



Beschluss

Nr. **25/03/10G**
Vom **15.01.2025**
P220979

Kantonale Volksinitiative "Sicherere Velorouten in Basel-Stadt"

22.0979.05, Bericht der UVEK vom 12.12.2024

://: Zustimmung zum Gegenvorschlag

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Bericht des Regierungsrates Nr. 22.0979.03 vom 13. März 2024 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 22.0979.04 vom 11. Dezember 2024, beschliesst:

I. Gegenvorschlag

Im Sinne eines Gegenvorschlages zu der von 3'323 im Kanton Basel-Stadt Stimmberechtigten eingereichten, unformulierten Volksinitiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» mit dem folgenden Wortlaut:

«Gestützt auf § 47 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005 und auf das Gesetz betreffend Initiative und Referendum vom 16. Januar 1991 (IRG) reichen die unterzeichnenden, im Kanton Basel-Stadt Stimmberechtigten folgende Initiative ein:

Es sind die rechtlichen Grundlagen zu schaffen für sichere Velorouten in Basel-Stadt. Dabei sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

Grundsätze

1 In Basel-Stadt müssen sichere, durchgehende Velorouten eingerichtet werden. Velorouten sind möglichst einheitlich und erkennbar zu gestalten. Dies gilt für Markierungen, Signalisationen und Routenführung.

2 An verkehrsreichen sowie an gefährlichen Knoten werden Velorouten in der Regel getrennt vom privaten Motorfahrzeugverkehr geführt. Der Umbau bereits bestehender Unter- oder Überführungen zur Entflechtung ist zu prüfen.

3 Zu parkierten Autos wird auf Velorouten das Einhalten eines Sicherheitsabstands ermöglicht.

4 Der öffentliche Verkehr genießt Vorrang (Kantonsverfassung §30).

5 Die Sicherheit des Fussverkehrs ist zu gewährleisten, Mischverkehr ist möglichst zu vermeiden.

6 Die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs hat Vorrang im Verhältnis zu den Kapazitäten für den rollenden und ruhenden privaten Motorfahrzeugverkehr.

7 Der Regierungsrat sorgt für die Qualitätssicherung und die Einhaltung von Mindestbreiten. Lässt die Strassenbreite oder der Baumbestand dies nicht zu, kann die Mindestbreite (Artikel 16, 18, 19, 20) örtlich leicht reduziert werden.

Velo-Vorzugsrouten

8 Der Kanton schafft neu als Bestandteil des Teilrichtplans Velo ein Netz von Velo-Vorzugsrouten. Diese können auch durch Aufwertung bestehender Basis- und Pendler Routen entstehen.

9 Die Gesamtlänge der Velo-Vorzugsrouten im Kanton soll mindestens 50 km betragen.

10 Velo-Vorzugsrouten erschliessen von der Innenstadt ausgehend alle Aussenquartiere bis an die Kantongsgrenzen und verbinden die Quartiere untereinander. Sie werden durchgängig als Radweg oder Radstreifen gestaltet (auch über Knoten) und angemessen signalisiert.

11 Velo-Vorzugsrouten zeichnen sich aus durch Durchgängigkeit, Direktheit, Attraktivität und Sicherheit.

12 Auf Velo-Vorzugsrouten wird auf ungünstige Geometrien und Randsteine, ungünstige Topografie sowie steile Über- und Unterführungen verzichtet. Velo-Vorzugsrouten werden wo immer möglich baulich vom privaten Motorfahrzeugverkehr getrennt.

13 Auf Velo-Vorzugsrouten ist auf geeigneten Strecken das Nebeneinanderfahren möglich.

14 Auf Velo-Vorzugsrouten hat der Veloverkehr in der Regel Vortritt an Knoten.

15 Führen Velo-Vorzugsrouten durch Quartierstrassen, ist der motorisierte Durchgangsverkehr zu unterbrechen, z.B. durch gegenläufige Einbahnstrassen.

16 Die Mindestbreite der Velo-Vorzugsrouten beträgt 2,4 m pro Fahrtrichtung.

Basis- und Pendler Routen

17 Der Kanton sorgt auf Grundlage des Teilrichtplans Velo für sichere, durchgehende Basis- und Pendler Routen.

18 Ausserhalb der Tempo-30-Zonen ist auf Basis- und Pendler Routen, wo kein Radweg möglich ist, ein mind. 1,8 m breiter Radstreifen zu markieren.

19 Führen Basis- oder Pendler Routen im Gegenverkehr durch Auto-Einbahnstrassen in Tempo-30-Zonen, ist eine allgemeine Mindestdurchfahrtsbreite von 4 m einzuhalten. Zum ruhenden privaten Motorfahrzeugverkehr ist zusätzlich jeweils ein Sicherheitsabstand von 0,75 m zu gewähren.

20 Durch Tempo-30-Zonen sind in jeder Fahrtrichtung mindestens Radstreifen zu markieren, sofern die Tagesfrequenzen des privaten Motorfahrzeugverkehrs an Werktagen 2'500 Fahrzeuge übersteigen.

Umsetzung von Massnahmen

21 Die zuständigen Behörden verfügen über die nötige personelle Ausstattung.

22 Eine verwaltungsinterne Fachstelle begleitet alle Bauprojekte des Kantons und der Gemeinden und achtet auf die Durchsetzung der Mindestnormen.

23 Die zuständigen Behörden bezeichnen zusätzlich ein «Velo-Express-Team», das auch als Ansprechstelle für Meldungen aus der Bevölkerung dient und die folgenden Aufgaben

wahrnimmt: Beseitigung von Gefahrenstellen, Ermitteln von Schwachstellen auf Velorouten, Entwickeln, Planen, Projektieren und Umsetzen von Sofortmassnahmen, sichere Veloführung im Bereich von Baustellen, Qualitätsmessung und Zielüberprüfung, Monitoring und Dokumentation der Massnahmen.

Finanzierung

24 Zur Finanzierung der Umsetzung (Massnahmen inkl. Personalkosten) wird ein Velofonds eingerichtet. Dieser wird bis zur endgültigen Fertigstellung des Veloroutennetzes jährlich mit mindestens CHF 5 Mio. gespiesen. Für Sofortmassnahmen wird ein Betrag von mindestens CHF 1 Mio. jährlich zusätzlich im Budget eingestellt.

25 Dem Fonds nicht angelastet werden Massnahmen und Personalkosten, die im Rahmen von Planung und Vollzug des ordentlichen Strassenbaus inkl. Erneuerungen stattfinden oder Massnahmen und Personalkosten, die als Projekt mit einem separaten Kredit verabschiedet werden.

Fristen

26 Das Streckennetz der Velo-Vorzugsrouten und der Basis- und Pendlerrouen gemäss Teilrichtplan Velo ist auf Basis der definierten Mindestbreiten bis 2035 zu erstellen. Wo die neuen Mindestbreiten mittels Markierungen und kleinen baulichen Massnahmen erreicht werden können, sind diese innert zwei Jahren umzusetzen. Weitere Netzverbesserungen werden bis mindestens 2045 aus dem Velofonds finanziert.

27 Der Vollzug der Umsetzung des Teilrichtplans Velo ist so zu gestalten, dass zwischen der Verabschiedung eines Projektes durch die zuständige Instanz bis zur finalen Genehmigung nicht mehr als 12 Monate verstreichen.»

wird beschlossen:

1. Das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS) vom 13. März 1991 wird wie folgt geändert:

§ 13 Abs. 2, Abs. 5, Abs. 5 bis (neu)

² Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen dafür, dass

- e) **(geändert)** alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vor Gefährdungen und vermeidbaren Behinderungen geschützt werden. Der erhöhten Schutzbedürftigkeit der besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ist dabei Rechnung zu tragen.

⁵ Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen ergreifen insbesondere folgende Massnahmen, um die Zielsetzungen gemäss Abs. 2 bis 4 zu erfüllen:

- d) **(geändert)** Fördermassnahmen zugunsten von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln;
- e) **(neu)** ein durchgehendes, sicheres, attraktives und angemessen dichtes Velowegnetz, wovon bis spätestens 10 Jahre nach Inkrafttreten dieser Bestimmung mindestens 40 km Velovorzugsrouten umgesetzt sind; parallel werden Haupt- und Nebenverbindungen bis spätestens 2042 ausgebildet; der Kanton veröffentlicht bis zur Fertigstellung des Netzes alle drei Jahre einen Bericht;
- f) **(neu)** verkehrstechnische Sofortmassnahmen zur zeitnahen Behebung von Gefahrenstellen im Fuss- und Veloverkehr.

^{5 bis} Das zuständige Departement legt Standards für die Planung, Projektierung und Umsetzung von kantonalen Fuss- und Veloverkehrsprojekten fest. Diese sind für die Behörden verbindlich.

2. Ausgabengenehmigung

Der Grosse Rat genehmigt zur Umsetzung des Gegenvorschlags Ausgaben in Höhe von insgesamt Fr. 23'940'000. Diese teilen sich wie folgt auf:

- Fr. 23'740'000 als Erhöhung der zweiten Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr (RAB LV II) von Fr. 10'000'000 auf insgesamt Fr. 33'740'000 zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur». Davon entfallen Fr. 16'000'000 auf die Projektierung und Umsetzung von Veloverkehrsmassnahmen und Fr. 7'740'000 auf Personalkosten beim Bau- und Verkehrsdepartement und beim Justiz- und Sicherheitsdepartement. 4'500'000 der internen Mittel für Personalressourcen sind auf 10 Jahre und 3'240'000 bis im Jahr 2042 befristet.
- Fr. 200'000 Franken ab 2025 als jährliche Erhöhung des ZBE Langsamverkehr bis im Jahr 2042.

II. Weitere Behandlung

Die Volksinitiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» ist, sofern sie nicht zurückgezogen wird, der Gesamtheit der Stimmberechtigten gleichzeitig mit dem unter I. aufgeführten Gegenvorschlag zum Entscheid vorzulegen.

Der Grosse Rat empfiehlt den Stimmberechtigten, die Volksinitiative zu verwerfen und den Gegenvorschlag anzunehmen.

Für den Fall, dass sowohl das Initiativbegehren als auch der Gegenvorschlag angenommen werden, haben die Stimmberechtigten zu entscheiden, welche der beiden Vorlagen sie vorziehen. Der Grosse Rat empfiehlt, bei der Stichfrage den Gegenvorschlag vorzuziehen.

Bei Annahme der Volksinitiative arbeitet der Grosse Rat unverzüglich eine entsprechende Vorlage aus. Bei Annahme des Gegenvorschlages bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt des Inkrafttretens der entsprechenden Gesetzesänderung.

Wenn das Initiativbegehren zurückgezogen wird, sind die Änderung des Umweltschutzgesetzes und der Ausgabenbeschluss (Gegenvorschlag) nochmals zu publizieren. Beides unterliegt dann dem fakultativen Referendum. Nach Eintritt der Rechtskraft der Änderung des Umweltschutzgesetzes bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

IV. Publikation

Dieser Beschluss ist zu publizieren.