



Basel, 30. April 2019

Teilrichtplan Velo des Kantons Basel-Stadt (TRP Velo 2018)

Strategie- und Massnahmenbericht



Vom Regierungsrat am 2. Juli 2019 erlassen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	3
1.1	Bedeutung des Veloverkehrs	3
1.2	Anlass der Aktualisierung des TRP Velo	4
1.3	Zweck des TRP Velo	4
1.4	Inhalt des TRP Velo	4
1.5	Wirkungsziele des TRP Velo	6
1.6	Verbindlichkeit des TRP Velo	6
2.	Grundlagen und Rahmenbedingungen	7
2.1	Verkehrspolitische Rahmenbedingungen	7
2.2	Rechtliche Grundlagen	7
2.3	Planungsgrundlagen	9
3.	Strategie	12
4.	Konzept	15
4.1	Veloroutennetz	15
4.2	Veloparkieranlagen	20
5.	Massnahmen	22
5.1	Verbindliche Festlegungen Veloroutennetz	22
5.2	Verbindliche Festlegungen Veloparkieranlagen	27
6.	Umsetzung	30
6.1	Umsetzungsprogramm	30
6.2	Finanzierung	31
6.3	Monitoring und Controlling	31
ANHANG zum Teilrichtplan Velo 2018		33
A.	Grundlagen	33
A.1	Verkehrsrecht und Normen	33
A.2	Definitionen	38
B.	Mitwirkung	39

1. Einleitung

1.1 Bedeutung des Veloverkehrs

Das Velo hat als umweltschonendes, bewegungs- und gesundheitsförderndes, kostengünstiges, flexibles, leises und Platz sparendes Verkehrsmittel eine grosse Bedeutung im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und stadtgerechte Mobilität im Kanton Basel-Stadt. Innerorts ist das Velo für viele Wege das schnellste Verkehrsmittel und verursacht keine Emissionen. Die Erhöhung des Veloverkehrsanteils trägt somit zur Erreichung der Umwelt- und Energieziele des Kantons bei. Das Velo dient oft als Zubringer zu Bahn, Bus und Tram. Zusätzlich entlastet ein hoher Veloverkehrsanteil das stark belastete Strassennetz, wovon auch der Wirtschaftsverkehr sowie der öffentliche Verkehr (ÖV) profitieren. Die Kosteneffizienz von Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen ist zudem besser als von Massnahmen für den ÖV oder den Motorisierten Individualverkehr (MIV)¹

2016 wies der Kanton Basel-Stadt einen Motorisierungsgrad von nur gerade 320 privat immatrikulierten Personenwagen pro 1000 Einwohner/-innen aus (Stat. Amt BS, 2017). Um die Mobilitätsbedürfnisse abzudecken, sind deshalb die umweltgerechten Verkehrsmittel wesentlich. Auch wenn gemäss Städtevergleich Mobilität 2015 52% der kurzen Wege (1–5km), welche sehr gut mit dem Velo zurückgelegt werden können, mit dem Auto gefahren werden, hat das Velo in Basel seit Jahrzehnten einen grossen Anteil am Verkehrsgeschehen, besonders im Binnenverkehr. Innerhalb des Stadtkantons fährt denn auch rund ein Drittel der Arbeitnehmenden mit dem Velo zur Arbeit (Kantonale Bevölkerungsbefragung 2015, Stat. Amt BS). Auch der Anteil des Veloverkehrs an der Gesamtheit der Wege der Basler Bevölkerung ist hoch, wie nachfolgende Grafik zeigt:

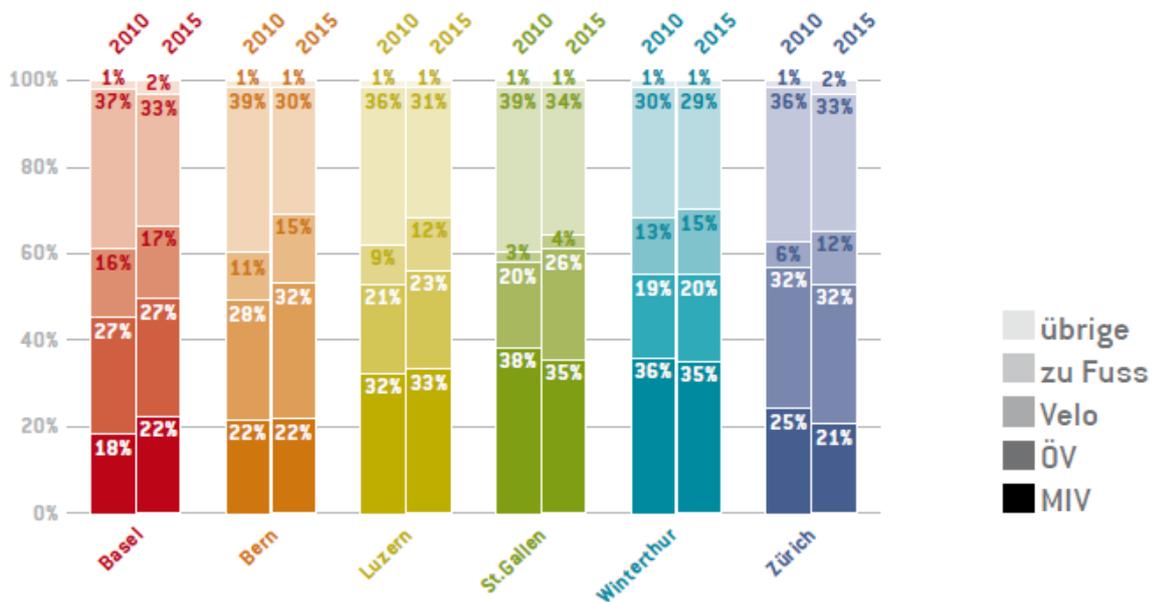


Abbildung 1: Modal Split-Vergleich der Wege der Einwohner/-innen von Basel und von anderen Schweizer Städten 2015, Quelle: Städtevergleich Mobilität

Ausser im Binnenverkehr kann der Veloverkehr auch einen wichtigen Beitrag für einen umweltgerechten grenzüberschreitenden Pendlerverkehr leisten – sei dies in Kombination mit dem ÖV oder für die gesamte Strecke im grenznahen Gebiet.

¹ Effizienz von öffentlichen Investitionen in den Langsamverkehr, Infrac (2003). Quelle: ASTRA.

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 10 Mio. Franken zugestimmt und damit den Willen zur Veloförderung erneut klar bekundet.

Um diesem Willen gerecht zu werden, hat der Regierungsrat das Verkehrspolitische Leitbild im Juni 2015 sowie den entsprechenden Masterplan im Mai 2017 beschlossen.

1.2 Anlass der Aktualisierung des TRP Velo

Der letzte Teilplan Velo/Mofa datierte vom 6. April 1981. Das darin festgehaltene Netz wurde mehrfach erweitert und angepasst. Letztmals wurde es u.a. auch aufgrund zahlreicher politischer Vorstösse im Grossen Rat zur Förderung des Veloverkehrs im Rahmen der Erarbeitung des TRP Velo 2013 grundsätzlich überprüft. Auch wurden die an kantonale Velorouten gestellten Anforderungen 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 Scooter aktualisiert. Soweit sie dem Velo rechtlich gleichgestellt sind, werden E-Bikes in vorliegendem Bericht berücksichtigt. Der Regierungsrat hat den TRP Velo 2013 am 28. Oktober 2014 erlassen.

Aktuell wird der Teil Mobilität im Richtplan Basel-Stadt (RP BS) aktualisiert (Überprüfung und allfällige Anpassung aller verkehrlichen Inhalte). Gleichzeitig wird der Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege grundsätzlich neu erstellt. Damit verbunden gibt es auch Anpassungen bei örtlichen Festlegungen für Fuss- und Veloinfrastrukturen, welche Anpassungen am Routennetz und der Veloparkierung des TRP Velo hervorrufen. Daher bietet sich eine parallele Aktualisierung des TRP Velo 2013 in Form einer Anpassung zum TRP Velo 2018 an.

1.3 Zweck des TRP Velo

Mit dem kantonalen TRP Velo 2018 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 Veloparkieranlagen werden zu einer Erhöhung des Veloanteils und damit zu einer Verlagerung des MIV auf umweltfreundliche Verkehrsmittel beitragen.

1.4 Inhalt des TRP Velo

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

Für die Aufnahme von Themen und Projekten in den TRP Velo gelten deshalb folgende Kriterien:

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

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 Bodennutzung
- **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 besteht aus folgenden Bestandteilen:

- Karte des Veloroutennetzes und der Veloparkieranlagen
- Strategie- und Massnahmenbericht

Karte des Veloroutennetzes und der Veloparkieranlagen

Der TRP Velo legt diejenigen Verbindungen auf dem bestehenden und zu erstellenden Strassen- und Wegnetz im Kantonsgebiet fest, welche die Funktion als kantonale Velorouten künftig erfüllen sollen. Er legt zudem Standorte der grösseren öffentlichen Veloparkieranlagen von kantonaler Bedeutung (Velostationen und Bike&Ride-Anlagen) fest. Nicht von kantonaler Relevanz sind Mountainbike-Strecken.

Die Karte stellt das Veloroutennetz dar. Die Verbindungen bilden ein flächendeckendes, zusammenhängendes Netz. Beim Veloroutennetz wird unterschieden zwischen zwei verschiedenen Netzen, dem Basis- und dem Pendlerrouthenetz. Massnahmen zur Schliessung vorhandener Netzlücken (baulich noch nicht existierende Verbindungen) werden als TRP-Vorhaben nach oben erläuterten Koordinationsstand unterschieden. Der qualitative Zustand des bestehenden Netzes ist nicht abgebildet.

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

Neben dem Veloroutennetz enthält die Karte auch Aussagen zur Veloparkierung. Dabei wird unterschieden zwischen Velostationen und Bike&Ride-Anlagen. Zu erstellende Anlagen werden nach oben erläuterten Koordinationsstand unterschieden. Der qualitative Zustand der bestehenden Anlagen ist nicht enthalten.

Strategie- und Massnahmenbericht

Der vorliegende Strategie- und Massnahmenbericht umfasst alle für das Verständnis des TRP Velo 2018 wesentlichen Aspekte. Er beinhaltet folgende Bestandteile:

- Ausgangslage, Zweck, Inhalt, Ziel und Verbindlichkeit
- Fachliche Grundlagen und rechtliche sowie politische Rahmenbedingungen
- Strategien und Grundsätze sowie allgemeine Qualitätsanforderungen für das Veloroutennetz und die Veloparkieranlagen
- Örtliche Festlegungen für Massnahmen zur Schliessung von Netzlücken und für Veloparkieranlagen
- Hinweise zur Umsetzung, zur Finanzierung und zum Monitoring/Controlling

1.5 Wirkungsziele des TRP Velo

Mit der Umsetzung des Teilrichtplans Velo werden folgende Wirkungen angestrebt:

- Erhöhung des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr
- Beitrag an die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs gemäss § 13 Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr
- Reduktion der negativen Umwelteinflüsse des motorisierten Verkehrs und Verbesserung der Energiebilanz
- Stärkung der kombinierten Mobilität, insbesondere ÖV – Veloverkehr

1.6 Verbindlichkeit des TRP Velo

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

Der Teilrichtplan Velo resp. wesentliche Anpassungen werden dem Bundesamt für Strassen zur Mitwirkung unterbreitet. Die Bundesbehörden berücksichtigen die entsprechenden Netze und Anlagen.

Verbindlich sind dabei die Beschlussinhalte des TRP Velo. Diese umfassen:

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

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

Die örtlichen Festlegungen des kantonalen Basis- und Pendlerrouthenetzes sowie die Planungsgrundsätze fliessen in den Richtplan BS ein und werden mit dessen Genehmigung durch den Bundesrat auch für die Nachbarkantone behördenverbindlich.

2. Grundlagen und Rahmenbedingungen

2.1 Verkehrspolitische Rahmenbedingungen

2.1.1 Verkehrspolitisches Leitbild

Der Regierungsrat hat das Verkehrspolitische Leitbild des Kantons Basel-Stadt am 16. Juni 2015 verabschiedet und damit den Verkehrsplan aus dem Jahr 2001 als behördenverbindliche Absichtserklärung ersetzt. Die Veloverkehrsförderung trägt zu allen vier übergeordneten verkehrspolitischen Zielen des Leitbildes als einer der zentralen Bausteine bei: „Gute Erreichbarkeit sicherstellen“, „Lebensqualität erhöhen“, „Verkehrssicherheit erhöhen“ und „Kosteneffizienz sicherstellen“. Für den TRP Velo sind besonders zwei der sieben strategischen Schwerpunkte relevant:

- *Lücken im Fuss- und Veloroutennetz schliessen und Infrastrukturen sicher und nutzergerecht gestalten:*
Das Schliessen von Netzlücken kommt gleichermassen dem Fuss- wie dem Veloverkehr zugute. Zahlreiche Kleinprojekte wie das Einrichten von Veloabstellplätzen oder eigene Veloampeln fördern die alltägliche Nutzung des Velos.
Erarbeitung und Umsetzung des TRP Velo bilden die zentrale Massnahme dieses strategischen Schwerpunkts.
- *Öffentliche Strassenräume aufwerten, sicherer gestalten und kurze Wege ermöglichen:*
Die gezielte Umgestaltung öffentlicher Strassenräume dient nicht nur der Sicherheit und Aufenthaltsqualität, sondern trägt auch dazu bei, den motorisierten Individualverkehr zu verringern. Neben Projekten für Strassen und Plätze schliesst dies auch die Planung flächendeckender Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren (Tempo 30- und Begegnungszonen) ein, Massnahmen die nicht nur dem Fuss-, sondern auch dem Veloverkehr zugutekommen.

2.1.2 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. Seit dem Beschluss des TRP Velo 2013 sind u.a. folgende Vorstösse eingereicht worden, die einen direkten Bezug zum TRP haben: Anzug Brigitte Heilbronner und Konsorten betreffend Velo- und Fussgängerbrücke beim Zolli entlang der SNCF, Schriftliche Anfrage Beatriz Greuter betreffend einem Veloparking Bahnhof Süd, Anzug Otto Schmid und Konsorten betreffend Öffnung der Wolfschlucht für Velos, Anzug Kaspar Sutter betreffend Pilotversuch für sichere Kaphaltstellen, Anzug Anita Lachenmeier-Thüring betreffend Velogegenverkehr im Claragraben zwischen Riehenstrasse und Claraplatz sowie Anzug Beatrice Messerli betreffend Aufhebung Velofahrverbot Rebgrasse, vom Claraplatz/Greifengasse bis Schafgässlein. Mit der Abstimmung vom 21. Mai 2017 hat sich die Stimmbewölkerung zudem gegen eine Investition von 25 Mio. Franken für die Planung und Umsetzung eines Velorings ausgesprochen, welcher in einer Initiative gefordert worden war,.

2.2 Rechtliche Grundlagen

An dieser Stelle werden lediglich die wichtigsten übergeordneten Aussagen der relevanten Gesetze aufgeführt. Weitere wichtige Rechtsgrundlagen finden sich auch im Anhang A1.

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

³ Die Siedlungen sind nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten und in ihrer Ausdehnung zu begrenzen. Insbesondere sollen:

- ^{3c} 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:

- ^{4b} Einrichtungen wie Schulen, Freizeitanlagen oder öffentliche Dienste für die Bevölkerung gut erreichbar sein;

Verkehrsregelverordnung (VRV)

Diese Verordnung regelt, wer die Veloverkehrsinfrastruktur unter welchen Bedingungen benutzen darf. Die wichtigsten Artikel sind im Anhang aufgeführt.

Signalisationsverordnung (SSV)

Diese Verordnung regelt u.a. die Benützungspflicht von Rad-, Fuss- und Reitwegen (Art. 33) und wie die verschiedenen Infrastrukturen zu signalisieren sind. Die relevantesten Artikel sind im Anhang aufgeführt.

2.2.2 Kanton

Kantonsverfassung

§ 26 Gesundheit

¹ Der Staat schützt und fördert die Gesundheit der Bevölkerung.

⁴ Er trifft Massnahmen im Bereich der Prävention.

§ 30

¹ Der Staat ermöglicht und koordiniert eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Mobilität. Der öffentliche Verkehr geniesst Vorrang.

² Der Staat setzt sich für einen attraktiven Agglomerationsverkehr, [...] ein.

§ 33 Umweltschutz

¹ Der Staat trifft Massnahmen zur Reinhaltung von Erde, Luft und Wasser.

⁴ Er schützt den Menschen und seine Umwelt vor Lärm und sonstigen lästigen und schädlichen Einflüssen und trifft Massnahmen zur Vermeidung und Minderung von Risiken.

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 nachfolgende wichtige Aussagen (massgebend geändert am 29. November 2010; Grund: Volksabstimmung vom 28. November 2010 zur Städteinitiative und zum von der Regierung und vom Grossen Rat formulierten Gegenvorschlag, der angenommen wurde):

1. Ziele

§ 13

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

² 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

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

² 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.

³ 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

² 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

¹ Der Kanton und die Landgemeinden fördern die Nutzung energieeffizienter Verkehrsmittel und stellen nach Möglichkeit genügend Parkflächen für motorisierte und nicht-motorisierte Zweiräder zur Verfügung.

^{1bis} 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.

^{1ter} Zweiräder parkieren auf Allmend kostenlos.

Energiegesetz des Kantons Basel-Stadt

II Zielsetzung

§ 2

¹ Der Kanton Basel-Stadt setzt sich im Rahmen seiner Zuständigkeit für eine nachhaltige Energieversorgung ein, insbesondere für

- b) eine Reduktion des CO₂-Ausstosses auf höchstens eine Tonne pro Einwohnerin oder Einwohner und Jahr bis 2050.

2.3 Planungsgrundlagen

Nachfolgend sind die für den TRP Velo massgebenden Planungsgrundlagen erläutert. Sie bilden den Rahmen bei der Erarbeitung des TRP Velo 2013 bzw. der aktuellen Anpassung.

2.3.1 Kantonaler Richtplan Basel-Stadt, Anpassung Mobilität 2018/19

Der kantonale Richtplan (RP BS) zeigt auf, wie sich der Kanton räumlich entwickeln soll und wie die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt werden. Er trifft strategische Aussagen zum Veloverkehr und legt in einem eigenen Objektblatt (M3.2 Veloverkehr) übergeordnete Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen fest. Der TRP Velo konkretisiert die im kantonalen Richtplan enthaltenen Aussagen in Bezug auf den Veloverkehr.

Die Anpassung Mobilität des RP BS (2018/19) und die Erarbeitung des TRP FW wurden aufeinander abgestimmt und fliessen in die vorliegende Anpassung des TRP Velo 2018 ein.

Hinsichtlich Mobilität wird im Richtplan folgende Strategie festgelegt:

ST 11 STADTGERECHTE MOBILITÄT FÖRDERN UND ERREICHBARKEIT GEWÄHRLEISTEN

[...] Die Infrastrukturen für den ruhenden und fahrenden Verkehr beanspruchen einen grossen Teil des intensiv genutzten städtischen Raums und sie beeinflussen die Lebensqualität massgeblich. Stadtgerechte Mobilität ist daher platzsparend, umweltfreundlich, kosteneffizient und verkehrssicher auszugestalten. Eine wesentliche Voraussetzung für eine stadtgerechte Mobilität ist eine abgestimmte Raum- und Verkehrsplanung, die es ermöglicht, viele Ziele mit kurzen Wegen, zum Beispiel zu Fuss oder mit dem Velo, zu erreichen. Vordringlich ist es zudem, den Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am Personenverkehr zu erhöhen, da dieser den knappen Verkehrsraum optimal ausnutzt und die Belastungen der Umwelt und der Wohnquartiere gering hält. [...]

Zu übergeordneten Aspekten des Verkehrs und zum Themenbereich Fuss- und Veloverkehr werden folgende Leitsätze mit Relevanz für den TRP Velo definiert:

Fördern der stadtgerechten Mobilität und Sicherstellung der Erreichbarkeit

40 Eine stadtgerechte Mobilität setzt auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, die wenig Platz beanspruchen. Der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr sind mit hoher Priorität zu fördern, Sharing-Systeme und weitere innovative Verkehrsangebote werden unterstützt und eine Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr wird gefördert, sofern ihre Wirkung den Zielen entspricht. Eine optimale regionale, nationale und internationale Erreichbarkeit für den Personen- und Güterverkehr ist sicherzustellen.

Mehr Platz für 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, Abstellplätze und Möblierung) durch Ausbau und / oder betriebliche und gestalterische Massnahmen (insbesondere auch Begrünung) zu erhöhen. Die Akzeptanz und die Benutzung des Fuss- und Veloverkehrs werden zudem mit Kommunikationsmassnahmen und Serviceangeboten zielgruppengerecht gesteigert.

Vorrang für den öffentlichen Verkehr

43 Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in der Stadt und in der Agglomeration Basel sowie die Schnittstellen der Transportkette zwischen ÖV und Individualverkehr (Fuss-, Velo- und motorisierter Verkehr) sind zu verbessern.

2.3.2 Strassennetzhierarchie

Die Strassennetzhierarchie vom 23. November 2010 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 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. Es wurde am 5. Januar 2015 in Betrieb genommen. Neu gilt innerhalb des Cityrings grundsätzlich 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 Masterplan Velo

Für die Förderung des Veloverkehrs hat der Regierungsrat am 30. Mai 2017 den Masterplan Velo beschlossen. Er dient als verkehrspolitischer Kompass für die Entwicklung des Veloverkehrs in den nächsten zehn bis 15 Jahren. Auch im Masterplan Velo sind das Bereitstellen einer optimalen Veloinfrastruktur, zielgruppengerechte Dienstleistungen und eine begleitende Kommunikation für die Velofahrerinnen und Velofahrer verankert.

2.3.5 Prix Velostädte (Veloklimatest) 2014/2018 von Pro Velo Schweiz

Pro Velo Schweiz führt alle vier Jahre die Erhebung Prix Velostädte („Veloklimatest“) durch. Velofahrende werden zum Routennetz, zu den Abstellanlagen sowie zu Komfort und Sicherheit befragt. In der letzten Erhebung (Durchführung 2017, Publikation 2018) konnte Basel eine kleine Verbesserung erreichen und erhält, wie bereits 2010, die Gesamtnote „genügend“ (4.1). Im Vergleich der 2018 bewerteten 34 Städte liegt Basel auf Rang 8. Basel konnte damit in der Gesamtrangliste einige Plätze gutmachen (2014 Rang 14) und seinen Rang als zweitbeste Grossstadt nach Winterthur behaupten. Am besten bewertet werden in Basel die Kategorien „Wegnetz“ (4.8) und „Verkehrsklima“ (4.1), am schlechtesten die Kategorie „Abstellanlagen“ (3.7). Innerhalb der Kategorien wurden die Diebstahlsituation (3.0), die Gefährlichkeit von Wegen (3.4) und die Umfahrbarkeit von Baustellen (3.5) als ungenügend bewertet. Die grössten Verbesserungen erfuhren die Einschätzung zur Qualität der Ampelschaltung (+0.5) und zur Zufriedenheit mit der Schneeräumung (+0.6).

3. Strategie

Für die Definition des Veloroutennetzes sowie dessen Planungs-, Bau- und Betriebsanforderungen werden im Folgenden differenzierte, verbindliche Teilstrategien mit zugehörigen Grundsätzen formuliert:

STRATEGISCHER LEITSATZ: Um die Bedingungen für den umweltfreundlichen und gesundheitsfördernden Veloverkehr zu verbessern, sind sowohl die Sicherheit zu erhöhen als auch die Durchlässigkeit des Strassennetzes sowie die Attraktivität der Veloinfrastrukturen zu verbessern.

ST 1 Sicheres Velofahren auf allen Strassen

Velo fahren ist auf sämtlichen für den Veloverkehr geöffneten Strassen sicher. Das bestehende Veloroutennetz soll an die Bedürfnisse der Benutzenden angepasst werden.

- Das Veloroutennetz bietet allen Nutzergruppen geeignete und sichere Verbindungen.
- Auch das übrige Strassennetz muss so sicher ausgestaltet sein, dass es vom Veloverkehr gefahrlos benutzt werden kann. Insbesondere auf übergeordneten Strassen sind Velomassnahmen vorzusehen.
- Anerkannte Gefahrenstellen sind zügig zu sanieren.

ST 2 Direkte Erreichbarkeit wichtiger Ziele

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

- Wichtige Ziele sind gut durch das Veloroutennetz erschlossen.
- Aus jedem Quartier führt eine Veloachse in die Innenstadt, zum Bahnhof Basel 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 des Kantons Basel-Landschaft sowie an die Routen der Nachbargemeinden in der Schweiz, in Frankreich und Deutschland sind gewährleistet.

ST 3 Abdeckung verschiedener Zielgruppen

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

- Das Veloroutennetz bietet allen Nutzergruppen im Veloverkehr geeignete Verbindungen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass andere Fahrzeugtypen auf Veloinfrastrukturen zugelassen sind.
- Für die Abdeckung der unterschiedlichen Bedürfnisse bzw. aufgrund der unterschiedlichen Bedeutung der Zielorte werden zwei Routennetze festgelegt, ein Basis- und ein Pendlerrou-tennetz.
- Die Anforderungen an das Basisnetz orientieren sich am Fahrkönnen der Verkehrsteilnehmenden im Veloverkehr mit erhöhten Sicherheitsansprüchen (z.B. Kinder und ältere Menschen).
- Das Pendlernetz bietet schnelle und direkte Verbindungen für den Alltag, die besonders den Bedürfnissen von Arbeitspendlerinnen und -pendlern sowie Studierenden entsprechen.

ST 4 Führungsprinzip

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

- Der Veloverkehr wird in der Regel gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr auf der Strasse geführt.
- Auf bestimmten Abschnitten des Veloroutennetzes ist eine bauliche Trennung zwischen Velofahrenden und motorisiertem Verkehr wenn immer möglich umzusetzen. Dies betrifft:
 - Übergeordnete Strassen mit einer hohen Verkehrsbelastung auf Basisrouten
 - Übergeordnete Strassen mit Geschwindigkeiten über 50km/h
 - Übergeordnete Strassen ohne Fluchtraum (Brücken, Tunnel, Über- und Unterführungen)
 - Übergeordnete 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

Der Veloverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zugunsten sicherer und schneller Verbindungen prioritär behandelt.

- Die Planung und Umsetzung der Infrastruktur für den Individualverkehr auf dem Veloroutennetz berücksichtigt die Bedürfnisse der Velofahrenden.
- Die umweltverträglichen Verkehrsmittel (ÖV, Fuss- und Veloverkehr) sind aufeinander abgestimmt zu planen. Bei der Priorisierung des Veloverkehrs dürfen der Fussverkehr und der öffentliche Verkehr keine grundsätzliche Beeinträchtigung erfahren. Es ist jeweils eine situative Priorisierung nötig.

ST 6 Gute und genügende Abstellanlagen

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

- Publikumsintensive Orte, besonders an den Bahnhöfen und in der Innenstadt, sind mit grossen und qualitativ guten und sicheren Abstellanlagen ausgestattet. Diese sind direkt, sicher und komfortabel zugänglich und befinden sich in der Nähe der Hauptziele (z.B. Perrons).
- Wichtige ÖV-Haltestellen, besonders an Knotenpunkten und an Endstationen, sind mit ausreichenden und den Anforderungen entsprechenden Bike&Ride-Anlagen ausgestattet.
- Über das ganze Kantonsgebiet verteilt sind zielgerichtet kleinere und sichere Abstellplätze von hoher Benutzerqualität einzurichten.
- Spezialvelos und Velos mit Anhängern sind in Anzahl und Ausgestaltung der Abstellplätze ausreichend zu berücksichtigen.

ST 7 Betrieb und Unterhalt

Betriebliche und unterhaltstechnische Massnahmen garantieren eine hohe Verfügbarkeit der Veloinfrastruktur. Wegweisung wichtiger Verbindungen unterstützt die Benutzbarkeit der Velorouten.

- Die Veloinfrastruktur wird entsprechend ihrer 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, verbindet diese mit den grösseren Basler Bahnhöfen und/oder der Innenstadt und muss gut erkennbar sein.
- Baustelleneinrichtungen auf Velorouten sind veloverkehrsfreundlich umzusetzen.
- Baustellenbedingte Umleitungen und Sperrungen für den Veloverkehr sind nach Möglichkeit zu vermeiden. Die Verkehrsführung bei zwingenden Umleitungen ist sorgfältig zu planen. Die

temporäre Führung ist für Velofahrende nachvollziehbar umzusetzen und weist keine Sicherheitsdefizite auf. Eine frühzeitige Signalisation ist sicherzustellen.

- Bei temporärer Aufhebung von Veloabstellflächen aufgrund von Baustellen oder Anlässen sind im Umfeld möglichst Ersatzflächen vorzusehen.

ST 8 Öffentlichkeitsarbeit

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

- Das Veloroutennetz ist Velofahrenden bekannt und verständlich kommuniziert.
- Das Angebot der Veloinfrastruktur wird mit geeigneten Medien adressatengerecht kommuniziert.
- Wichtige Anliegen des Veloverkehrs werden mit geeigneten Kommunikationsmitteln oder Kampagnen unterstützt.

4. Konzept

4.1 Veloroutennetz

Erster Schritt der Veloverkehrsplanung ist die Netzplanung. Daraus resultiert das übergeordnete Netz, welches im TRP Velo festgehalten wird.



Abbildung 2: Schritte der Veloverkehrsplanung
(eigene Darstellung nach Handbuch „Planung von Velorouten“ ASTRA 2008)

4.1.1 Velonetz-Typen

Aufbauend auf den Teilstrategien und ihren Grundsätzen wird das Veloroutennetz in zwei verschiedene Routennetze unterteilt. Mit der Festlegung eines Basisroutennetzes und eines Pendlerrouennetzes will der Kanton Basel-Stadt sicherstellen, dass für alle potenziellen Nutzergruppen geeignete Velorouten in den Richtplan aufgenommen werden. Denn bei den Velofahrenden gibt es sowohl routinierte (Ziel schnell von A nach B kommen) als auch weniger routinierte (mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis; Schnelligkeit ist zweitrangig) Velofahrende. Das bedeutet, dass bei der Ausgestaltung der Veloroutennetze je nach Nutzergruppe auf verschiedene Bedürfnisse Rücksicht genommen werden muss.

Die beiden kantonalen Netze haben aufgrund ihrer übergeordneten Bedeutung höhere Anforderungen zu erfüllen als sonstige mit dem Velo befahrbare Verbindungen.

Netzcharakter	Basisroutennetz	Pendlerrouennetz
Kantonales Netz	<ul style="list-style-type: none"> - Wichtige Velorouten für Velofahrende mit einem erhöhten Sicherheitsbedürfnis und geringeren Anforderungen an die Schnelligkeit. - Behördenverbindlich für das gesamte Kantonsgebiet 	<ul style="list-style-type: none"> - Wichtige Velorouten für routinierte Velofahrende, die schnell von A nach B kommen wollen. - Behördenverbindlich für das gesamte Kantonsgebiet
Kommunale Verbindungen	Grundsätzlich sind alle Strassen für den Veloverkehr befahrbar (ausgenommen Hochleistungsstrassen).	

Tabelle 1: Gliederung der Veloverkehrsinfrastruktur im Kanton Basel-Stadt

4.1.2 Typisierung der Nutzenden



Velofahrende sind flexible aber auch verletzbare Verkehrsteilnehmende. Veloverkehr entsteht einerseits aufgrund des Bedarfs nach Ortsveränderung, andererseits auch aus dem Bedürfnis heraus, Kinder oder Waren zu transportieren, sich zu bewegen, sich zu erholen oder etwas zu erleben. Dementsprechend gibt es eine grosse Vielfalt an Nutzergruppen bei den Velofahrenden (siehe auch Tabelle 3), die zudem unterschiedliche Anforderungen an die Wege stellen, sei dies im Alltag (z.B. Schüler/-innen, Arbeitspendler/-innen) oder in der Freizeit (z.B. Touristen und Touristinnen, Rennvelofahrende).

Auf den Veloinfrastrukturen verkehren längst nicht mehr nur herkömmliche Velos (mit eigener Muskelkraft betrieben, einplätzig). Umso wichtiger ist es, dass den Bedürfnissen entsprechende und genügend breite Infrastrukturen zur Verfügung stehen. Die herkömmlichen Velos teilen sich die Verkehrsflächen mit Velos mit Kinderanhängern, mit Cargobikes sowie mit langsamen und schnellen E-Bikes. Das Verkehrsrecht des Bundes lässt aber auch explizit andere Nutzende auf Veloverkehrsinfrastrukturen zu. Dazu gehören andere Fahrzeugtypen wie E-Trottinette sowie fahrzeugähnliche Geräte, für welche die Verkehrsregeln des Fussverkehrs zur Anwendung kommen. Die einzelnen Kategorien sind im Anhang detailliert erläutert.

4.1.3 Zielsetzungen zu Qualitätsanforderungen an Veloroutennetz

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

Qualitätsanforderungen	Allgemeine Zielsetzungen
Verkehrsregime und Verkehrsbelastung	Velorouten sind auf untergeordneten Strassen und Wegen mit wenig Mfz. und niedrigen Geschwindigkeitsregimes oder auf übergeordneten Strassen mit geeigneten Velomassnahmen (VMa) zu führen.
Gefahrenstellen	Velorouten weisen keine Gefahrenstellen auf.
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.

Tabelle 2: Für den Kanton Basel-Stadt relevante Zielsetzungen je Qualitätsanforderungen (Quelle: Handbuch „Planung von Velorouten“, ASTRA, 2008)

Die Benutzungsrechte und -pflichten der verschiedenen Verkehrsmittel sind auf Bundesebene geregelt, so auch für Veloverkehrsinfrastrukturen (siehe Tabelle 10 im Anhang **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Der kantonale Handlungsspielraum ist dementsprechend klein. Das Veloroutennetz soll sich in erster Linie an den Bedürfnissen der Velofahrenden – ob normales Velo, E-Bike oder Spezialvelo – orientieren. Ein sicheres Nebeneinander mit anderen Nutzergruppen ist dabei soweit möglich und nötig mit geeigneter Infrastruktur zu ermöglichen.

4.1.4 Netzdefinition und -gestaltung

Das Veloroutennetz des TRP Velo umfasst alle kantonalen Velorouten, unterteilt in zwei gleichwertige, jedoch unterschiedlich dichte Routennetze. Die beiden Routennetze weisen folgende Hauptmerkmale auf:

Basisroutennetz

Die Basisrouten ermöglichen eine dichte und sichere Erschliessung aller Ziele des Alltagsverkehrs und des Freizeitverkehrs. 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.



Pendlerrouennetz

Die Pendlerrouennetze bieten eine rasche Verbindung ohne Umwege auch über grössere Strecken von A nach B an. 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.



Netzdefinition anhand Attraktoren

Attraktoren sind wichtige Ziele, die im Alltag oder in der Freizeit von den verschiedenen Nutzergruppen im Veloverkehr angesteuert werden. Die Routen, die von Velofahrenden zurückgelegt werden, bestimmen sich vor allem durch die Lage der Attraktoren. Um ein sinnvolles Netz zu definieren, ist es wichtig, diese Attraktoren zu identifizieren. Für die beiden Veloroutennetze sind Attraktoren zu unterscheiden.

Die folgende Tabelle beschreibt je Netz die Nutzergruppen und ihre wichtigsten Ziele für den Veloverkehr zur Erschliessung durch das Basis- bzw. Pendlerroutennetz:

	Pendlerroutennetz	Basisroutennetz
Nutzergruppen	<ul style="list-style-type: none"> • Pendler/-innen • Routinierte Alltagsvelofahrer/-innen (für Einkauf, Freizeit usw.) • E-Bike-Benutzer/-innen 	<ul style="list-style-type: none"> • Schüler/-innen, <u>Seniorinnen und Senioren, Eltern mit Kindern</u> • Touristinnen und Touristen • Freizeit • Neuvelofahrer/-innen • Pendler/-innen mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis
Wichtige Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Arbeitsplatzzentren • Innenstadt • Bahnhöfe • Weiterführende Schulen • grössere Agglomerationsgemeinden 	<ul style="list-style-type: none"> • Arbeitsplatzzentren • Innenstadt • Bahnhöfe • Volksschulen (obligatorische Schulzeit) • Freizeitanlagen • Einkauf • Grünräume • Quartierzentren

Tabelle 3: Definition der beiden Veloroutennetze anhand Attraktoren

Elemente der Netzgestaltung

Verbindungen für den Veloverkehr stellen die Basis des Veloroutennetzes dar, Querungen ergänzen diese. Folgende Anlagen sind die wichtigsten Netzelemente für den Veloverkehr:

<i>Längsverbinding</i>	<i>Querung</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Strasse in Tempo 30-Zone (Mischverkehr) 	<ul style="list-style-type: none"> • Spezielle Querungsmöglichkeit an Knoten mit/ohne Lichtsignalanlage (z.B. indirekter Linksabbieger) • Bauliche Querungshilfe (z.B. Velofurt) • Unter- oder Überführung/Brücke
<ul style="list-style-type: none"> • Velostreifen 	
<ul style="list-style-type: none"> • Veloweg 	
<ul style="list-style-type: none"> • Fuss- und Veloweg 	
<ul style="list-style-type: none"> • Velolichtinsel (bei ÖV-Haltestellen) 	

Tabelle 4: Wichtige Elemente des Veloroutennetzes

Anforderungen an die Netzgestaltung

Nachfolgende Tabelle hält die wichtigsten Anforderungen an die Netzgestaltung, differenziert für die Pendlerrouten und die Basisrouten auf Grundlage der Tabelle 2 fest (VMa = Velomassnahmen).

Anforderungen	Pendlerrouen	Basisrouen
Routenführung	Führung der Route bevorzugt auf übergeordneten Strassen mit VMA oder auf untergeordneten Strassen, die ein zügiges Vorwärtskommen erlauben.	Führung der Route auf verkehrsarmen/-freien Wegen, untergeordneten Strassen oder auf übergeordneten Strassen mit VMA. Die Führung von Basisrouen auf übergeordneten Strassen ohne Temporeduktion oder ohne VMA ist wenn immer möglich zu vermeiden.
Sicherheitsdefizite Gefahrenstellen¹	Die Routen sind möglichst sicher auszugestalten und weisen möglichst keine Gefährdungsstellen auf. Bei der Beurteilung der Gefährdung kann von einem mittleren bis hohen Fahrkönnen ausgegangen werden. Effektive Gefahrenstellen, welche durch die Unfallauswertung erkannt werden, sind rasch zu beheben.	Die Routen sind sicher auszugestalten und weisen möglichst keine Gefährdungsstellen auf. Bei der Beurteilung der Gefährdung muss von einem geringen Fahrkönnen ausgegangen werden. Effektive Gefahrenstellen, welche durch die Unfallauswertung erkannt werden, sind rasch zu beheben.
Fahrfluss²	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.
Direktheit	Pendlerrouen verbinden Ziele und Quellen möglichst direkt. Umwege und topografische Höhendifferenzen sind zu vermeiden.	Basisrouen 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.
Erschliessung	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 Basisrouen verlaufen nah an wichtigen Zielen vorbei. Verbindungsstrecken zwischen Route und Ziel müssen den oben genannten Qualitätsanforderungen genügen. Die Ziele sind mit ausreichenden Veloabstellanlagen ausgestattet.

Tabelle 5: Wichtigste Anforderungen an Netzgestaltung pro Routentyp (Basis- und Pendlerrouennetz)

¹ Potenzielle Gefahrenstellen für den Veloverkehr sind:

- Knoten übergeordneter Strassen (besonders Linksabbieger)
- Querungen
- Längsparkierung (besonders in Verbindung mit Tramgleisen 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)

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

Die Nutzung von E-Bikes, Velos mit Anhängern oder Cargobikes ist seit Jahren deutlich gestiegen. Diese Fahrzeuge stellen für die Planung der Veloinfrastruktur und deren Betrieb einen bedeutsamen Faktor dar. Aufgrund ihrer speziellen Charakteristika wie Gewicht, Grösse und Geschwindigkeit bringen sie vielfältige Ansprüche und damit neue Herausforderungen mit sich.

Um Konflikte zwischen (breiten und schnellen) Velofahrenden und zu Fuss Gehenden zu vermeiden wird darauf geachtet, dass insbesondere auf Pendlerrouen möglichst kein Mischverkehr von Fuss- und Veloverkehr vorhanden ist. Denn die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Benutzenden sind erheblich und das Gefährdungs- und Konfliktpotential ist gross.

4.2 Veloparkieranlagen

4.2.1 Veloparkierungs-Typen

Die Veloparkierung im öffentlichen Raum liegt in der Kompetenz des Kantons bzw. der Gemeinden. Nicht in ihrer Kompetenz ist dagegen die private Veloparkierung. Das Bau- und Planungsge-
setz nimmt diesbezüglich Grundeigentümer/-innen bzw. die Bauherrschaft in die Pflicht.

Richtplanrelevant sind, wie bereits im Kapitel 1 erwähnt, allgemeine Qualitätsanforderungen an öffentliche Abstellanlagen sowie Standorte öffentlicher Veloparkieranlagen von kantonaler Bedeutung. Dies umfasst die Typen Velostationen und Bike&Ride-Anlagen. Deren ungefähre Standorte sind in der Teilrichtplankarte definiert und in Kap. 5, Massnahmen, aufgelistet.

4.2.2 Zielsetzungen zu Qualitätsanforderungen an Veloparkieranlagen

Die baselstädtischen Veloparkieranlagen sollen grundsätzlich definierten Qualitätsanforderungen genügen.

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 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/-innen durchlässig, falls keine Velos parkiert sind. Für Spezialvelos (z.B. Cargovelos, Velos mit Kinderanhänger etc.) werden genügend geeignete Abstellflächen angeboten.
Sicherheit im öffentlichen Raum	Die Sicherheit im öffentlichen Raum ist gewährleistet (z.B. durch Beleuchtung, Einsehbarkeit, Platzierung).

Tabelle 6: Verbindliche Zielsetzungen pro Qualitätsanforderung an Veloparkieranlagen

Wichtig ist, dass bei Veloparkieranlagen auch genügend Platz für Spezialvelos vorhanden ist, da sie nicht in die gewöhnlichen Veloabstellsysteme passen.

4.2.3 Definition und Gestaltung der Veloparkieranlagen

Zu den Veloparkieranlagen von kantonaler Bedeutung gehören Velostationen und Bike&Ride-Anlagen. Bei einer Velostation kann meist problemlos eine Fläche für Spezialvelos freigehalten und speziell gekennzeichnet werden (markierte Fläche ohne Veloabstellsystem bzw. nur Anlehnbügel im Rahmenbereich). Bei den B&R-Anlagen wird situativ beurteilt – je nachdem wie viel Platz zur Verfügung steht und wie die Nachfrage aussieht – ob und wie viel Fläche für Spezialvelos angeboten werden kann. Die beiden Anlagentypen unterscheiden sich ansonsten 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 2013 bereits grundsätzlich überprüft und erweitert. Es wird deshalb nur den aktuellen Gegebenheiten und neuen Planungen angepasst. Die Anpassung ist abgestimmt auf den kantonalen Richtplan Basel-Stadt (Stand 29. April 2015) und dessen Anpassung Mobilität (2018/19).

5.1.1 Überblick über örtliche Festlegungen im Netz

Im Folgenden werden die Vorhaben für baulich noch nicht existierende Verbindungen, sog. Netzlücken, aufgeführt. Nicht aufgeführt sind existierende (befahrbare) Infrastrukturen, unabhängig davon, ob sie die Anforderungen einer Veloroute erfüllen oder nicht (sog. Schwachstellen). Letztere werden in einem Umsetzungsprogramm thematisiert (siehe Kapitel 6.1).

Zu den jeweiligen örtlichen Festlegungen sind nebst dem Koordinationsstand (siehe Kap.1.4) auch, falls vorhanden, die zugehörige Velomassnahme (LV Nr.) aus dem Agglomerationsprogramm (Agglo-P) Basel mit Generation (1.–3. Gen.) und Horizont (A/B/C) angegeben. Diverse Netzlücken stehen im direkten Zusammenhang mit Arealentwicklungen. Die entsprechenden Siedlungsmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm (S Nr.) sowie allfällige andere Massnahmen (z.B. Öffentlicher Verkehr, Ö Nr.) mit Bezug zur örtlichen Festlegung sind in Klammern erwähnt.

Für alle Vorhaben gilt, dass im Rahmen der Projekterarbeitung andere relevante Anliegen wie die des Naturschutzes, der Rheinschifffahrt oder des Denkmalschutzes zu berücksichtigen sind.

Örtliche Festlegungen kantonales Veloroutennetz (in Teilrichtplankarte)	Koordinationsstand	Agglo-P (Generation und Horizont)
A) Arealquerung klybeckplus Nord-Süd (Färberstrasse – Wiesenschanzweg)	Vororientierung	(S2.2, 3. Gen. A)
B) Arealquerung klybeckplus West (Mauerstrasse – Uferstrasse)	Vororientierung	(S2.2, 3. Gen. A)
C) Bahnunterführung Grienbodenweg (Stettenfeld) <i>(in Karte aufgrund Kleinräumigkeit der Massnahme nicht erkennbar)</i>	Festsetzung	LV76, 3. Gen. A
D) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck „Hafenbrücke“	Festsetzung	LV3, 3. Gen. A
E) Fuss- und Velobrücke „Güterbahnhof Wolf“	Vororientierung	LV9, 3. Gen. C
F) Fuss- und Velobrücke „Sevogelbrücke“ (St. Alban – Wettstein)	Vororientierung	LV8, 3. Gen. B
G) Fuss- und Velobrücke „Zollibrücke“	Festsetzung	LV2, 1. Gen. A
H) Fuss- und Veloerschliessung Parc des Carrières (Bachgraben – Rue de Bâle)	Festsetzung	LV5, 3. Gen. Ae
I) Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban	Vororientierung	(S4.3, 3. Gen. B)
J) Fuss- und Veloverbindung Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen	Vororientierung	LV12, 3. Gen. C
K) Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Nord	Zwischenergebnis	(S4.1, 3. Gen. A)
L) Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Süd, Frankfurt- Strasse	Vororientierung	(S4.1, 3. Gen. A)

Örtliche Festlegungen kantonales Veloroutennetz (in Teilrichtplankarte)	Koordinationsstand	Agglo-P (Generation und Horizont)
M) Fuss- und Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse – Theodor Herzl-Strasse	Zwischenergebnis	–
N) Fuss- und Veloverbindung Hexenweglein – St. Jakob	Vororientierung	(S4.3, 3. Gen. B)
O) Fuss- und Veloverbindung Klybeckquai (Inselstrasse – Uferstrasse)	Vororientierung	–
P) Fuss- und Veloverbindung Lysbüchel	Festsetzung	(S3.2, 3. Gen. A)
Q) Fuss- und Veloverbindung Wolf – Zeughaus	Vororientierung	(S4.3, 3. Gen. B)
R) Fuss- und Veloverbindung Zoll Burgfelden – Freizeitgartenareal Reibertweg / Lacheweg / Basel West	Festsetzung	–
S) Gleisfeldquerung Ost für Veloverkehr am Bahnhof Basel SBB	Vororientierung	LV10, 3. Gen. C
T) Lörrach/Riehen: Steg Gewerbekanal/Mühleleich	Festsetzung	LV84, 3. Gen. B
U) Rheinbrücke Hafen – Huningue Sud	Zwischenergebnis	(Ö29, 3. Gen. C)
V) Veloverbindung Bhf. St. Johann – Saint-Louis	Vororientierung	(S3.2, 3. Gen. A)
W) Veloverbindung Dreispitz Nord – Walkeweg	Zwischenergebnis	(S4.2, 3. Gen. A)

Tabelle 7: Örtliche Festlegungen zum kantonalen Veloroutennetz

5.1.2 Erläuterungen zu den örtlichen Festlegungen im Netz

A) Arealquerung klybeckplus Nord-Süd (Färberstrasse–Wiesenschanzweg)

Neue Fuss- und Veloverbindung Nord-Süd durch das Areal klybeckplus Ost.

Direkte Verbindung vom Wiesenschanzweg bzw. Horburgpark zur Färberstrasse und zum Wiesenplatz als Basisroute. Sie dient auch der Erschliessung des Areals klybeckplus und ist mit deren Entwicklung abzustimmen.

B) Arealquerung klybeckplus West (Mauerstrasse–Uferstrasse)

Neue Fuss- und Veloverbindung Ost-West durch das Areal klybeckplus West.

Direkte und sichere Verbindung zwischen Mauerstrasse und Uferstrasse als Basisroute. Sie verbindet das Rheinufer mit dem Quartier, dient auch der Erschliessung des Areals klybeckplus und ist mit dessen Entwicklung abzustimmen. Diese Massnahme ist ferner mit der Weiterentwicklung der Hafeneinfahrt im Zusammenhang mit den Planungen im Hafengebiet zu koordinieren.

C) Bahnunterführung Grienbodenweg (Stettenfeld)

Neue Unterführung auf Höhe der Tramwendeschleife beim Zoll Lörrach.

Ersatz des aufgehobenen Bahnübergangs als direkte und sichere Fuss- und Veloverbindung (Basisroute). Die Unterführung erschliesst auch die geplante neue S-Bahnhaltestelle an der Grenze Riehen–Lörrach (Stettenfeld).

D) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck „Hafenbrücke“

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Dreiländereck in Basel und der Dreiländerbrücke in Weil-Friedlingen.

Direkte und sichere Fortsetzung der Verbindung entlang des Rheins (Basisroute) über Westquai und eine neue Brücke über die Hafeneinfahrt. Die Brücke dient auch als Motor der Entwicklung im Hafengebiet und ist mit dieser abzustimmen.

E) Fuss- und Velobrücke „Güterbahnhof Wolf“

Neue Fuss- und Veloverbindung über das Gleisfeld auf Höhe Wolfgottesacker.

Schliessung einer grossräumigen Lücke im Fussweg- und Veloroutennetz (Basisroute). Die Verbindung verläuft als sichere und direkte Fortsetzung der geplanten Fuss- und Veloachse im Dreispitz Nord vorbei am Wolfgottesacker zum Güterbahnhof Wolf und weiter Richtung Gellert. Sie erschliesst und verbindet die Entwicklungsgebiete Dreispitz Nord, Walkeweg und Wolf und ist auf diese abzustimmen.

F) Fuss- und Velobrücke „Sevogelbrücke“ (St. Alban–Wettstein)

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

Schliessung einer grossräumigen Lücke im Fussweg- und Veloroutennetz (Basisroute). Die Achse der geplanten Brücke liegt zwischen Wettsteinbrücke und Schwarzwaldbrücke etwa auf Höhe St. Alban-Tor und Peter Rot-Strasse.

G) Fuss- und Velobrücke „Zollibrücke“

Neue Fuss- und Veloverbindung über den Zoo (ehemals Fuss- und Velobrücke SNCF genannt) zwischen dem Gundeldinger- und dem Bachlettenquartier.

Schliessung einer Netzlücke als sichere und direkte Verbindung (Basisroute) zwischen Basel-West und dem Bahnhof Basel SBB mit einer Brücke entlang den Geleisen der Elsässerbahn. Die Massnahme ist auf die Bahnplanungen im Knoten Basel (Ausbau der Elsässerbahn und Herzstück S-Bahn Basel) abzustimmen.

H) Fuss- und Veloerschliessung Parc des Carrières (Bachgraben–Rue de Bâle)

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen Belforterstrasse und Landesgrenze nach Frankreich.

Direkte Verbindung in der Verlängerung des Badwegleins durch das Freizeitgartenareal Basel West zur Rue de Bâle (Basisroute) in Kombination mit der geplanten Wanderweganbindung Parc des Carrières Süd. Sie erschliesst sowohl die Freizeitgartenareale Reibertweg/Lacheweg/Basel West als auch den Landschaftspark Parc des Carrières ab der Bushaltestelle Bachgraben. Die Umsetzung ist mit den Planungen zum Parc des Carrières und der Öffnung der Freizeitgartenareale zu koordinieren und mit einem allfälligen Strassenprojekt Zubringer Bachgraben–Nordtangente abzustimmen.

I) Fuss- und Velopasserelle Wolf–St. Alban

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Areal Wolf und dem Quartier St. Alban.

Lückenschluss im Fussweg- und Veloroutennetz (Basisroute) als Verlängerung der Fuss- und Velobrücke „Güterbahnhof Wolf“. Er dient der sicheren Verbindung zwischen dem Gundeldinger Quartier bzw. Dreispitz und den Quartieren St. Alban/Gellert abseits der übergeordneten Strassen sowie der Anbindung des Areals Güterbahnhof Wolf an dieses Quartier. Die Massnahme ist mit der geplanten Arealentwicklung Wolf sowie der Fuss- und Velobrücke „Güterbahnhof Wolf“ abzustimmen.

J) Fuss- und Veloverbindung Bad. Bahnhof–Grenzach-Wyhlen

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen Bad. Bahnhof und Grenzach-Wyhlen.

Sichere und direkte Verbindung im Korridor der sich zurzeit ausser Betrieb befindlichen Gütergleise als Basisroute. Sie verbessert die Erreichbarkeit des Bad. Bahnhofs und der Sportplätze Rankhof, Bäumlhof, Landauer und Hörnli. Die langfristige Option ist in Koordination mit den Anliegen bzw. in Abwägung der Interessen der Bahnentwicklung zu sehen.

K) Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Nord

Verbesserung der Fuss- und Veloverbindung zwischen Gundeldingerquartier und Wolfgottesacker bzw. der Haltestelle Dreispitz (Irène Zurkinden-Platz).

Erstellung einer durchgehenden Fuss- und Veloverkehrsachse (Basisroute) durch das nördliche Dreispitzareal. Diese Achse verbindet die Güterstrasse mit der geplanten Brücke „Güterbahnhof Wolf“ sowie mit dem ÖV-Umsteigeknoten Dreispitz.

L) Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Süd, Frankfurt-Strasse

Verbesserung der Fuss- und Veloverbindung durch das südliche Dreispitz-Areal entlang der Frankfurt-Strasse.

Direkte Verbindung im Fussweg- und Veloroutennetz (Basisroute) zwischen Leimgrubenweg und der geplanten Fussverbindung Dreispitz Süd, Gleisbogen bzw. dem Fussweg- und Velorouten-Anschluss ab der Kantonsgrenze. Sie ist auf die Entwicklung im Gebiet abzustimmen.

M) Fuss- und Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse–Theodor Herzl-Strasse

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Burgfelderhof und Burgfelderstrasse.

Lückenschluss im Fussweg- und Veloroutennetz (Basisroute) als Verlängerung des Fuss- und Velowegs entlang der Rehab auf der Achse der Friedrich Miescher-Strasse. Er dient der Verbindung des Gebiets um die UPK mit dem Bachgraben bzw. den umliegenden Freizeitgartenarealen. Die Massnahme ist mit den Entwicklungen im Gebiet „Burgfelderstrasse Nord“ zu koordinieren sowie mit einem allfälligen Strassenprojekt Zubringer Bachgraben–Nordtangente abzustimmen.

N) Fuss- und Veloverbindung Hexenweglein–St. Jakob

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Hexenweglein und St. Jakob.

Direkte Verbindung im Fussweg- und Veloroutennetz (Basisroute) als Verlängerung des Fuss- und Velowegs vom Bahnhof SBB parallel zur St. Jakobs-Strasse über Postpassage und Peter Merian-Weg. Sie dient der sicheren Verbindung zwischen Bhf. SBB und St. Jakob abseits der übergeordneten St. Jakobs-Strasse sowie der Anbindung des Areals Güterbahnhof Wolf. Die Massnahme ist mit der geplanten Arealentwicklung Wolf abzustimmen.

O) Fuss- und Veloverbindung Klybeckquai (Inselstrasse–Uferstrasse)

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Quartier Klybeck und dem Rheinufer.

Direkte Verbindung von der Inselstrasse zur Uferstrasse als Basisroute. Sie dient der verbesserten Zugänglichkeit des Rheins und Anbindung der Klybeckinsel an das Quartier. Die Trennwirkung der Gleisanlagen zwischen Quartier und Rheinufer soll mit dieser zusätzlichen Verbindung reduziert werden. Diese Massnahme ist mit der Weiterentwicklung der Hafenbahn im Zusammenhang mit den Planungen im Hafengebiet zu koordinieren.

P) Fuss- und Veloverbindung Lysbüchel

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen Lothringerstrasse und Lysbüchelstrasse.

Direkte Verbindung (Basisroute) ab Lothringerstrasse zur Achse Lysbüchelstrasse. Sie erhöht die Durchlässigkeit im Gebiet Volta Nord Richtung Stadt. Die Massnahme ist mit der Arealentwicklung (Bebauungsplan „VoltaNord“) zu koordinieren.

Q) Fuss- und Veloverbindung Wolf–Zeughaus

Neue Fuss- und Veloverbindung vom Areal Wolf zum Zeughaus.

Direkte Verbindung (Basisroute) zwischen geplanter neuer Fuss- und Veloverbindung Hexenweglein – St. Jakob und der Basisroute in der Zeughausstrasse. Die Massnahme ist mit der genannten Verbindung sowie der geplanten Arealentwicklung Wolf abzustimmen.

R) Fuss- und Veloverbindung Zoll Burgfelden–Freizeitgartenareale Reibertweg/Lacheweg/Basel West

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen der ÖV-Haltestelle Burgfelderhof und dem Lachenweg.

Direkte Verbindung (Basisroute) zum Zugang der Freizeitgartenareale Reibertweg/Lacheweg/Basel West. Sie erschliesst sowohl die drei Freizeitgartenareale als auch den Landschaftspark Parc des Carrières mit dem ÖV ab der Tramhaltestelle Burgfelderhof. Die Umsetzung ist mit den Planungen zum Parc des Carrières und der Öffnung der Freizeitgartenareale zu koordinieren.

S) Gleisfeldquerung Ost für Veloverkehr am Bahnhof Basel SBB

Neue Veloverbindung über das Gleisfeld zwischen Passerelle und Peter Merian-Brücke.

Verbesserung der Querungssituation für den Veloverkehr (Basisroute) zwischen den Quartieren Gundeldingen und St. Alban und damit bessere Anbindung des Gundeldingerquartiers an die Innenstadt (via Heumatt- bzw. Gartenstrasse). Die Verbindung ist mit den Vorhaben zum Ausbau der Bahninfrastruktur und städtebaulichen Entwicklungen um den Bahnhof Basel SBB (Nauentor u.w.) zu koordinieren.

T) Lörrach/Riehen: Steg Gewerbekanal/Mühleleichen

Neue Fuss- und Veloverbindung über die Grenze zwischen Riehen und Lörrach.

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

U) Rheinbrücke Hafen–Huningue Sud

Neue Brücke für den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr zwischen Kleinhüningen und Huningue Sud.

Die neue Verbindung über den Rhein (Basis- und Pendlerroute) auf Höhe der Wiesemündung schliesst eine sehr grosse Netzlücke zwischen der Dreirosenbrücke und der Dreiländerbrücke. Sie verbindet die beiden grössten Entwicklungsgebiete des 3Lands in Basel Nord und Huningue und ist der zentrale Baustein des gemeinsamen Erschliessungskonzepts zur Überwindung der Zäsur durch den Rhein.

V) Veloverbindung Bhf. St. Johann–Saint-Louis

Neue Verbindung zwischen Bahnhof St. Johann und Saint-Louis.

Direkte Pendlerroute Nord–Süd als Fortsetzung der Pendlerroute Entenweidstrasse über den Bahnhof St. Johann zur Grenze von Saint-Louis. Die Verbindung verläuft entlang der Bahngleise und westlich der Baufelder im Gebiet VoltaNord.

W) Veloverbindung Dreispitz Nord–Walkeweg

Neue Verbindung zwischen dem Dreispitz Nord und dem Walkeweg.

Schliessung einer Netzlücke und Verbindung der Entwicklungsareale Dreispitz Nord und Walkeweg. Die Basisroute verbindet das Gundeldingerquartier via neue Fuss- und Veloachse durch das Areal Dreispitz Nord und durch das Areal Walkeweg mit dem St. Jakob.

5.2 Verbindliche Festlegungen Veloparkieranlagen

Bei den Veloparkieranlagen 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 nachfolgende örtliche Festlegungen für Velostationen bzw. Standorte für Bike&Ride-Anlagen definiert. Zu den jeweiligen Festlegungen ist nebst dem Koordinationsstand (siehe Kap. 1.4) auch, falls vorhanden, die zugehörige Velomassnahme (LV Nr.) aus dem Agglomerationsprogramm (Agglo-P) Basel mit Generation (1.–3. Gen.) und Horizont (A/B/C) angegeben. In Klammern sind allfällige weitere Massnahmen (Ü Nr.) mit Bezug zur örtlichen Festlegung erwähnt.

5.2.1 Überblick über örtliche Festlegungen für Velostationen

Die Standorte der Velostationen verteilen sich auf drei Schwerpunkte: die beiden grossen Bahnhöfe (Bahnhof Basel SBB und Badischer Bahnhof) und die Innenstadt.

Für alle Vorhaben gilt, dass im Rahmen der Projekterarbeitung andere relevante Anliegen wie die des Naturschutzes oder des Denkmalschutzes zu berücksichtigen sind.

Örtliche Festlegung – Velostationen (in Teilrichtplankarte)	Koordinationsstand	Agglo-P (Generation und Horizont)
a) Velostation Badischer Bahnhof	Festsetzung	LV1, 1. Gen A
b) Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB	Zwischenergebnis	LV1-26, 2. Gen. A
c) Velostation West am Bahnhof Basel SBB	Vororientierung	LV11, 3. Gen. C
d) Velostation Ost am Bahnhof Basel SBB	Vororientierung	LV11, 3. Gen. C
e) Velostation Innenstadt – Aeschenplatz	Vororientierung	LV7, 3. Gen. B
f) Velostation Innenstadt – Barfüsserplatz/Theater	Vororientierung	LV7, 3. Gen. B
g) Velostation Innenstadt – Claraplatz	Vororientierung	LV7, 3. Gen. B
h) Velostation Innenstadt – Heuwaage	Zwischenergebnis	LV7, 3. Gen. B
i) Velostation Innenstadt – Petersplatz	Vororientierung	LV7, 3. Gen. B
j) Velostation Innenstadt – Marktplatz/Schifflande	Vororientierung	LV7, 3. Gen. B

Tabelle 8: Örtliche Festlegungen zu Velostationen

5.2.2 Erläuterungen zu den örtlichen Festlegungen für Velostationen

a) Velostation Badischer Bahnhof

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

b) Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB

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

c) Velostation West am Bahnhof Basel SBB

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

d) Velostation Ost Bahnhof Basel SBB

Die Veloabstellplatz-Situation auf der Ostseite des Bahnhofs Basel SBB wird auf das künftig nötige Angebot erweitert und mit bedürfnisgerechten Abstellplätzen ausgebaut.

e) bis j) Velostationen Innenstadt

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

5.2.3 Überblick über örtliche Festlegungen für Bike&Ride-Anlagen

Örtliche Festlegung – Bike&Ride-Anlagen (in Teilrichtplankarte)	Koordinationsstand	Agglo-P (Generation und Horizont)
S-Bahnstationen		
a) Dreispitz	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
b) Stettenfeld	Vororientierung	LV1-25, 2. Gen. A
c) Morgartenring	Vororientierung	(Ü29, 3. Gen. B)
d) Solitude	Vororientierung	(Ü10, 3. Gen. A)
e) Bad. Bahnhof (Nord)	Zwischenergebnis	LV1-25, 2. Gen. A
Knotenpunkt-Haltestellen		
f) Karl Barth-Platz	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
g) Breite	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
h) St. Jakob	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
i) Jakobsberg	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
j) Heiliggeistkirche	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
k) Zoo Dorenbach	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
l) Schützenhaus	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
m) Neubad (Neuweilerplatz)	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
n) Morgartenring	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
o) Burgfelderplatz	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
p) Kannenfeldplatz	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
q) Frauenspital	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
r) Riehenring	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
s) Voltaplatz	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
t) Dreirosenbrücke	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
u) Tinguely Museum	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
v) Bettingerstrasse	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
Bus-Endhaltestellen		LV1-25, 2. Gen. A

Örtliche Festlegung – Bike&Ride-Anlagen (in Teilrichtplankarte)	Koordinationsstand	Agglo-P (Generation und Horizont)
w) Wanderstrasse	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
x) Bachgraben	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
y) Bettingen	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
Tram-Endhaltestellen		LV1-25, 2. Gen. A
z) Bruderholz	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
aa) Neuweilerstrasse	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
ab) St. Louis-Grenze	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
ac) Kleinhüningen	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
ad) Habermatten	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A

Tabelle 9: Örtliche Festlegungen zu Bike&Ride-Anlagen

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

a) S-Bahnstation Dreispitz

Im Rahmen des Baus des Irène Zurkinden-Platzes wird im Hinblick auf die Entwicklung im Dreispitz-Areal das Angebot an Bike&Ride-Abstellplätzen ausgebaut.

b bis d) neue S-Bahnstationen

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

e) bis v) Knotenpunkt-Haltestellen (mehrere Bus-/Tramlinien)

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

w) bis y) 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.

z) bis ad) 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 Umsetzungsprogramm

Nach dem Erlass des TRP Velo 2013 durch den Regierungsrat am 28. Oktober 2014 wurde das bestehende Veloroutennetz aufgrund der Qualitätsanforderungen überprüft. Davon abgeleitet wurde unter Berücksichtigung der bereits heute bekannten Schwachstellen ein Umsetzungsprogramm erarbeitet, welches der Regierungsrat am 30. August 2016 zustimmend zur Kenntnis genommen hat. Das Umsetzungsprogramm priorisiert die Massnahmen für die Weiterentwicklung des Veloroutennetzes gemäss TRP Velo der nächsten zehn Jahre. Die Priorisierung der Velorouten des TRP Velo erfolgte nach dem Grundsatz, dass dort hoher Nutzen zu erzielen ist, wo viele Velofahrende davon profitieren können. Das potenzielle Veloverkehrsaufkommen wurde mit Hilfe des Gesamtverkehrsmodells ermittelt. Auf Grundlage der entsprechenden Nachfrageprognose hat das BVD priorisierte Routen zu einem zusammenhängenden priorisierten Netz verbunden (siehe Abbildung 3). Das Netz umfasst radiale Routen (gelb), tangentielle Routen (blau) sowie einen äusseren und einen inneren Ring (grün bzw. rot). Der äussere Ring kann unter Einbezug der Fuss- und Velobrücke Güterbahnhof Wolf ergänzt werden. Der innere Ring kann mit der Sevogelbrücke ergänzt werden.

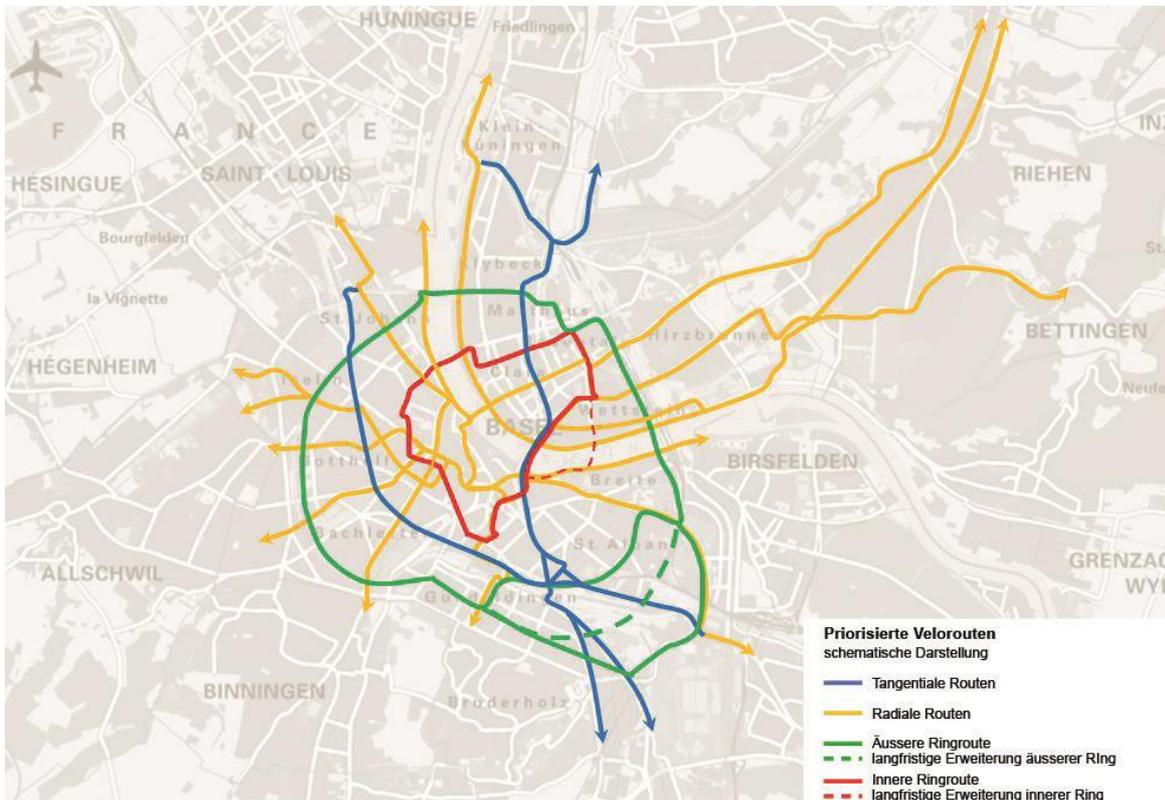


Abbildung 3: Priorisiertes Veloroutennetz aus dem Umsetzungsprogramm des Teilrichtplans Velo (RRB vom 30. August 2016)

Das priorisierte Netz war Basis für die Eingabe von Velomassnahmen des Kantons Basel-Stadt im Agglomerationsprogramm, 3. Generation zur Mitfinanzierung durch den Bund. Dabei wurden drei Massnahmenpakete mit unterschiedlichem Zeithorizont definiert:

- Eigenleistungen bzw. A-Projekte aus der 1. und 2. Generation des Agglomerationsprogramms (Umsetzung ab sofort möglich)
- Umsetzungspaket im A-Horizont 3. Generation (Baubeginn 2019–2022)
- Umsetzungspaket im B-Horizont 3. Generation (Baubeginn 2023–2026)

Die Umsetzung soll mit anstehenden Erhaltungsmaßnahmen koordiniert werden.

In der Erarbeitung des Umsetzungsprogramms wurden auch die Bike&Ride-Anlagen nach ihrer Wichtigkeit priorisiert. Zudem wurde unter Berücksichtigung geplanter Baumassnahmen der Umsetzungszeitraum festgelegt. Da der Bund die Umsetzung der im TRP Velo festgesetzten Bike&Ride-Anlagen bereits im Agglomerationsprogramm, 2. Generation aufgenommen hat, kann eine Umsetzung ab sofort erfolgen.

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 den Regierungsrat, den Grossen Rat oder die Bevölkerung. Wenn möglich werden Massnahmen im Rahmen von Erhaltungsprojekten umgesetzt, um Kosten sowie baustellenbedingte Beeinträchtigungen zu minimieren.

Die Finanzierung von Massnahmen erfolgte bisher zulasten von zwei Rahmenausgabenbewilligungen (RAB) für den Velo- bzw. Langsamverkehr. Beide RAB sind aufgebraucht. Die Finanzierung der Umsetzung erfolgt bei kleineren Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs seit 2015 grundsätzlich über die Erfolgsrechnung des BVD. Es steht für Kleininvestitionen (<300'000 Franken) eine eigens dafür eingerichtete Position „Langsamverkehr“ zur Verfügung, welche die oben erwähnten RAB abgelöst hat.

Grossprojekte (>300'000 Franken) werden als eigenständige Investitionen behandelt; dafür wird eine entsprechende Ausgabenbewilligung beim Grossen Rat beantragt. Velomassnahmen, die im Rahmen von grösseren Projekten mit einer vom Grossen Rat bewilligten Ausgabe umgesetzt werden können, werden dem jeweiligen Projekt angelastet. Voraussetzung für die entsprechenden Projektanträge auf eine Ausgabenbewilligung an den Grossen Rat ist die Prüfung nach § 8 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.

6.3 Monitoring und Controlling

Die Entwicklung des Veloverkehrsaufkommens wird seit rund zwanzig Jahren durch Querschnittszählungen an drei Dauerzählstellen beobachtet. Aufgrund technischer Rahmenbedingungen sind diese Dauerzählstellen alle auf separaten Radwegen angeordnet. Sie ergaben deshalb nur ein lückenhaftes Bild der Veloverkehrsentwicklung. Mit einer neuen Zähltechnik wurde eine separate Erfassung von Velos auch im Mischverkehr möglich. Im Jahr 2010 wurden die ersten acht Zählstellen dieser neuen Generation installiert. Mittlerweile wurde das Zählstellennetz auf insgesamt 27 Zählstellen erweitert. Damit können nun belastbare Aussagen zur Entwicklung des Veloverkehrs und zur Wirksamkeit der Umsetzung des TRP Velo gemacht werden. Durch den Vergleich mit der Entwicklung des MIV bzw. des ÖV kann auch abgeschätzt werden, ob sich die erwünschten Veränderungen des Modal Splits einstellen. So zeigen die aus den verschiedenen Zählungen berechneten Verkehrsindizes (vgl. Abbildung 4), dass der Veloverkehr seit 2010 deutlich am stärksten von allen Verkehrsmitteln gestiegen ist.

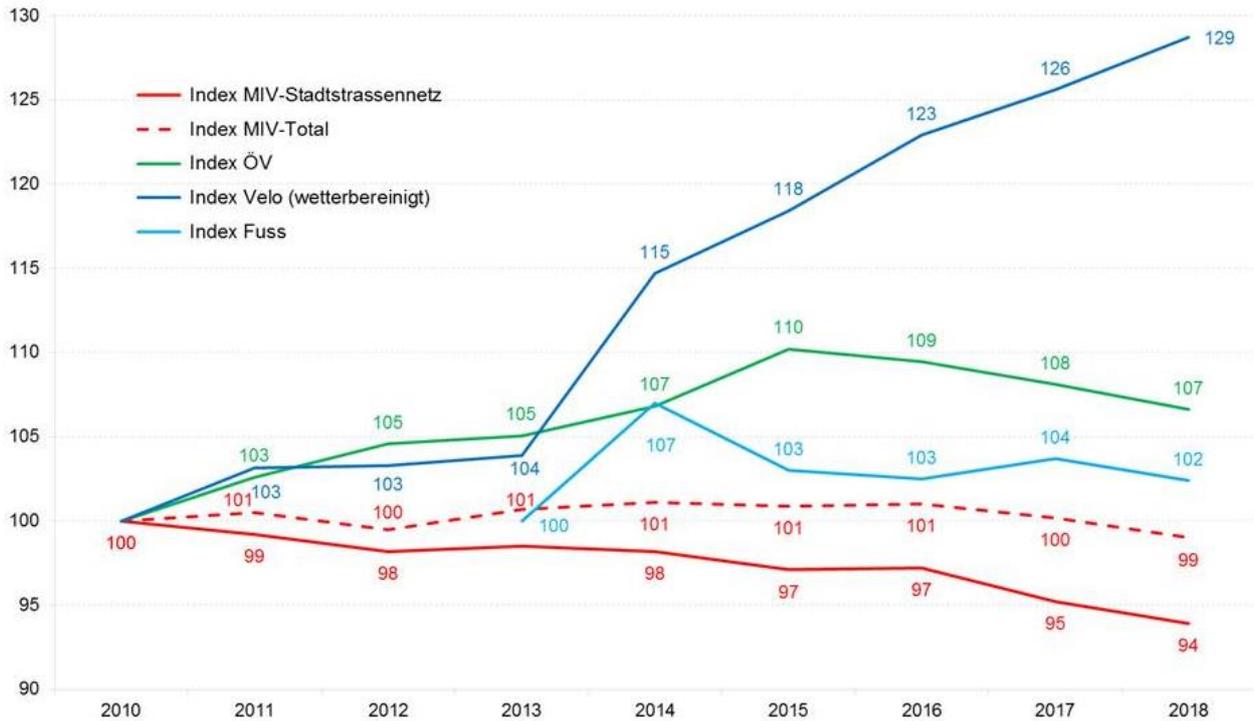


Abbildung 4: Index der Verkehrsentwicklung

Weil das Veloaufkommen stark vom Wetter abhängig ist, wird der Veloindex wetterbereinigt. Die wetterbedingten Schwankungen verhindern eine Einschätzung, wie sich die Velobenutzung ohne die nicht beeinflussbaren Wetterbedingungen entwickelt hätte. Wie stark sich das Wetter (Temperatur, Niederschläge, Sonnenschein, Wind etc.) auf die Velofrequenz an den verschiedenen Messstandorten in Basel-Stadt auswirkt, lässt sich aber statistisch abschätzen. Daraus resultieren Zeitreihen über die Velobenutzung, die bei einem „normalen“ oder „konstanten“ Wettergeschehen zustande gekommen wären.

Zusätzlich zu diesem Entwicklungsindex der Verkehrsmittel (Fuss, Velo, ÖV, MIV) 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 (siehe Kap. 1.1).

ANHANG zum Teilrichtplan Velo 2018

A. Grundlagen

A.1 Verkehrsrecht und Normen

Strassenverkehrsgesetz (SVG) SR 741.01

Art. 43 Verkehrstrennung

¹ *Wege, die sich für den Verkehr mit Motorfahrzeugen oder Fahrrädern nicht eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind, wie Fuss- und Wanderwege, dürfen mit solchen Fahrzeugen nicht befahren werden.*

² *Das Trottoir ist den Fussgängern, der Radweg den Radfahrern vorbehalten. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen.*

Art. 46 Regeln für Radfahrer

Regeln für Radfahrer

¹ *Radfahrer müssen die Radwege und -streifen benützen.*

² *Radfahrer dürfen nicht nebeneinander fahren. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen.*

³ ...

⁴ *Radfahrer dürfen sich nicht durch Fahrzeuge oder Tiere ziehen lassen.*

Verkehrsregelverordnung (VRV) SR 741.11

Definition fahrzeugähnliche Geräte (fäG)

Art. 1 Begriffe

¹⁰ *Fahrzeugähnliche Geräte sind mit Rädern oder Rollen ausgestattete Fortbewegungsmittel, welche ausschliesslich durch die Körperkraft des Benützers angetrieben werden wie Rollschuhe, Inline-Skates, Trottinette oder Kinderräder. Fahrräder und Rollstühle gelten nicht als fahrzeugähnliche Geräte.*

Art. 40 Radwege und Radstreifen

² *Fussgänger dürfen Radwege benützen, wo Trottoir und Fussweg fehlen.*

Art. 41 Fusswege, Trottoirs

¹ *Fahrräder dürfen auf dem Trottoir abgestellt werden, sofern für die Fussgänger ein mindestens 1,50 m breiter Raum frei bleibt.*

^{1bis} *Das Parkieren der anderen Fahrzeuge auf dem Trottoir ist untersagt, sofern es Signale oder Markierungen nicht ausdrücklich zulassen. Ohne eine solche Signalisation dürfen sie auf dem Trottoir nur halten zum Güterumschlag oder zum Ein- und Aussteigenlassen von Personen; für Fussgänger muss stets ein mindestens 1,50 m breiter Raum frei bleiben. Die Ladetätigkeit und das Ein- und Aussteigenlassen ist ohne Verzug zu beenden.*

² *Muss mit einem Fahrzeug das Trottoir benützt werden, so ist der Führer gegenüber den Fussgängern und Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten zu besonderer Vorsicht verpflichtet; er hat ihnen den Vortritt zu lassen.*

³ *Längsstreifen für Fussgänger (6.19) dürfen von Fahrzeugen nur benützt werden, wenn der Fussgängerverkehr nicht behindert wird.*

Art. 42 Motorräder, Motorfahrräder und Fahrräder; Allgemeines

⁴ *Die Führer von Motorfahrrädern sowie die Führer von Elektro-Rikschas mit einer Breite bis 1,00 m haben die Vorschriften für Radfahrer zu beachten.*

Art. 50 Strassenbenützung

¹ *Fahrzeugähnliche Geräte dürfen als Verkehrsmittel verwendet werden auf:*

- a. *den für die Fussgänger bestimmten Verkehrsflächen wie Trottoirs, Fusswege, Längsstreifen für Fussgänger, Fussgängerzonen;*
- b. *Radwegen;*
- c. *der Fahrbahn von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen;*
- d. *der Fahrbahn von Nebenstrassen, wenn entlang der Strasse Trottoirs sowie Fuss- und Radwege fehlen und das Verkehrsaufkommen im Zeitpunkt der Benutzung gering ist.*

² *Für Tätigkeiten, namentlich Spiele, die auf einer begrenzten Fläche stattfinden, darf die für die Fussgänger bestimmte Verkehrsfläche und auf verkehrsarmen Nebenstrassen (z.B. in Wohnquartieren) der gesamte Bereich der Fahrbahn benützt werden, sofern die übrigen Verkehrsteilnehmer dadurch weder behindert noch gefährdet werden.*

Art. 50a Verwendung als Verkehrsmittel

¹ *Für die Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten gelten die für Fussgänger anwendbaren Verkehrsregeln.*

³ *Sie müssen auf der Fahrbahn rechts fahren. Auf Radwegen haben sie die für die Radfahrer vorgeschriebene Fahrtrichtung einzuhalten.*

⁴ *Nachts und wenn die Sichtverhältnisse es erfordern, sind fahrzeugähnliche Geräte oder ihre Benützer auf der Fahrbahn und auf Radwegen mit einem nach vorne weiss und nach hinten rot leuchtenden, gut erkennbaren Licht zu versehen.*

Signalisationsverordnung (SSV) SR 741.21

Art. 19 Teilfahrverbote, Fussgängerverbot

¹ *Teilfahrverbote verbieten den Verkehr für bestimmte Fahrzeugarten und haben folgende Bedeutung:*

[...]

c. *Das «Verbot für Fahrräder und Motorfahrräder» (2.05) untersagt das Fahren mit Fahrrädern und Motorfahrrädern; das «Verbot für Motorfahrräder» (2.06) untersagt das Fahren mit Motorfahrrädern bei laufendem Motor, ausgenommen Motorfahrräder mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 20 km/h und einer allfälligen Tretunterstützung, die bis maximal 25 km/h wirkt;*

Art. 22c Fussgängerzone

¹ *«Fussgängerzonen» (2.59.3) sind den Fussgängern und Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten vorbehalten. Wird ausnahmsweise beschränkter Fahrzeugverkehr zugelassen, darf höchstens im Schrittempo gefahren werden; die Fussgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten haben Vortritt.*

² *Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren.*

Art. 33 Radweg, Fussweg, Reitweg

¹ *Das Signal «Radweg» (2.60) verpflichtet die Führer von Fahrrädern und Motorfahrrädern, den für sie gekennzeichneten Weg zu benützen. Wo der Radweg endet, kann das Signal «Ende des Radweges» (2.60.1) aufgestellt werden. Für den Vortritt sowie für die Benützung des Radwegs durch Fahrräder und Motorfahrräder mit Anhänger und durch andere Strassenbenützer gelten die Artikel 15 Absatz 3 und 40 VRV*

⁴ *Ist ein Weg für zwei Benützerkategorien (z.B. Fussgänger/Radfahrer, Fussgänger/Reiter) bestimmt, und wird dort jeder der beiden Benützerkategorien mittels unterbrochener oder ununterbrochener Linie (Art. 74a Abs. 5) eine eigene Verkehrsfläche zugeordnet, so werden die entsprechenden Symbole durch einen senkrechten Strich getrennt in einem Signal dargestellt (z.B. Rad- und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen»; 2.63); jede Kategorie hat den ihr durch das entsprechende Symbol zugewiesenen Teil der Verkehrsfläche zu benützen. Ist ein Weg für zwei Kategorien ohne Trennung durch eine Markierung zur gemeinsamen Benützung bestimmt, so wer-*

den die entsprechenden Symbole auf einem Signal dargestellt (z.B. «Gemeinsamer Rad- und Fussweg»; 2.63.1). Rad- und Motorfahrradfahrer sowie Reiter haben auf Fussgänger Rücksicht zu nehmen und, wo die Sicherheit es erfordert, diese zu warnen sowie nötigenfalls anzuhalten.

Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) SR 741.41

Art. 18 Motorfahräder

«Motorfahräder» sind:

a. einplätzig, einspurige Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 30 km/h, einer Motorleistung von insgesamt höchstens 1,00 kW und:

1. einem Verbrennungsmotor mit einem Hubraum von höchstens 50 cm³, oder
2. elektrischem Antrieb sowie einer allfälligen Tretunterstützung, die bis höchstens 45 km/h wirkt;

b. «Leicht-Motorfahräder», das heisst Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, einer Motorleistung von insgesamt höchstens 0,50 kW, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h und einer allfälligen Tretunterstützung, die bis höchstens 25 km/h wirkt, und die:

1. höchstens zweiplätzig sind,
2. speziell für das Mitführen einer behinderten Person eingerichtet sind,
3. aus einer speziellen Fahrrad-Rollstuhl-Kombination bestehen, oder
4. speziell für das Mitführen von höchstens zwei Kindern auf geschützten Sitzplätzen eingerichtet sind;

c. «motorisierte Rollstühle», das heisst für gehbehinderte Personen konzipierte Fahrzeuge mit eigenem Antrieb, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 30 km/h, einer Motorleistung von insgesamt höchstens 1,00 kW sowie einem Hubraum von höchstens 50 cm³ bei Verbrennungsmotoren;

d. «Elektro-Stehroller», das heisst einplätzig, selbstbalancierende Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb und:

1. einer Motorleistung von insgesamt höchstens 2,00 kW, die zu einem wesentlichen Teil für das Halten der Balance des Fahrzeugs eingesetzt wird,
2. einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h, und
3. einer allfälligen Tretunterstützung, die bis höchstens 25 km/h wirkt.

Art. 24 Fahrräder und Kinderräder

¹ «Fahrräder» sind Fahrzeuge mit wenigstens zwei Rädern, die durch mechanische Vorrichtungen ausschliesslich mit der Kraft der sich darauf befindenden Personen fortbewegt werden. Kinderräder und Rollstühle gelten nicht als Fahrräder.

Verordnung des UVEK über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen

Art. 2 Signale

Auf Signale sind folgende Normen anzuwenden:

j. Signalisation Langsamverkehr: SN 640 829a (Fassung vom Dezember 2005); ausgenommen Ziffer 10;

SN 640 075 Fussgängerverkehr – Hindernisfreier Verkehrsraum

Auch in der gültigen SN 640 075 Fussgängerverkehr – Hindernisfreier Verkehrsraum wird in vielen Fällen eine Trennung des Fuss- und Veloverkehrs gefordert. Verkehrstrennung bedingt grundsätzlich mehr Verkehrsfläche, was die Umsetzung in innerstädtischen Räumen allerdings erschwert. Auf Infrastrukturen, auf denen Mischverkehr zugelassen ist, sind die Anforderungen gemäss SN 640 075 zu erfüllen. Es gibt drei Formen von Mischflächen für den Fuss- und Veloverkehr:

- Fussgängerzone (2.59.3) mit der Zusatztafel „Velo gestattet“
- Fussweg (2.61) mit der Zusatztafel „Velo gestattet“
- Gemeinsamer Rad- und Fussweg (2.63.1)

Übersicht zur Benutzung von Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen

Signal (gemäss SSV)		BENÜTZUNGSPFLICHT				
		Fussverkehr	fäG	Velos und E-Velos 25	E-Velos 45	E-Trottinett
	2.61 Fussweg (Art. 33)	ja	ja	nein, nicht erlaubt	nein, nicht erlaubt	nein, nicht erlaubt
	2.60 Radweg (Art. 33)	nein, aber erlaubt wenn Trottoir und Fussweg fehlen	nein, aber erlaubt wenn Trottoir und Fussweg fehlen	ja	ja	ja
	2.63.1 Gemeinsamer Rad- und Fussweg (Art. 33) [nicht zulässig auf Trottoir]	ja	ja	ja	ja	ja
	2.63 Rad- und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen (Art. 33) [nicht zulässig auf Trottoir]	ja	ja	ja	ja	ja
	2.61 Fussweg mit Zusatztafel „Fahrrad gestattet“ [nur ausnahmsweise, aus Verkehrssicherheitsgründen, auf Trottoir zulässig]	ja	ja	nein, aber erlaubt	nein, aber mit ausgeschaltetem Motor erlaubt	nein, aber mit ausgeschaltetem Motor erlaubt
	2.59.3 Fussgängerzone (Art. 2a und 22c)	ja	ja	nein, nicht erlaubt	nein, nicht erlaubt	nein, nicht erlaubt

		BENÜTZUNGSPFLICHT				
Signal (gemäss SSV)		Fussverkehr	fäG	Velos und E-Velos 25	E-Velos 45	E-Trottinett
 <small>gestattet</small>	2.59.3 Fussgängerzone mit Zusatztafel „Fahrrad gestattet“	ja	ja	nein, aber im Schritttempo erlaubt	nein, aber mit ausgeschaltetem Motor im Schritttempo erlaubt	nein, aber im Schritttempo erlaubt
	2.59.5 Begegnungszone (Art. 2a und 22b)	nein, aber erlaubt, ggü. Fahrzeugführern vortrittsberechtigt	nein, aber erlaubt, ggü. Fahrzeugführern vortrittsberechtigt	nein, aber erlaubt	nein, aber erlaubt	nein, aber erlaubt
	2.14 Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder (Art. 19)	nein, aber erlaubt	nein, aber erlaubt	nein, aber erlaubt	nein, aber mit ausgeschaltetem Motor erlaubt	nein, aber erlaubt
	2.13 Verbot für Motorwagen und Motorräder (Art. 19)	nein, aber erlaubt	nein, aber erlaubt	nein, aber erlaubt	nein, aber erlaubt	nein, aber erlaubt
	2.15.3 Verbot für fahrzeugähnliche Geräte (Art. 19)	nein, aber erlaubt	nein, nicht erlaubt	nein, nicht erlaubt	nein, nicht erlaubt	nein, nicht erlaubt

Tabelle 10: Benützungspflicht der verschiedenen Fortbewegungsarten

A.2 Definitionen

Fahrradähnliche Fahrzeuge bzw. Elektro-Motorfahrräder (Elektro-Velo/E-Bike, Cargovelo)

Ein Fahrrad, welches mit einem Motor ausgerüstet ist, gehört in die Fahrzeugkategorie der Motorfahrräder, kurz: Mofa. Es spielt dabei keine Rolle, welcher Betriebsart der Motor angehört. (Quelle: Motorfahrzeug-Prüfstation beider Basel).

Bei Elektro-Velos wird unterschieden zwischen „langsamen“ mit einer Tretunterstützung bis 25 km/h (E-Velos 25) und „schnellen“ mit einer Tretunterstützung bis 45 km/h (E-Velos 45). Beide gehören rechtlich zur Fahrzeugkategorie Motorfahrräder, wobei die E-Velos 25 zur Unterkategorie Leicht-Motorfahrräder gezählt werden. Langsame Elektro-Velos sind den Velos und schnelle Elektrovelos den konventionellen Mofas gleichgestellt. Mit allen Elektro-Velos müssen Radstreifen und Radwege benutzt werden; das gilt auch für gemeinsame Fuss- und Radwege. Verbote für Motorfahrräder gelten auch für E-Velos 45, nicht aber für E-Velos 25. (Quelle: Velokonferenz Schweiz – Info Bulletin 1/18).

Fahrzeugähnliche Geräte

Als fahrzeugähnliche Geräte (fäG) werden alle mit Rädern oder Rollen ausgestatteten Fortbewegungsmittel bezeichnet, die ausschliesslich durch eigene Körperkraft angetrieben werden. Dazu gehören insbesondere Trottinette, Rollschuhe, Inline-Skates, Skateboards, Einräder, Kinderräder (für Kinder im vorschulpflichtigen Alter). Ein fäG kann als Verkehrsmittel oder zum Spielen genutzt werden. Es gelten die für Fussgänger anwendbaren Verkehrsregeln.

Spassfahrzeuge

In die Kategorie Spassfahrzeuge fallen Fahrzeugtypen wie E-Trottinette, Hoverboards, Monowheels, E-Skateboards und Stehroller. Abgesehen vom Stehroller der Marke Segway und einigen E-Trottinetten haben diese Geräte keine Zulassung (Stand Frühjahr 2017) und dürfen in der Schweiz nur auf Privatgelände benutzt werden. Die Benutzung auf dem Trottoir und auf Fahrflächen ist somit illegal. Dessen sind sich jedoch viele Nutzende nicht bewusst bzw. sie befolgen das Verbot nicht. Die Geschwindigkeiten können je nach Fahrzeugtyp zwischen 5 und 40 km/h variieren, das Gewicht der Geräte zwischen 2 und 50 kg. (Quelle: Fussverkehr Schweiz, Position 04/2017).

B. Mitwirkung

Gemäss Art. 4 Abs. 2 RPG haben die mit Planungsaufgaben betrauten Behörden dafür zu sorgen, dass die Bevölkerung bei Planungen in geeigneter Weise mitwirken kann. Angelehnt an § 74 der Bau- und Planungsverordnung (BPV) vom 19. Dezember 2000 wurde für den TRP Velo deshalb eine öffentliche Vernehmlassung als Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Eine Zusammenfassung der wesentlichsten Änderungen aufgrund dieses Verfahrens ist im Erläuterungsbericht zu vorliegendem Teilrichtplan enthalten. Die ausführlichen Erläuterungen finden sich im Vernehmlassungsbericht, dieser kann beim BVD an der Dufourstrasse 40 in Basel eingesehen oder via Internet heruntergeladen werden (www.mobilitaet.bs.ch > velo > veloverbindungen > teilrichtplan velo).