



# Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Basel, 1. September 2014

## Teilrichtplan Velo 2013 des Kantons Basel-Stadt

### Erläuterungsbericht



## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung</b>	<b>4</b>
1.1 Bedeutung	4
1.2 Anlass	4
1.3 Ausgangslage	5
1.4 Zweck und Verbindlichkeit des Teilrichtplans Velo 2013	5
1.5 Ziele des Teilrichtplans Velo 2013	6
1.6 Inhalt des Teilrichtplans Velo	6
<b>2. Grundlagen und Rahmenbedingungen</b>	<b>8</b>
2.1 Verkehrspolitische Rahmenbedingungen	8
2.1.1 Städteinitiative und Gegenvorschlag	8
2.1.2 Charta für eine nachhaltige, städtische Mobilität	8
2.1.3 Politische Vorstösse zum Veloverkehr	8
2.2 Rechtliche Grundlagen	9
2.2.1 Bund	9
2.2.2 Kanton	9
2.3 Planungsgrundlagen	10
2.3.1 Kantonaler Richtplan Basel-Stadt, Anpassung 2012	10
2.3.2 Strassennetzhierarchie	11
2.3.3 Verkehrskonzept Innenstadt	11
2.3.4 BVD-Strategie Förderung Velo- und Fussverkehr	11
2.3.5 Veloklimatest 2010 der Pro Velo Schweiz	12
<b>3. Strategie</b>	<b>13</b>
<b>4. Konzept</b>	<b>14</b>
4.1 Veloroutennetz	14
4.1.1 Grundsätze zu den Teilstrategien	14
4.1.2 Qualitätsanforderungen	16
4.1.3 Netzdefinition und -gestaltung	16
4.2 Veloparkierungsanlagen	19
4.2.1 Qualitätsanforderungen	19
4.2.2 Öffentliche Veloparkierungs-Anlagen von kantonaler Bedeutung	19
<b>5. Massnahmen</b>	<b>21</b>
5.1 Verbindliche Festlegungen Veloroutennetz	21
5.1.1 Überblick über örtliche Festlegungen Netz	21
5.1.2 Erläuterungen zu den örtlichen Festlegungen Netz	21
5.2 Verbindliche Festlegungen Veloparkierungsanlagen	23
5.2.1 Überblick über Velostationen	23
5.2.2 Erläuterungen zu den örtlichen Festlegungen Velostationen	23
5.2.3 Überblick über Bike&Ride-Anlagen	24
5.2.4 Erläuterungen zu den örtlichen Festlegungen Bike&Ride-Anlagen	25
<b>6. Umsetzung</b>	<b>26</b>
6.1 Planungsprogramm	26
6.2 Finanzierung	26
6.2.1 Zweite Rahmenausgabenbewilligung zur Förderung des Veloverkehrs	27
6.2.2 Rahmenausgabenbewilligung zur Förderung des Langsamverkehrs	27
6.3 Monitoring und Controlling	27

<b>A1. Mitwirkung</b> .....	<b>28</b>
A1.1 Interne Erarbeitung und fachliche Vernehmlassung .....	28
A1.2 Interne Vernehmlassung bei Departementen Basel-Stadt .....	28
A1.3 Externe Vernehmlassung .....	28
A1.3.1 Externer Vernehmlassungskreis.....	28
A1.3.2 Überblick über die Rückmeldungen.....	29
A1.3.3 Zusammenfassung der Auswertung der externen Vernehmlassung .....	29

## **1. Einleitung**

### **1.1 Bedeutung**

Das Velo hat als umweltschonendes, gesundheitsförderndes, kostengünstiges, flexibles, leises und Platz sparendes Verkehrsmittel eine grosse Bedeutung im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und stadtgerechte Mobilität in Basel. Innerorts ist das Velo für viele Wege das schnellste Verkehrsmittel und dient oft als Zubringer zu Bahn, Bus und Tram. Zudem entlastet ein hoher Veloverkehrsanteil das stark belastete Strassennetz, wovon auch der Berufsverkehr sowie der öffentliche Verkehr (ÖV) profitieren.

Der Veloverkehr wird im Kanton Basel-Stadt daher schon seit Langem gefördert. Bereits 1981 wurde mit der Erarbeitung des Teilplans Velo/Mofa ein wichtiger Meilenstein gelegt. 1988 hiess der Grosse Rat den ersten Velorahmenkredit (neu: Rahmenausgabenbewilligung zur Förderung des Veloverkehrs) gut und sprach damit die entsprechenden Mittel für die Veloförderung. Diese wurde im 2004 mit einer zweiten Rahmenausgabenbewilligung fortgesetzt. Mit der Annahme des Gegenvorschlags zur Städteinitiative im 2010 hat die Basler Bevölkerung auch einer Rahmenausgabenbewilligung zur Förderung des Langsamverkehrs über CHF 10 Mio. zugestimmt und damit den Willen zur Veloförderung erneut klar bekundet.

Um diesem Willen gerecht zu werden, hat das Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt (BVD) die Förderung des Velo- und Fussverkehrs als strategischen Schwerpunkt definiert und einen entsprechenden Aktionsplan für die kommenden Jahre ausgearbeitet.

### **1.2 Anlass**

Der aktuelle Teilplan Velo/Mofa datiert vom 6. April 1981. Das darin festgehaltene Netz wurde inzwischen mehrfach erweitert und angepasst, u.a. im Zusammenhang mit der Genehmigung des ersten Velorahmenkredits im Jahre 1988 sowie 1995 als Grundlage für den Verkehrsplan Basel 2001. Der letzte Stand des Veloroutennetzes ist im Richtplan 2009 festgehalten. Das ursprüngliche Netz wurde laufend erweitert und teilweise angepasst, aber nie grundsätzlich überprüft. Auch wurden die an kantonale Velorouten gestellten Anforderungen, die Bestandteil des Teilplans Velo/Mofa sind, bisher nie aufgrund der Erfahrungen in Basel sowie neuer Erkenntnisse und Normen/Gesetze aber auch im Hinblick auf den Trend weg von Mofas hin zu e-Bikes und Scooters aktualisiert. Soweit sie dem Velo rechtlich gleichgestellt sind, werden e-Bikes in vorliegendem Bericht berücksichtigt.

In den letzten Jahren sind im Basler Grossen Rat zahlreiche politische Vorstösse zur Förderung des Veloverkehrs eingereicht und dem Regierungsrat zur Berichterstattung übergeben worden. Dies zeigt, dass das Velo auch auf politischer Ebene als bedeutend wahrgenommen und ein Handlungsbedarf erkannt worden ist.

Aufgrund obiger Erläuterungen wurde der Teilplan Velo/Mofa in enger Abstimmung mit der Anpassung 2012 des Richtplans Basel-Stadt (RP BS 2012) zum vorliegenden Teilrichtplan Velo 2013 überarbeitet.

### 1.3 Ausgangslage

2010 wies der Kanton Basel-Stadt einen Motorisierungsgrad von nur gerade 320 privat immatrikulierte Personenwagen pro 1000 Einwohner/-innen aus, die Stadt Basel sogar nur 250 (Stat. Amt BS). Um die Mobilitätsbedürfnisse abzudecken, sind deshalb die umweltgerechten Verkehrsmittel wesentlich. In Basel hat das Velo seit Jahrzehnten einen grossen Anteil am Verkehrsgeschehen, besonders im Binnenverkehr. Innerhalb des Stadtkantons fährt denn auch rund ein Viertel der Arbeitnehmenden mit dem Velo zur Arbeit (Bevölkerungsbefragung 2011, Stat. Amt BS). Auch der Anteil des Veloverkehrs an der Gesamtheit der Wege der Basler Bevölkerung ist hoch, wie nachfolgende Grafik zeigt:

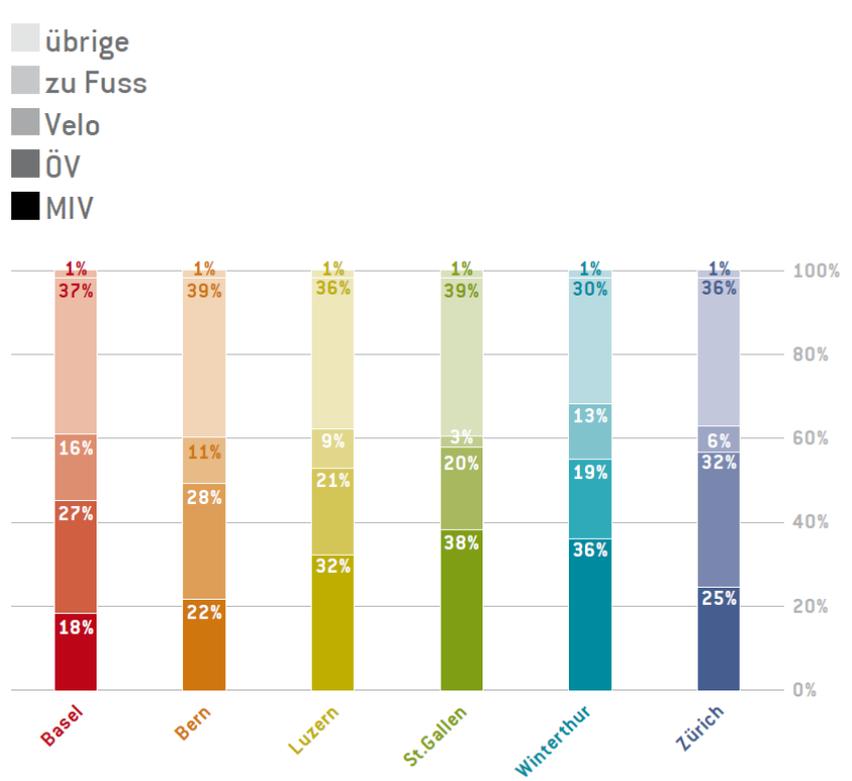


Abbildung 1: Modal Split-Vergleich der Wege der Einwohner/-innen von Basel und von anderen Schweizer Städten 2010, Quelle: Städtevergleich Mobilität

### 1.4 Zweck und Verbindlichkeit des Teilrichtplans Velo 2013

Mit dem kantonalen Teilrichtplan Velo 2013 (TRP Velo) werden die Anliegen des Veloverkehrs im öffentlichen Raum behördenverbindlich festgehalten und die Abstimmung mit anderen Vorhaben sowie die Berücksichtigung des Veloverkehrs in übergeordneten Planungen und Grossprojekten sichergestellt. Ob und wann ein Projekt realisiert wird, ist nicht Angelegenheit des Teilrichtplans. Der TRP Velo muss im nachgeordneten Verfahren (Studien und generelle Projekte) konkretisiert werden.

Mit dem aktualisierten TRP Velo ist eine gute Grundlage für eine mittel- bis langfristige Sicherstellung der Veloförderung mittels angemessener Infrastruktur vorhanden. Die im Teilrichtplan festgelegten Erweiterungen und Optimierungen des Velonetzes sowie der Velopar-

kieranlagen werden zu einer Erhöhung des Veloanteils und damit zu einer Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf umweltfreundliche Verkehrsmittel führen.

Mit dem Erlass des Regierungsrates ist der kantonale Teilrichtplan Velo für alle kantonalen und kommunalen Behörden des Kantons Basel-Stadt, soweit sie sich mit raumwirksamen Aufgaben befassen, verbindlich. Für Private und für die Wirtschaft ist der Teilrichtplan nicht verbindlich. Er dient zur Information über die kantonalen räumlichen Absichten und Interessen; er beeinflusst dementsprechend alle wesentlichen räumlichen Vorhaben.

Mit der Genehmigung durch den Bund wird der Teilrichtplan Velo für Behörden von Bund, anderen Kantonen und Gemeinden, aber auch für Zweckverbände, regionale Körperschaften und ähnliche Gebilde verbindlich.

Für die Behörden verbindlich sind die Beschlussinhalte des TRP Velo. Diese sind:

- die örtlichen Festlegungen in der Teilrichtplankarte, die die verbindlichen Aussagen des TRP Velo in ihrem räumlichen Zusammenhang darstellen und
- die Abschnitte in den Richtplantexten zu
  - Strategien und Grundsätze
  - Anforderungen Netzgestaltung für Basisrouten- und Pendlerrouthenetz
  - Qualitätsanforderungen an Veloparkieranlagen
  - örtliche Festlegungen

Die übrigen Bestandteile des TRP Velo gelten als Erläuterungen, so auch die informativen Inhalte in der Teilrichtplankarte.

## **1.5 Ziele des Teilrichtplans Velo 2013**

Die übergeordneten Ziele des Teilrichtplans Velo 2013 sind:

- Erhöhung des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr
- Beitrag an die Erfüllung des Gegenvorschlags zur Städteinitiative (Reduktion des motorisierten Individualverkehrs)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr
- Reduktion der negativen Umwelteinflüsse der Mobilität
- Stärkung der kombinierten Mobilität, insbesondere ÖV – Veloverkehr

## **1.6 Inhalt des Teilrichtplans Velo**

Der TRP Velo besteht aus dem vorliegenden Erläuterungs-Bericht sowie einem Kartenteil.

Für die Aufnahme von Themen und Projekten in den TRP Velo sind folgende Kriterien zu erfüllen:

- raumwirksame Bedeutung
- ausgeprägter Koordinationsbedarf
- übergeordnetes Interesse, kantonale Bedeutung

Inhalt des TRP Velo ist es, das übergeordnete Veloroutennetz mit seinen Anschlüssen an die Nachbargemeinden sowie allfällige Absichten für künftige Verbindungen festzuhalten, um eine Koordination aller Raumansprüche zu ermöglichen. Absichtserklärungen zu Netzverbin-

dungen deklarieren einen Koordinations- und Prüfungsbedarf seitens des Kantons bei allfälligen künftigen Planungen in diesem Gebiet.

Die Teilrichtplan-Vorhaben werden in folgende Abstimmungskategorien (gemäss [Art. 5 Abs. 2 Raumplanungsverordnung](#)) eingeteilt, welche den unterschiedlichen Koordinationsstand aufzeigen:

- **Vororientierung:** noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschriebene raumwirksame Tätigkeit mit möglichen erheblichen Auswirkungen auf die Nutzung des Bodens.
- **Zwischenergebnis:** noch nicht aufeinander abgestimmte raumwirksame Tätigkeiten mit nötigen Vorkehrungen, damit eine zeitgerechte Abstimmung erreicht werden kann.
- **Festsetzung:** aufeinander abgestimmte raumwirksame Tätigkeiten.

Der TRP Velo legt somit diejenigen Verbindungen auf dem bestehenden und zu erstellenden Strassen- und Wegnetz im Kantonsgebiet fest, welche die Funktion als kantonale Velorouten künftig erfüllen sollen. Die Routen bilden ein flächendeckendes, zusammenhängendes Netz. Im vorliegenden TRP Velo wurden das im Kantonalen Richtplan (2009) definierte Routennetz überprüft und den veränderten Rahmenbedingungen angepasst sowie die im Teilplan Velo/Mofa definierten Anforderungen an das Netz aktualisiert und ergänzt.

Die Ausgestaltung der Netzbestandteile im Einzelnen sowie gegebenenfalls daraus resultierende Abweichungen in der Linienführung werden jeweils im generellen Projekt festgelegt.

Neben dem Veloroutennetz ist die Veloparkierung ebenfalls ein wichtiger Bestandteil der Veloförderung und damit auch Teil des TRP Velo. Ohne entsprechende Anlagen kann das Velo am Ausgangs- und Zielort nicht den Bedürfnissen entsprechend abgestellt werden, was die Velonutzung beeinträchtigt. Richtplanrelevant sind allgemeine Qualitätsanforderungen an Veloparkierung im öffentlichen Raum sowie die Standorte der grösseren öffentlichen Veloparkierungsanlagen von kantonaler Bedeutung (Velostationen und Bike & Ride-Anlagen). Die öffentliche Veloparkierung basiert grundsätzlich auf dem Umweltschutzgesetz BS und liegt in der Kompetenz des Kantons bzw. der Gemeinden. Nicht Bestandteil des TRP Velo ist dagegen die Veloparkierung, die direkt Bauten und Anlagen zuzuordnen ist. Sie ist im Bau- und Planungsgesetz verankert und nimmt Grundeigentümer/-innen bzw. die Bauherrschaft in die Pflicht.

## **2. Grundlagen und Rahmenbedingungen**

### **2.1 Verkehrspolitische Rahmenbedingungen**

#### **2.1.1 Städteinitiative und Gegenvorschlag**

Am 28.11.2010 wurde die Städteinitiative bei einer kantonalen Volksabstimmung verworfen. Angenommen wurde hingegen der von der Regierung und vom Grossen Rat formulierte Gegenvorschlag. Damit wurde im Umweltschutzgesetz (siehe Kap. 2.2.2) per 29.11.2010 folgendes festgeschrieben und wirksam:

*Bis zum Jahre 2020 soll der motorisierte Individualverkehr im ganzen Kantonsgebiet im Vergleich zu heute um mindestens zehn Prozent abnehmen. Ausgenommen von dieser Reduktion bleiben Autobahnen. Bei einem Neu- oder Ausbau des Autobahnnetzes ist das übrige Strassennetz dauerhaft von Verkehr zu entlasten. Der Mehrverkehr muss auf dem übrigen Strassennetz kompensiert werden.*

Der Gegenvorschlag enthielt zudem eine Rahmenausgabenbewilligung über zehn Millionen Franken für die Förderung des Langsamverkehrs für die kommenden Jahre (siehe Kap. 6.2, Finanzierung).

#### **2.1.2 Charta für eine nachhaltige, städtische Mobilität**

Die Charta wurde vom Regierungsrat BS genehmigt und bildet damit die Grundlage für deren Verkehrspolitik. Sie umfasst die grundlegenden Ziele und Entwicklungsabsichten für eine nachhaltige Mobilität.

Bezogen auf den Fuss- und Veloverkehr verpflichten sich die unterzeichnenden Städte, basierend auf den in der Charta formulierten Grundsätzen, zur Umsetzung folgender Leitlinien:

- Die Stadt sorgt für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Fussgänger- und Veloroutennetz.
- Private und öffentliche Abstellanlagen für Velos sind gut erreichbar und in genügender Zahl vorhanden.
- Die Sicherheit ist für alle Zufussgehenden und Velofahrenden gewährleistet. Lernende und ältere Menschen werden durch besondere Massnahmen geschützt.

#### **2.1.3 Politische Vorstösse zum Veloverkehr**

In den vergangenen Jahren wurden zahlreiche politische Vorstösse zur Förderung des Veloverkehrs eingereicht. Die Vorstösse wurden auf ihre Relevanz (Themen Ausbau der Veloinfrastruktur und Anforderungen an das Veloroutennetz) für den TRP Velo hin untersucht, deren Anliegen wurden soweit möglich und sinnvoll in den TRP Velo aufgenommen. Dazu gehören u.a. die Veloärgernisliste des jungen grünen Bündnisses mit daraus resultierenden Anzügen, der Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend Aufbau eines Velobahnnetzes, der Anzug Brigitte Heilbronner und Konsorten betreffend bessere Velowege in Basel und der Anzug Helen Schai-Zigerlig und Konsorten betreffend Öffnung der Kornhausgasse und Cityring-Querung für Velos.

## 2.2 Rechtliche Grundlagen

### 2.2.1 Bund

#### Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG)

In Bezug auf den Veloverkehr macht das RPG folgende wichtige Aussagen:

Art. 3 Abs. 3 und 3c

<sup>3</sup> Die Siedlungen sind nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten und in ihrer Ausdehnung zu begrenzen. Insbesondere sollen

- <sup>3c</sup> Rad- und Fusswege erhalten und geschaffen werden;

Art. 3, Abs. 4 und 4b

4 Für die öffentlichen oder im öffentlichen Interesse liegenden Bauten und Anlagen sind sachgerechte Standorte zu bestimmen. Insbesondere sollen

- <sup>4b</sup> Einrichtungen wie Schulen, Freizeitanlagen oder öffentliche Dienste für die Bevölkerung gut erreichbar sein;

### 2.2.2 Kanton

#### Umweltschutzgesetz Kanton Basel-Stadt (USG BS)

Das Umweltschutzgesetz des Kantons Basel-Stadt vom 13. März 1991 ist seit dem 1. Januar 1992 in Kraft und macht bezüglich der Fuss- und Wanderwege folgende wichtige Aussagen (massgebend geändert am 29.11.2010 aufgrund der Volksabstimmung vom 28.11.2010 siehe Kap.2.1.1 ):

#### 1. Ziele

##### § 13

<sup>1</sup> Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen setzen sich dafür ein, die Verkehrsemissionen insgesamt zu stabilisieren und zu vermindern.

<sup>2</sup> Der Kanton sorgt dafür, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet gegenüber heute langfristig abnimmt, bis zum Jahr 2020 um mindestens 10%. Die Verkehrsleistung auf den Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen. Eine Verkehrsleistungszunahme durch Aus- und Neubau von Hochleistungsstrassen muss auf dem übrigen Strassennetz auch nach dem Jahr 2020 durch flankierende Massnahmen im gleichen Masse kompensiert werden.

#### 3. Massnahmen

##### § 13b

<sup>1</sup> Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen treffen Massnahmen, um den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsvolumen zu erhöhen.

<sup>2</sup> Sie treffen Massnahmen zur Kanalisierung, Verminderung und Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs. Wird die Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes auf Kantonsgebiet erhöht, ergreift der Kanton Massnahmen, um das übrige Strassennetz im Gegenzug dauerhaft von Verkehr zu entlasten.

<sup>3</sup> Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen durch bauliche, betriebliche, verkehrslenkende oder -beschränkende Massnahmen dafür, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nicht motorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.

#### 4. Rollender privater Motorfahrzeugverkehr

##### § 14 Schutz der Wohngebiete

<sup>2</sup> Soweit es das Bundesrecht zulässt, verfügen die zuständigen Behörden des Kantons...in Wohngebieten eine Zonenhöchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Für einzelne Strassenzüge können sie Ausnahmen vorsehen.

#### 5. Ruhender privater Motorfahrzeugverkehr

##### § 16 Parkplätze auf öffentlichem Grund

<sup>1</sup> Der Kanton und die Landgemeinden sorgen dafür, dass an geeigneten Orten, insbesondere bei Verwaltungsgebäuden, Schulen und Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel, eine angemessene Anzahl wenn möglich gedeckter Veloabstellplätze eingerichtet werden.

### Kantonsverfassung

#### § 30

- <sup>1</sup>Der Staat ermöglicht und koordiniert eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Mobilität. Der öffentliche Verkehr genießt den Vorrang.
- <sup>2</sup>Der Staat setzt sich für einen attraktiven Agglomerationsverkehr, [...] ein.

## 2.3 Planungsgrundlagen

Nachfolgend sind die für den TRP Velo massgebenden Planungsgrundlagen erläutert. Sie bildeten den Rahmen bei der Erarbeitung.

### 2.3.1 Kantonaler Richtplan Basel-Stadt, Anpassung 2012

Die Anpassung 2012 des RP BS und die Überarbeitung 2013 des TRP Velo wurden aufeinander abgestimmt. Der TRP Velo konkretisiert den RP BS in Bezug auf den Veloverkehr.

Hinsichtlich Mobilität werden im Richtplan folgende Strategien festgelegt:

#### *ST 11 Ausreichende Kapazitäten des Verkehrssystems*

Dem Langsamverkehr wird ausreichend Raum zubilligt. [...] Insgesamt wird eine Umverteilung des Verkehrs zugunsten von Langsamverkehr und ÖV angestrebt [...].

#### *ST 12 Stadtverträgliche Mobilitätsangebote mit hoher Qualität für Einwohner und Wirtschaft*

[...] Gegenseitig aufeinander abgestimmte Raum- und Verkehrsplanung mit kurzen Wegen, guten Bedingungen für den Langsamverkehr, gutem ÖV-Angebot und Kanalisierung des motorisierten Individualverkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz ermöglicht eine stadtverträgliche Mobilität und Minimierung der negativen Auswirkungen des Verkehrs. [...] Der Erhöhung des Anteils von Langsamverkehr und ÖV wird Priorität eingeräumt.

Zum Themenbereich Fussgänger- und Veloverkehr wird folgender Leitsatz definiert:

#### *Mehr Platz für die Fussgänger und Förderung des Veloverkehrs*

- 41 Um den Platz sparenden, umwelt- und gesundheitsfördernden Fuss- und Veloverkehr zu fördern, sind die Sicherheit sowie die (Benutzungs-)Attraktivität der Infrastrukturen (Netze und Abstellplätze) durch Ausbau und / oder betriebliche und gestalterische Massnahmen zu erhöhen; die Akzeptanz und die Benutzung des Fuss- und Veloverkehrs werden zudem mit Kommunikationsmassnahmen und Serviceangeboten speziell auch für Kinder und Jugendliche gesteigert.

Daraus ergeben sich folgende Planungsgrundsätze/Planungsanweisungen für die Förderung des Veloverkehrs:

1. *Es ist aus allen Quartieren und umliegenden Gemeinden, Kantonen und Ländern ein dichtes und attraktives Netz für den Veloverkehr zu den wichtigen Zielen und Quellen sicherzustellen.*
2. *Das Veloroutennetz deckt die Bedürfnisse der verschiedenen Zielgruppen im Veloverkehr ab.*
3. *Auf verkehrsorientierten Strassen und an Knoten sind, wo notwendig, bauliche und/oder betriebliche Massnahmen zugunsten der Sicherheit des Veloverkehrs zu treffen.*
4. *Wohnquartiere sind für den Veloverkehr durchlässig zu gestalten.*
5. *Es sind genügend und qualitativ gute Veloabstellplätze anzubieten (vor allem an den Bahnhöfen und in der Innenstadt). Die Abstellplätze sollen gut zugänglich sein und sich in der Nähe der Hauptziele (z.B. Perrons) befinden. In Ergänzung dazu sind dezentrale kleinere Abstellflächen wichtig.*
6. *Betriebliche und Unterhaltsmassnahmen garantieren eine hohe Verfügbarkeit der Veloinfrastruktur.*
7. *Es sind begleitend zu den baulichen und betrieblichen Massnahmen auch Massnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit zu treffen, welche die Förderung des Veloverkehrs unterstützen.*

### **2.3.2 Strassennetzhierarchie**

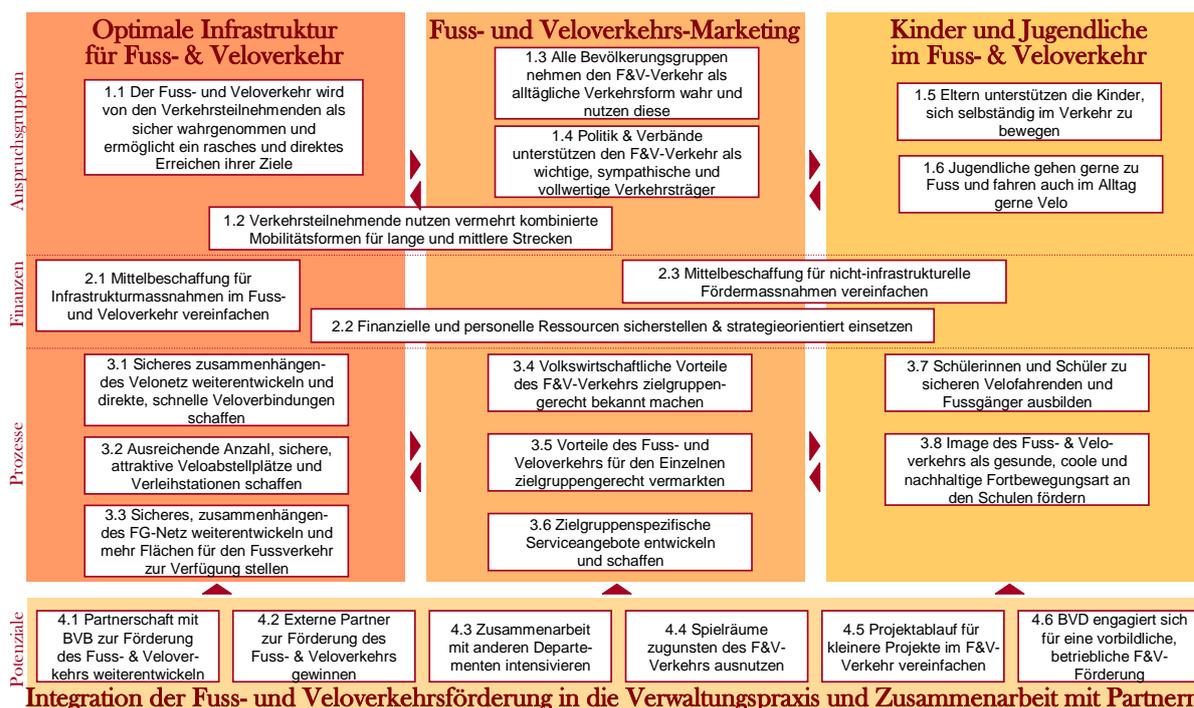
Die Strassennetzhierarchie von 2004 wurde aktualisiert und am 23. November 2010 vom Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt genehmigt. Sie unterteilt das Strassennetz in verkehrsorientierte und siedlungsorientierte Strassen. Verkehrsorientierte Strassen bilden das Rückgrat des motorisierten Verkehrs und sind auf einen möglichst flüssigen Verkehrsablauf ausgelegt. Siedlungsorientierte Strassen dagegen dienen primär der Erschliessung sowie dem Aufenthalt in den Quartieren und sind dementsprechend auf reduzierte Geschwindigkeiten ausgelegt (Tempo 30-Zonen oder Begegnungszonen).

### **2.3.3 Verkehrskonzept Innenstadt**

Das neue Verkehrskonzept für die Innenstadt wurde am 12. Januar 2011 durch den Grossen Rat beschlossen und sieht eine Neuorganisation des Verkehrs im Kern von Basel vor. Neu gilt innerhalb des Cityrings als Basis-Regime Tempo 30. Die Einkaufsbereiche sowie die historische Altstadt sind Fussgängerzonen. Velos sind dort nicht zugelassen. Dafür queren schnelle und direkte Velorouten entlang der Tram- und Busachsen die Innenstadt. Auf Strassen ohne öffentlichen Verkehr werden weitere Velorouten in Begegnungszonen eingerichtet. Hier ist die Velodurchfahrt erlaubt, Fussgängerinnen und Fussgängern ist aber der Vortritt zu lassen.

### **2.3.4 BVD-Strategie Förderung Velo- und Fussverkehr**

2010 hat das Bau- und Verkehrsdepartement in einem Strategieprozess seine Schwerpunkte definiert. Einer davon war die Entwicklung einer Strategie „Fuss- und Veloverkehr fördern“. Diese wurde auf einer Strategielandkarte festgehalten, die auf einen Blick zeigt, wie die Vision „Basel, die velo- und fussgängerfreundlichste Stadt der Schweiz“ erreicht werden soll.



**Abbildung 2: Strategielandkarte des BVD zur Förderung des Velo- und Fussverkehrs**

Die Strategielandkarte enthält Ziele zu drei strategischen Bereichen, wovon v.a. der Bereich „optimale Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr“ für den TRP Velo von Bedeutung ist.

### 2.3.5 Veloklimatest 2010 der Pro Velo Schweiz

Basel erhält die Gesamtnote „genügend“ (4.0). Am besten bewertet werden das Wegnetz und das Verkehrsklima, am schlechtesten die Abstellanlagen. Dies vor allem wegen der Furcht vor Diebstahl und Vandalismus.

### 3. Strategie

Um die Bedingungen für den umweltfreundlichen und gesundheitsfördernden Veloverkehr zu verbessern, sind sowohl die Sicherheit zu erhöhen als auch Durchlässigkeit des Strassennetzes sowie die Attraktivität der Veloinfrastrukturen zu verbessern. Auf dieser Basis sind im Folgenden die verbindlichen Teilstrategien für die Veloplanung formuliert.

#### ST 1

Velo fahren ist auf sämtlichen für den Veloverkehr geöffneten Strassen sicher. Gefährliche Stellen müssen saniert und das bestehende Veloroutennetz an die Bedürfnisse der Benutzer angepasst werden.

#### ST 2

Wichtige Ziele sind aus allen Quartieren und umliegenden Gemeinden, Kantonen und Ländern auf durchgehenden und direkten Routen erreichbar.

#### ST 3

Bei der Planung und Umsetzung des Veloroutennetzes werden die Bedürfnisse der verschiedenen Zielgruppen abgedeckt.

#### ST 4

Der Veloverkehr wird im Sinne einer städtischen Mobilitätskultur in der Regel gemeinsam mit dem fahrenden motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn geführt.

#### ST 5

Bei der Planung und Projektierung der Infrastruktur für den Individualverkehr wird der Veloverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr wenn immer möglich prioritär behandelt.

#### ST 6

Die Schaffung von quantitativ ausreichenden sowie qualitativ guten und sicheren Abstellplätzen ist in der ganzen Stadt zu fördern.

#### ST 7

Betriebliche und Unterhalts-Massnahmen garantieren eine hohe Verfügbarkeit der Velorouten. Verbindungen zwischen regionalen Zielen werden mit Wegweisung signalisiert.

#### ST 8

Die baulichen und betrieblichen Massnahmen für den Veloverkehr werden mit Aktivitäten im Bereich Öffentlichkeitsarbeit unterstützt.

## 4. Konzept

### 4.1 Veloroutennetz

#### 4.1.1 Grundsätze zu den Teilstrategien

Für die Überarbeitung des Veloroutennetzes sowie dessen Planungs-, Bau- und Betriebsanforderungen wurden pro Teilstrategie folgende verbindlichen Grundsätze beachtet:

##### *ST 1: Sicheres Velofahren auf allen Strassen*

- Das Netz bietet allen Nutzergruppen geeignete und sichere Verbindungen.
- Auch das übrige Strassennetz muss so sicher ausgestaltet sein, dass es vom Veloverkehr gefahrlos benutzt werden kann.
- Auf verkehrsorientierten Strassen sind an Gefahrenstellen grundsätzlich Massnahmen für den Veloverkehr vorzusehen, auch wenn es sich nicht um Velorouten handelt.
- Anerkannte Gefahrenstellen sind zügig zu sanieren.

##### *ST 2: Direkte Erreichbarkeit wichtiger Ziele*

- Wichtige Ziele sind gut durch das Veloroutennetz erschlossen.
- Aus jedem Quartier führt eine Veloachse in die Innenstadt, zum Bahnhof SBB und zum Badischen Bahnhof.
- Die Quartiere sind untereinander durch direkte Routen verbunden.
- Das Velonetz der Gemeinden Riehen und Bettingen ist an das kantonale Netz angeschlossen.
- Anschlüsse an die offiziellen Routen der Gemeinden und des Kantons Basel-Landschaft sowie an die Routen in Frankreich und Deutschland sind gewährleistet.

##### *ST 3: Abdeckung verschiedener Zielgruppen*

- Das Netz bietet allen Nutzergruppen geeignete Verbindungen.
- Für die Abdeckung der unterschiedlichen Bedürfnisse werden zwei Routennetze festgelegt, ein Basis- und ein Pendleroutennetz.
- Die Anforderungen an das Basisnetz orientieren sich am Fahrkönnen der Verkehrsteilnehmenden im Veloverkehr mit erhöhten Sicherheitsansprüchen (z.B. Kinder und ältere Menschen).

##### *ST 4: Führungsprinzip*

- Der Veloverkehr wird in der Regel gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr auf der Strasse geführt.
- Auf bestimmten Abschnitten des Veloroutennetzes ist eine horizontale oder vertikale Trennung zwischen Velofahrenden und motorisiertem Verkehr zu prüfen und wo nötig wenn immer möglich umzusetzen. Dies betrifft:
  - Verkehrsorientierte Strassen mit einer hohen Verkehrsbelastung auf Basisrouten
  - Verkehrsorientierte Strassen mit Geschwindigkeiten über 50km/h
  - Verkehrsorientierte Strassen ohne Fluchtraum (Brücken, Tunnel, Über- und Unterführungen)
  - Verkehrsorientierte Strassen mit hohem LkW-Anteil
  - Abschnitte im direkten Umfeld von Autobahnausfahrten
  - Abschnitte von Basisrouten mit engem Strassenraum und grosser Steigung

*ST 5: Priorisierung der Veloinfrastruktur*

- Die Planung und Umsetzung der Infrastruktur für den Individualverkehr auf dem Veloroutennetz orientiert sich an den Bedürfnissen der Velofahrenden.
- Der Veloverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr wenn immer möglich prioritär behandelt. Der Fussverkehr und der öffentliche Verkehr dürfen dabei grundsätzlich keine Beeinträchtigung erfahren.

*ST 6: gute und genügende Abstellanlagen*

- Publikumsintensive Orte, insbesondere an den Bahnhöfen und in der Innenstadt, sind mit grossen und qualitativ guten und sicheren Abstellanlagen ausgestattet. Diese sind gut zugänglich und befinden sich in der Nähe der Hauptziele (z.B. Perrons).
- Wichtige ÖV-Haltestellen, insbesondere an Knotenpunkten und an Endstationen, sind mit ausreichenden und den Anforderungen entsprechenden Bike&Ride-Anlagen ausgestattet.
- Über das ganze Kantonsgebiet verteilt sind zielgerichtet kleinere, qualitativ gute und sichere Abstellplätze einzurichten.

*ST 7: Betrieb und Unterhalt*

- Das Veloroutennetz wird entsprechend seiner Bedeutung analog zu den Verkehrsinfrastrukturen des übrigen Strassenverkehrs unterhalten und betrieben.
- Wichtige Velorouten werden in Bezug auf Betrieb und Unterhalt gleichwertig zu den Hauptverkehrsachsen für den MIV behandelt.
- Die Velowegweisung umfasst die wichtigen regionalen Ziele und muss gut erkennbar sein.
- Baustelleneinrichtungen auf Velorouten sind veloverkehrsfreundlich umzusetzen. Baustellenbedingte Sperrungen für den Veloverkehr sind zu vermeiden. Der Verzicht auf Sperrungen und die Direktheit allfälliger Umleitungen sind beim Veloverkehr höher zu gewichten als beim motorisierten Individualverkehr.
- Die Verkehrsführung bei zwingenden Umleitungen von übergeordnetem Interesse ist nachvollziehbar und grossräumig signalisiert; sie weist keine grossen Umwege oder Sicherheitsdefizite auf.

*ST 8: Öffentlichkeitsarbeit*

- Die Definition der Netze ist für Velofahrende verständlich.
- Das Veloroutennetz wird mit geeigneten Medien adressatengerecht kommuniziert.

### 4.1.2 Qualitätsanforderungen

Das baselstädtische Veloroutennetz soll – unabhängig von der Routenkategorie – grundsätzlich den Qualitätsanforderungen folgender Tabelle genügen.

**Tabelle 1: Für den Kanton Basel-Stadt relevante Qualitätsanforderungen (Quelle: Handbuch „Planung von Velorouten“, ASTRA, 2008)**

Qualitätsanforderungen	Allgemeine Zielsetzungen
Verkehrsregime und Verkehrsbelastung	Velorouten sind auf siedlungsorientierten Strassen und Wegen mit wenig Mfz. und niedrigen Geschwindigkeitsregimes oder auf verkehrsorientierten Strassen mit geeigneten Velomassnahmen (VMa) zu führen.
Gefahrenstellen	Potenzielle Gefahrenstellen auf Velorouten sind sicher auszugestalten.
Sicherheitsempfinden	Velorouten meiden Angsträume bzw. Angst auslösende Stellen. Die Sicherheit im öffentlichen Raum muss auf dem gesamten Routennetz gewährleistet sein.
Fahrfluss	Velorouten erlauben ein flüssiges Fahren. Unterbrechungen des Fahrflusses sind zu minimieren.
Direktheit	Velorouten verbinden möglichst direkt Ziele und Quellen. Umwege und Höhendifferenzen sind zu vermeiden.
Erschliessung	Velorouten erschliessen alle wichtigen Ziele. An diesen Zielen sind ausreichend Veloparkplätze vorhanden.

### 4.1.3 Netzdefinition und -gestaltung

Aufbauend auf diesen Grundsätzen wurde das Veloroutennetz neu in zwei gleichwertige, jedoch unterschiedlich dichte Routennetze unterteilt, die teilweise parallel geführt werden.

Mit der Festlegung eines dichten Basisroutennetzes und eines Pendlerrouthenetzes will der Kanton Basel-Stadt sicherstellen, dass für alle potenziellen Nutzergruppen – auch e-Bike-Benutzer/-innen – geeignete Velorouten in den Richtplan aufgenommen werden. Die beiden Routennetze weisen folgende Hauptmerkmale auf:

- 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 Pendlerrouten 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.



**Tabelle 2: Definition der beiden Routennetze**

	<b>Pendler</b> routennetz	<b>Basis</b> routennetz
Beschreibung	Veloroutennetz für routinierte Velofahrende, die schnell von A nach B kommen wollen.	Radroutennetz für Velofahrende mit einem erhöhten Sicherheitsbedürfnis und geringeren Anforderungen an die Schnelligkeit.
Nutzergruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pendler/-innen</li> <li>• Routinierte Alltagsvelofahrer/-innen (für Einkauf, Freizeit, usw.)</li> <li>• e-Bike-Benutzer/-innen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schüler/-innen, <u>Senior/-innen, Eltern mit Kindern</u></li> <li>• Touristen und Touristinnen</li> <li>• Freizeit</li> <li>• Neuvelofahrer/-innen</li> <li>• Pendler/-innen mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis</li> </ul>
Wichtige Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbeitsplatzzentren</li> <li>• Innenstadt</li> <li>• Bahnhöfe</li> <li>• Weiterführende Schulen</li> <li>• grössere Agglomerationsgemeinden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbeitsplatzzentren</li> <li>• Innenstadt</li> <li>• Bahnhöfe</li> <li>• Volksschulen (obligatorische Schulzeit)</li> <li>• Freizeitanlagen</li> <li>• Einkauf</li> <li>• Grünräume</li> <li>• Quartierzentren</li> </ul>

Nachfolgende Tabelle hält die genauen Anforderungen an die Netzgestaltung sowohl für die Pendlerrouen als auch für die Basisrouen fest (VMA = Velomassnahmen).

**Tabelle 3: Verbindliche Anforderungen Netzgestaltung für Basisrouten- und Pendlerroutennetz**

Qualitätsanforderungen	Pendlerrouten	Basisrouten
<b>Verkehrsregime</b> <b>Verkehrsbelastung</b>	Führung der Route bevorzugt auf verkehrsorientierten Strassen mit VMa oder auf siedlungsorientierten Strassen, die ein zügiges Vorwärtskommen erlauben.	Führung der Route auf verkehrsfreien / -freien Wegen, siedlungsorientierten Strassen oder auf verkehrsorientierten Strassen mit VMa. Die Führung von Basisrouten auf verkehrsorientierten Strassen ohne Temporeduktion oder ohne VMa ist wenn immer möglich zu vermeiden.
<b>Gefahrenstellen<sup>1</sup></b>	Potenzielle Gefahrenstellen auf Routen sind möglichst sicher auszugestalten. Bei der Beurteilung der Gefahrenstellen kann von einem mittleren bis hohen Fahrkönnen ausgegangen werden.	Potenzielle Gefahrenstellen auf Routen sind sicher auszugestalten. Bei der Beurteilung der Gefahrenstellen muss von einem geringen Fahrkönnen ausgegangen werden.
<b>Fahrfluss<sup>2</sup></b>	Die Routenwahl erlaubt ein flüssiges Fahren. Unterbrechungen des Fahrflusses sind zu minimieren. Die Möglichkeit für Überholmanöver von Velofahrenden untereinander ist gewährleistet.	Die Routenwahl erlaubt ein relativ flüssiges Fahren. Der Fahrfluss ist aber gegenüber den Anforderungen an die Gefahrenstellen, das Verkehrsregime und die Verkehrsbelastung geringer zu gewichten.
<b>Direktheit</b>	Pendlerrouten verbinden Ziele und Quellen möglichst direkt. Umwege und topografische Höhendifferenzen sind zu vermeiden.	Basisrouten verbinden Ziele und Quellen möglichst direkt. Höhendifferenzen sind zu vermeiden. Kleinere Umwege sind aber gegenüber den Anforderungen an die Gefahrenstellen, das Verkehrsregime und die Verkehrsbelastung geringer zu gewichten.
<b>Erschliessung</b>	Die Routen liegen nah an den wichtigsten Zielen. Verbindungsstrecken zwischen Routen und Zielen sowie Zufahrten aus den Quartieren erfolgen wenn möglich über das Basisnetz.  Die Ziele sind mit ausreichenden Veloabstellanlagen ausgestattet.	Die Basisrouten verlaufen nah an wichtigen Zielen vorbei. Verbindungsstrecken zwischen Route und Ziel müssen den oben genannten Qualitätsanforderungen genügen.  Die Ziele sind mit ausreichenden Veloabstellanlagen ausgestattet.

<sup>1</sup> Potenzielle Gefahrenstellen für den Veloverkehr sind:

- Knoten verkehrsorientierter Strassen (besonders Linksabbieger)
- Querungen
- Längsparkierung (besonders bei Strassen mit Tram oder engem Querschnitt)
- Quer- und Schrägparkierung
- Güterumschlag
- Tramschienen (besonders bei engem Querschnitt, Schienen nahe am Randstein, Parkierung)
- nicht ausreichende Kreuzungsmöglichkeit bei engen Querschnitten
- komplexe Verkehrssituationen (z.B. grosse Kreisel und Kreuzungen)

<sup>2</sup> Unterbrechung des Fahrflusses insbesondere bei Knoten ohne Vortritt oder bei LSA und bei ÖV-Haltestellen auf der Fahrbahn (exkl. Inselhaltestellen)

## 4.2 Veloparkierungsanlagen

Richtplanrelevant sind, wie bereits im Kapitel 1 erwähnt, allgemeine Qualitätsanforderungen an öffentliche Abstellanlagen sowie Standorte öffentlicher Veloparkieranlagen von kantonaler Bedeutung. Dies umfasst Velostationen und Bike&Ride-Anlagen. Deren ungefähre Standorte sind im Netzplan definiert und in Kap. 5, Massnahmen, aufgelistet. Die Veloparkierung kleinerer Anlagen auf öffentlichem Grund wird in einem separaten Baselstädtischen Veloabstellplatz-Konzept geregelt.

### 4.2.1 Qualitätsanforderungen

Die baselstädtischen Veloparkierungsanlagen sollen grundsätzlich definierten Qualitätsanforderungen genügen.

**Tabelle 4: Verbindliche Qualitätsanforderungen an Veloparkieranlagen**

Qualitätsanforderungen	Allgemeine Zielsetzungen
Zielnähe	Veloparkplätze liegen möglichst nahe bei den Zielorten. Sie sind vom Strassennetz her sicher, konfliktfrei und komfortabel erreichbar.
Sicherheit	Veloparkplätze bieten Schutz vor Diebstahl, Beschädigung (z.B. durch Umfallen) und Vandalismus.
Komfort	Veloparkplätze ermöglichen ein einfaches und sinnfälliges Parkiermanöver. Sie bieten ausreichend Platz, auch für Spezialvelos (z.B. mit Anhänger) sowie bei Bike&Ride-Anlagen Schutz vor Nässe.
Ästhetik	Die Veloparkieranlage genügt den ästhetischen Anforderungen. Diese sind abhängig vom Standort und von der kleinräumigen Platzierung.
Funktionalität	Veloparkieranlagen weisen eine schlichte, elegante und doch robuste Konstruktion auf, welche für Veranstaltungen entfernt werden kann. Die Anlage ist für Fussgänger durchlässig falls keine Velos parkiert sind.
Sicherheit im öffentlichen Raum	Die Sicherheit im öffentlichen Raum ist gewährleistet (z.B. durch Beleuchtung, Einsehbarkeit, Platzierung).

### 4.2.2 Öffentliche Veloparkierungs-Anlagen von kantonaler Bedeutung

Im Richtplan werden bestehende Standorte sowie geplanten Bereiche für Velostationen und Bike&Ride-Anlagen dargestellt. Die beiden Anlagentypen unterscheiden sich wie folgt:

#### Velostationen

Velostationen sind grosse Parkieranlagen, die sich an neuralgischen, stark frequentierten Punkten des Velonetzes befinden wie z.B. an den Bahnhöfen und in der Innenstadt. Sie bilden zusammen mit offenen/frei zugänglichen Abstellplätzen das Parkierangebot.

Velostationen sind Parkieranlagen in einem geschlossenen Raum, der Schutz vor Diebstahl, Witterung, Parkschäden, Vandalismus und Übergriffen bietet. Sie können kostenpflichtig sein, wenn alternative kostenlose Parkiermöglichkeiten in der Umgebung bestehen. Velostationen werden durch Personal betreut und bewacht oder mit elektronischen Mitteln (Video) ständig kontrolliert. Sie bieten Ladestationen für e-Bikes und in der Regel weitere Dienstleistungen wie Veloreparatur oder Velovermietung an.



### **Bike&Ride-Anlagen**

Bike&Ride-Anlagen orientieren sich am Angebot des öffentlichen Verkehrs und befinden sich deshalb an wichtigen Haltestellen wie S-Bahn-Stationen und Umsteigeknoten oder Endhaltestellen des Tram- und Busverkehrs. Sie verbinden die komfortable Nutzung des Velos mit derjenigen des öffentlichen Verkehrs. Bike&Ride-Anlagen sind unbewachte, gedeckte und mit einem diebstahlsicheren Abstellsystem ausgestattete Abstellplätze, die gratis benutzt werden können.



## 5. Massnahmen

### 5.1 Verbindliche Festlegungen Veloroutennetz

Das Veloroutennetz wurde im Rahmen der Überarbeitung des TRP Velo angepasst und erweitert.

#### 5.1.1 Überblick über örtliche Festlegungen Netz

Im Folgenden werden – analog zum Richtplan Basel-Stadt 2009 – die baulich noch nicht existierenden Verbindungen aufgeführt, sog. Netzlücken. Nicht aufgeführt sind existierende (befahrbare) Infrastrukturen, welche die Anforderungen einer Veloroute noch nicht erfüllen, also die Schwachstellen. Sie werden in einem eigenen Programm ermittelt und verbessert (siehe Kapitel 6.1).

Örtliche Festlegungen Netze (in Teilrichtplankarte)	Koordinationsstand
a) Fuss- und Velobrücke Zolli	Zwischenergebnis
b) Fuss- und Veloverbindung St. Johannis-Park – Huningue (Rheinpromenade)	Festsetzung
c) Fuss- und Veloverbindung Hafen Kleinhüningen/Klybeck	Festsetzung
d) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck	Vororientierung
e) Fuss- und Velobrücke Dreispitz – Güterbahnhof Wolf	Vororientierung
f) Fuss- und Velowege Dreispitz	Zwischenergebnis
g) Fuss- und Veloverbindung Erlenmatt	Festsetzung
h) Fuss- und Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse – Theodor Herzl-Strasse	Festsetzung
i) Veloverbindung Lange Erlen	Festsetzung
j) Fuss- und Veloverbindung bei Schwarzwaldbrücke über den Rhein	Vororientierung
k) Fuss- und Veloverbindung St. Alban – Wettstein (Sevogelbrücke)	Vororientierung
l) Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen	Vororientierung
m) Riehen/Lörrach: Steg Gewerbekanal/Mühleleich	Zwischenergebnis
n) neue Gleisfeldquerung West am Bahnhof Basel SBB	Vororientierung

#### 5.1.2 Erläuterungen zu den örtlichen Festlegungen Netz

##### a) Fuss- und Velobrücke Zolli

Verbindung über den Zoo (ehemals Fuss- und Velobrücke SNCF genannt) zwischen dem Gundeldinger- und dem Bachlettenquartier; dient der Verbesserung der Verbindung zwischen Basel-West und dem Bahnhof Basel SBB. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt. Die Massnahme ist mit dem allfälligen Ausbau der Elsässerbahn Basel SBB – St. Johann abzustimmen.

##### b) Fuss- und Veloverbindung St. Johannis-Park – Huningue (Rheinpromenade)

Neue Fuss- und Veloverbindung entlang des Rheins im Zusammenhang mit der Verlegung des Rheinhafens St. Johann.

##### c) Fuss- und Veloverbindung Hafen Kleinhüningen/ Klybeck

Verbindung entlang des Rheins; dient der besseren Anbindung der Kleinbasler Fusswege und Velorouten an das Dreiländereck (siehe Projekt Fuss- und Velobrücke Dreiländereck). Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

**d) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck**

Sinnvolle Fortsetzung der Verbindung vom Unteren Rheinweg zum Westquai in Richtung Dreiländerbrücke zwischen Weil am Rhein/Friedlingen und Huningue mit einer Brücke über die Hafeneinfahrt. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

**e) Fuss- und Velobrücke Dreispitz – Güterbahnhof Wolf**

Verbindung über das Gleisfeld des Bahnhof SBB im Bereich der Entwicklungsgebiete Dreispitz und Güterbahnhof Wolf zur Schliessung einer grossräumigen Lücke im Veloroutennetz.

**f) Fuss- und Velowege Dreispitz**

Verbesserung der Verbindung zwischen Gundeldingerquartier und Wolfgottesacker / St. Jakob sowie zwischen der Haltestelle Dreispitz (Irène Zurkinden-Platz) und der Wien-Strasse.

**g) Fuss- und Veloverbindung Erlenmatt**

Neue Verbindung durch das Entwicklungsgebiet Erlenmatt auf der Strecke Schwarzwaldallee – Brombacherstrasse zur Quartierschliessung.

**h) Fuss- und Veloverbindung Burgfelderstrasse – Friedrich Miescher-Strasse**

Neue direkte Verbindung entlang Friedmatt zwischen Burgfelderstrasse und Friedrich Miescher-Strasse. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

**i) Veloverbindung Lange Erlen**

Neue Verbindung vom Eingang des Tierparks (Erlenparkweg) bis vor den Wiesendamm, dann entlang des Wiesendamms Richtung Riehen.

**j) Fuss- und Veloverbindung bei Schwarzwaldbrücke über den Rhein**

Neue attraktive Verbindung zwischen Gross- und Kleinbasel parallel zur Schwarzwaldbrücke. Das Vorhaben steht im Zusammenhang mit der Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel.

**k) Fuss- und Veloverbindung St. Alban – Wettstein (Sevogelbrücke)**

Neue Veloverbindung zwischen dem St. Alban-Quartier und den Wettsteinquartier über den Rhein.

**l) Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen**

Sichere und direkte Verbindung zwischen Bad. Bahnhof und Grenzach-Wyhlen im Korridor der sich zurzeit ausser Betrieb befindlichen Gütergleise. Langfristige Option einer Verbindung in Koordination mit den Anliegen bzw. in Abwägung der Interessen der Bahnentwicklung und des Naturschutzes..

**m) Riehen/Lörrach: Steg Gewerbekanal/Mühleleich**

Sichere und direkte Verbindung abseits der Lörracherstrasse über die Grenze in Schul- und Einkaufsgebiet von Lörrach.

**n) Neue Gleisfeldquerung West am Bahnhof Basel SBB**

Verbesserung der Querungssituation für den Fuss- und Veloverkehr und bessere Anbindung des Gundeldinger Quartiers an die Innenstadt. Die Massnahme ist mit dem Ausbau Gleis- und Publikumsanlagen Bahnhof SBB und mit der Studie neue Perronerschliessung abzustimmen.

## 5.2 Verbindliche Festlegungen Veloparkierungsanlagen

Bei den Veloparkierungsanlagen werden, wie bereits in Kapitel 1 erwähnt, Velostationen sowie Bike&Ride-Anlagen von kantonaler Bedeutung aufgeführt. Die Liste der B&R-Anlagen wurde zugunsten einer hohen Effizienz auf das ÖV-Angebot an Haltestellen und deren Lage im Netz (Knoten und Endstationen) abgestützt. Dies sind Haltestellen, an denen ein Umsteigen auf den ÖV wahrscheinlich ist (Endhalte) bzw. wo dank dem Zusammentreffen mehrerer Linien (Knotenpunkte) gleich mehrere Richtungen mit einer B&R-Anlage abgedeckt werden können.

Zur Abdeckung kantonaler Veloparkierschwerpunkte sowie zur Verbesserung der Intermodalität zwischen öffentlichem und Veloverkehr wurden folgende Bereiche für Velostationen bzw. Standorte für Bike&Ride-Anlagen definiert.

### 5.2.1 Überblick über Velostationen

Örtliche Festlegung - Velostationen (in Teilrichtplankarte)	Koordinationsstand
a) Velostation Badischer Bahnhof	Festsetzung
b) Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB	Zwischenstand
c) Velostation West am Bahnhof Basel SBB	Vororientierung
d) Velostation Ost am Bahnhof Basel SBB	Vororientierung
e) Velostation Regionalschwerpunkt Innenstadt - Aeschenplatz	Vororientierung
f) Velostation Regionalschwerpunkt Innenstadt - Barfüsserplatz	Vororientierung
g) Velostation Regionalschwerpunkt Innenstadt - Claraplatz	Vororientierung
h) Velostation Regionalschwerpunkt Innenstadt - Heuwaage	Vororientierung
i) Velostation Regionalschwerpunkt Innenstadt - Petersgraben/Uniquartier	Vororientierung
j) Velostation Regionalschwerpunkt Innenstadt - Marktplatz/Schifflande	Vororientierung

### 5.2.2 Erläuterungen zu den örtlichen Festlegungen Velostationen

#### a) Velostation Badischer Bahnhof

Die Veloabstellplatz-Situation am Bad. Bahnhof wird auf das künftig nötige Angebot mit bedürfnisgerechten Abstellplätzen ausgebaut.

#### b) Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB

Die Veloabstellplatz-Situation auf der Südseite des Bahnhofs SBB wird auf das künftig nötige Angebot mit bedürfnisgerechten Abstellplätzen ausgebaut.

#### c) Velostation West am Bahnhof Basel SBB

Die Veloabstellplatz-Situation auf der Nordseite des Bahnhofs SBB wird auf das künftig nötige Angebot mit bedürfnisgerechten Abstellplätzen ausgebaut.

#### d) Velostation Ost Bahnhof Basel SBB

Die Veloabstellplatz-Situation auf der Ostseite des Bahnhofs SBB im Bereich der alten Postpasserelle wird auf das künftig nötige Angebot mit bedürfnisgerechten Abstellplätzen ausgebaut.

**e) bis j) Velostationen Regionalschwerpunkt Innenstadt Basel**

Mit Velostationen in den möglichen Bereichen Heuwaage, Aeschenplatz, Petersplatz, Barfüsserplatz/Theater, Marktplatz/Schiffplände und Claraplatz werden einerseits Komfort- und Sicherheitsansprüche der Velofahrenden befriedigt als auch stadtgestalterische Möglichkeiten durch die Aufhebung von Einzelanlagen geschaffen. Die möglichen Standorte decken sämtliche Innenstadt-Zufahrten ab und sollen wo sinnvoll auch mit künftigen Haltestellenzugängen zum geplanten Herzstück der Regio S-Bahn Basel koordiniert werden.

**5.2.3 Überblick über Bike&Ride-Anlagen**

Örtliche Festlegung – Bike&Ride (in Teilrichtplankarte)	Koordinationsstand
<b>S-Bahnstationen</b>	
a) Dreispitz	Festsetzung
b) Stettenfeld	Vororientierung
c) Morgartenring	Vororientierung
d) Solitude	Vororientierung
<b>Knotenpunkt-Haltestellen</b>	
e) Karl-Barth-Platz	Festsetzung
f) Breite	Festsetzung
g) St. Jakob	Festsetzung
h) Jakobsberg	Zwischenstand
i) Heiliggeistkirche	Festsetzung
j) Zoo Dorenbach	Festsetzung
k) Schützenhaus	Festsetzung
l) Neubad (Neuweilerplatz)	Festsetzung
m) Morgartenring	Festsetzung
n) Burgfelderplatz	Festsetzung
o) Kannenfeldplatz	Festsetzung
p) Frauenspital	Festsetzung
q) Riehenring	Festsetzung
r) Voltaplatz	Festsetzung
s) Dreirosenbrücke	Festsetzung
t) Tinguely Museum	Festsetzung
u) Bettingerstrasse	Festsetzung
<b>Bus-Endhaltestellen</b>	
v) Wanderstrasse	Festsetzung
w) Bachgraben	Festsetzung
x) Bettingen	Festsetzung
<b>Tram-Endhaltestellen</b>	
y) Bruderholz	Festsetzung
z) Neuweilerstrasse	Festsetzung
aa) St. Louis-Grenze	Festsetzung
ab) Burgfelden Grenze	Festsetzung
ac) Kleinhüningen	Festsetzung
ad) Habermatten	Festsetzung
ae) Riehen Grenze	Festsetzung

## 5.2.4 Erläuterungen zu den örtlichen Festlegungen Bike&Ride-Anlagen

### a) S-Bahnstation Dreispitz

Im Rahmen der Umgestaltung des Bernoulliplatzes wird im Hinblick auf die Entwicklung im Dreispitz-Areal das Angebot an Bike&Ride-Abstellplätzen ausgebaut.

### b-d) neue S-Bahnstationen

Im Rahmen des Ausbaus der Regio-S-Bahn sind neue Haltestellen im Bereich Stettenfeld, Morgartenring und Solitude angedacht. Deren genaue Lage sowie der Realisierungszeitpunkt sind noch offen. Um die neuen S-Bahnstationen optimal zu erschliessen, sind Bike&Ride-Anlagen vorzusehen.

### e) bis u) Knotenpunkt-Haltestellen (mehrere Bus-/Tramlinien)

Durch die Konzentration von verschiedenen ÖV-Angeboten in unterschiedliche Richtungen bieten sich ÖV-Knotenpunkte als Bike&Ride-Standorte an.

### v) bis x) Bus-Endhaltestellen (inkl. Umsteigemöglichkeit)

Die Endhaltestellen der Buslinien stellen für Velofahrende von ausserhalb des Kerngebiets sowie aus den benachbarten Quartieren den optimalen Umsteigepunkt auf den öffentlichen Verkehr dar.

### y) bis ae) Tram-Endhaltestellen (inkl. Umsteigemöglichkeit)

Die Endhaltestellen der Tramlinien stellen für Velofahrende von ausserhalb des Kerngebiets sowie aus den benachbarten Quartieren den optimalen Umsteigepunkt auf den öffentlichen Verkehr dar.

## **6. Umsetzung**

### **6.1 Planungsprogramm**

Nach der Genehmigung des TRP Velo durch den Regierungsrat soll innert nützlicher Frist im Rahmen einer Analyse Veloverkehr das bestehende Veloroutennetz (nicht im Kapitel 5.1 unter Massnahmen berücksichtigt) aufgrund der Qualitätsanforderungen an entsprechende Nutzungen überprüft werden. Davon abgeleitet wird unter Berücksichtigung der bereits heute bekannten Schwachstellen ein Planungsprogramm für die Umsetzung nötiger Velomassnahmen erarbeitet. Dieses bezeichnet mögliche Massnahmen, nötige Koordinationen mit anderen Vorhaben und, soweit möglich, Umsetzungszeiträume für die Massnahmen. Die Behebung von sicherheitsrelevanten Schwachstellen und Netzlücken sowie Massnahmen mit besonders vorteilhaftem Nutzen/Kosten-Verhältnis sollen dabei prioritär angegangen werden.

### **6.2 Finanzierung**

Der TRP Velo schafft Transparenz bezüglich raumwirksamer Tätigkeiten und deren gegenseitiger Abstimmung. So können finanzielle Aufwendungen der öffentlichen Hand für raumrelevante Vorhaben besser erfasst und mittels Präferenzen gesteuert werden. Entscheide, wie ein kantonales Projekt finanziert wird, fallen im Rahmen der Projekterarbeitung nach Abklärung zu Kosten und Nutzen mit entsprechenden Beschlussfassungen durch die Regierung, den Grossen Rat oder die Bevölkerung.

Die Finanzierung der Umsetzung erfolgt bei kleineren Massnahmen ab 2015 grundsätzlich über das ordentliche Budget. Bis voraussichtlich 2015 stehen zudem noch die beiden nachstehend erläuterten Rahmenausgabenbewilligungen (RAB) zur Verfügung. Anstelle eines Folgekredits für diese RAB's ist geplant, das ordentliche Budget entsprechend aufzustocken. Denn nach neuem Finanzhaushaltsgesetz dürfen Mittel aus einer RAB nicht für Kleininvestitionen (< 300'000 Franken) eingesetzt werden.

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

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 Finanzhaushaltsgesetz.

Für die Umsetzung betrieblicher Massnahmen sind die Kosten über die jeweiligen Budgets der zuständigen Dienststellen zu decken. Diese Mehrkosten müssen dem Regierungsrat beantragt werden.

Einige der Velomassnahmen werden zudem im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel vom Bund mitfinanziert.

### **6.2.1 Zweite Rahmenausgabenbewilligung zur Förderung des Veloverkehrs**

Im Jahre 2004 hat der Grosse Rat eine zweite Rahmenausgabenbewilligung zur Förderung des Veloverkehrs (früher „2. Velorahmenkredit“) von CHF 8 Mio. zur weiteren Förderung des Veloverkehrs bewilligt. Damit wird eine umfassende Betrachtung der Veloförderung in fünf Bereichen angestrebt:

- Infrastruktur auf dem Veloroutennetz
- Velogegenverkehr in Einbahnstrassen
- Veloabstellplätze
- Datenmanagement
- Soft policies-Massnahmen (Öffentlichkeitsarbeit, Ausbildung usw.)

Kleinere bis mittlere Velomassnahmen gehen zulasten der Velorahmenausgabenbewilligung. Damit ist eine unabhängige und schnelle Umsetzung von Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs möglich.

### **6.2.2 Rahmenausgabenbewilligung zur Förderung des Langsamverkehrs**

Mit der Annahme des Gegenvorschlags zur Städteinitiative wurde eine Rahmenausgabenbewilligung über CHF 10 Mio. zur Förderung des Langsamverkehrs gutgeheissen. Diese Ausgabenbewilligung übernimmt die Förderbereiche aus den früheren Rahmenausgabenbewilligungen zur Förderung des Veloverkehrs bzw. des Fussverkehrs und ergänzt diese mit zusätzlichen Projektierungsmitteln (auch personell).

## **6.3 Monitoring und Controlling**

Die Entwicklung des Veloverkehrsaufkommens wird seit rund zehn Jahren durch Querschnittszählungen an fünf Dauerzählstellen beobachtet. Aufgrund technischer Rahmenbedingungen sind diese Dauerzählstellen alle auf separaten Radwegen angeordnet. Sie ergeben deshalb nur ein lückenhaftes Bild der Veloverkehrsentwicklung. Mit neuen Zählgeräten ist eine separate Erfassung von Velos auch im Mischverkehr möglich. 2010 wurden die ersten acht Zählstellen dieser neuen Generation installiert. Mit einer Erweiterung auf insgesamt rund 20–25 Zählstellen wird es mittelfristig möglich sein, flächendeckende Aussagen zur Entwicklung des Veloverkehrs zu machen. Durch den Vergleich mit der Entwicklung des MIV bzw. des ÖV kann auch abgeschätzt werden, ob sich die erwünschten Veränderungen des Modal Splits einstellen.

Zusätzlich zu diesen Querschnittszählungen zeigt der Mikrozensus Verkehr des Bundes (Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten, die regelmässig alle fünf Jahre stattfindet), weitere Veränderungen des Verkehrsverhaltens der Einwohner/-innen der Stadt Basel.



## **Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt**

### **ANHANG zum Teilrichtplan Velo 2013 des Kantons Basel-Stadt**

#### **A1. Mitwirkung**

##### **A1.1 Interne Erarbeitung und fachliche Vernehmlassung**

Die interne Erarbeitungsphase wurde durch eine fachliche Vernehmlassung bei Dienststellen mit Kompetenzen in verfahrenstechnischen und rechtlichen Fragen des Teilrichtplans oder mit direktem Bezug zu Planung, Bau und Betrieb der Veloverkehrsinfrastruktur abgeschlossen. Die Kommission für Infrastruktur Basel-Stadt hat am 26. April 2012 den Teilrichtplanentwurf zuhanden des weiteren Verfahrens freigegeben.

##### **A1.2 Interne Vernehmlassung bei Departementen Basel-Stadt**

Der fachlich bereinigte Teilrichtplanentwurf wurde im Sommer 2012 bei allen Departementen des Kantons Basel-Stadt in die verwaltungsinterne Vernehmlassung gegeben. Aufgrund der Rückmeldungen wurde er bereinigt und dem Regierungsrat am Dienstag, 4. Dezember 2012 mit dem Antrag zur Freigabe für die externe Vernehmlassung unterbreitet.

##### **A1.3 Externe Vernehmlassung**

Der Regierungsrat hat mit Beschluss (Geschäftsnummer P121956) vom 4. Dezember 2012 den Teilrichtplan Velo 2013 zur externen Vernehmlassung freigegeben. Die Vernehmlassung dauerte vom 14. Januar 2013 bis zum 15. März 2013 (Datum des Poststempels, des Mails oder bestätigte Abgabe beim Kundenzentrum des BVD).

###### **A1.3.1 Externer Vernehmlassungskreis**

Der Vernehmlassungszeitraum wird vor dem Vernehmlassungsstart publiziert. Offiziell zur Stellungnahme angeschriebene Stellen sind nachstehend aufgeführt:

- Die Gemeinden Riehen und Bettingen des Kantons Basel-Stadt
- Alle Nachbargemeinden in Deutschland, Frankreich und im Kanton Basel-Landschaft
- Die Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft
- Die Communauté de Communes des Trois Frontières in Saint-Louis
- Das Bundesamt für Strassen (ASTRA)
- Die Transportunternehmen: BLT, BVB, DB, SBB
- Die Verkehrsverbände der Region: VCS beider Basel, Pro Velo beider Basel, Fussverkehr Region Basel, Verkehrsliga (mit ACS, TCS)
- Der Gewerbeverband, die Handelskammer
- Die Verkehrskommission der Neutralen Quartiervereine sowie die Stadtteilsekretariate

### **A1.3.2 Überblick über die Rückmeldungen**

Die Überarbeitung des TRP Velo stiess in der öffentlichen Vernehmlassung (14. Januar bis 15. März 2013) auf reges Interesse. Es wurden 31 Stellungnahmen mit insgesamt etwa dreihundert Einzelanliegen fristgerecht eingereicht. Die detaillierte Auswertung kann dem separaten Bericht zur externen Vernehmlassung entnommen werden, der beim Amt für Mobilität bzw. auf dessen Internetseite [www.mobilitaet.bs.ch](http://www.mobilitaet.bs.ch) nach Erlass des TRP Velo 2013 durch den Regierungsrat eingesehen werden kann.

### **A1.3.3 Zusammenfassung der Auswertung der externen Vernehmlassung**

Die Überarbeitung des TRP Velo als solche und die Bezeichnung von zwei unterschiedlichen Netzen – einem Basisroutennetz und einem Pendlernetz – ist auf grosse Zustimmung gestossen. Es gab nur einzelne grundlegende Ablehnungen des TRP Velo 2013. Jedoch wurden eine Vielzahl an Einzelanliegen und Forderungen eingereicht: viele davon sind nicht Gegenstand des vorliegenden Teilrichtplans und Thema einer nachfolgenden Planungsphase. Einige Eingaben sind in den TRP Velo 2013 aufgenommen oder gut begründet abgelehnt worden. Im nachfolgenden sind die wichtigsten bzw. umstrittensten Themen erläutert.

#### **Klare Priorisierung**

Einige Eingaben formulierten den Wunsch nach deutlicher Priorisierung des Veloverkehrs gegenüber anderen Verkehrsmitteln, insbesondere dem MIV. Gegenüber dem ÖV und dem Fussverkehr widerspricht diese Forderung §13, USG BS, jedoch nicht gegenüber dem MIV. Dafür wurde die Teilstrategie 5 verdeutlicht. Diverse Stellungnahmen forderten zudem konkrete Vorgaben (Zielwert Erhöhung des Anteils des Veloverkehrs, Fristen und Kosten zur Umsetzung des TRP Velo) insbesondere im Hinblick auf das Ziel, die Verkehrsleistung des MIV bis 2020 um 10% zu reduzieren (§13 USG BS). Mit welchem jeweiligen Wachstum in ÖV, Fuss- und Veloverkehr diese Zielvorgabe erreicht werden soll, kann nicht genau beziffert werden (Gesamtwirkung eines umfassenden Massnahmenpakets). Deshalb wird eine solche Vorgabe nicht in den TRP Velo aufgenommen.

#### **Umstrittene örtliche Festlegungen**

Insbesondere die örtlichen Festlegungen zu neuen Infrastrukturen im Netz wurden unterschiedlich beurteilt. Während die einen ihre rasche Fertigstellung forderten, wiesen andere ihre Bedenken betreffend Verträglichkeit mit Naturschutzanliegen aus. Deshalb haben wir analog zum RP BS 2012 für alle aus Naturschutzsicht relevanten örtlichen Festlegungen entsprechende Hinweise im beschreibenden Text aufgenommen. Zudem wurden, ebenfalls dem RP BS 2012 entsprechend, aus Naturschutzgründen folgende örtliche Festlegungen aus dem TRP Velo gestrichen:

- „Fuss- und Veloverbindung Bäumlihofstrasse – Hirzbrunnen-Promenade“
- „Fuss- und Veloverbindung Hirzbrunnen-Promenade“

#### **Rasche Umsetzung**

Es sind zahlreiche Forderungen nach einer zügigen Fertigstellung von Planung und Umsetzung (vor 2020) u.a. im Zusammenhang mit dem Beitrag zur Einhaltung des Gegenvorschlags zur Städteinitiative eingegangen. Eine Umsetzung aller Massnahmen bis 2020 ist aus Sicht des Regierungsrates weder finanziell tragbar noch aus fachlicher Sicht praktisch realisierbar, da teilweise Abhängigkeiten zu anderen Projekten und deren Umsetzungshorizont bestehen.