Veloroutennetz) vorgezogen und dabei möglichst viele Massnahmen im Rahmen von anstehenden Erhaltungs- oder Grossprojekten realisiert werden.

### **Beinhaltet der Velomasterplan genügend Massnahmen um die geforderten Direktverbindungen für Velofahrende zu optimieren?**

### **Können mit der Umsetzung des Velo-Masterplans Umwege für Velofahrende vermindert werden?**

Der Masterplan stützt sich infrastrukturseitig auf den Teilrichtplan Velo ab, den der Regierungsrat Ende 2014 als behördenverbindliches Instrument erlassen hat. Der Teilrichtplan enthält zwei Routennetze: das *Pendlerroutennetz* bietet besonders schnelle und direkte Verbindungen, während das *Basisroutennetz* grösstenteils abseits der Hauptverkehrsachsen verläuft und vor allem Verkehrsteilnehmenden mit einem höheren Sicherheitsbedürfnis dient. Mit den vorgesehenen Lückenschlüssen, z.B. der Hafnbrücke am Dreiländereck, werden die Direktverbindungen weiter ausgebaut und sicherer gemacht. Aber auch eine allfällige Verankerung von Velostrassen im Verkehrsrecht des Bundes aufgrund des in verschiedenen Schweizer Städten laufenden Pilotversuchs brächte auf den Basisrouten in Tempo 30-Zonen eine Verbesserung der Direktverbindungen mit sich, wovon auch der motorisierte Verkehr auf diesen Achsen profitieren würde. Diese Art und Weise, Velorouten durch verkehrsberuhigte Strassen zu führen, hat sich in unseren Nachbarländern Deutschland und Österreich bereits bewährt.

### **Wird die Entflechtung des Veloverkehrs, zum Beispiel mit dem Bau der Zolli- und/oder Sevogelbrücke gezielt vorangetrieben?**

Der Veloverkehr wird besonders dank dem Basisroutennetz, an das hohe Sicherheitsanforderungen gestellt werden, vom schnell fahrenden motorisierten Verkehr entflochten. Für durchgehende Netze und möglichst direkte Verbindungen sind die genannten Brücken wesentliche Bausteine. Dabei räumt der Regierungsrat der Zollibrücke aufgrund der heute ungenügenden Alternativen über Viadukt / Markthallenkreuzung oder Dorenbachkreisel Priorität ein.

**Im Velomasterplan fehlen quantitative Ziele. Bis wann soll der Veloverkehr um wie viele Prozent zunehmen bzw. andere Verkehrsträger um wie viele Prozent abnehmen?**

Eine Zielvorgabe für den Veloanteil hält der Regierungsrat für nicht notwendig und verzichtet entsprechend im Masterplan Velo auf eine quantitative Vorgabe. Das Monitoring zur Verkehrsentwicklung zeigt, dass die Verkehrsleistung des Veloverkehrs in den letzten Jahren – auch ohne quantitative Zielvorgabe – deutlich zugenommen hat. So stieg der Veloverkehrsindex von 100 im Jahr 2010 auf 123 im Jahr 2016.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann  
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin