



An den Grossen Rat

<b>00.0000.00</b>
-------------------

00.0000.00  
00.0000.00

[Departementskürzel eingeben]/P[Präsidentialnummer eingeben]

Basel, [Datum eingeben]

Regierungsratsbeschluss vom [Datum eingeben]

## **Bericht zur kantonalen Volksinitiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt»**

sowie

### **Ratschlag zum Gegenvorschlag**

# Inhalt

<b>1. Begehren</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Kantonale Volksinitiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt»</b> .....	<b>3</b>
2.1 Einreichung der Initiative in Basel-Stadt .....	3
2.2 Vergleichbare Initiativen in Luzern und Zürich.....	5
<b>3. Ausgangslage Veloverkehrspolitik BS</b> .....	<b>6</b>
3.1 Entwicklung des Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt .....	6
3.2 Grundlagen und Rahmenbedingungen.....	7
3.2.1 Rechtliche Vorgaben .....	7
3.2.2 Politische Rahmenbedingungen .....	8
3.2.3 Planerische Grundlagen.....	8
3.2.4 Bewilligte finanzielle Mittel .....	9
3.3 Weiterentwicklung kantonales Veloroutennetz .....	10
3.3.1 Verständnis Velovorzugsrouten Basel-Stadt .....	11
3.3.2 Erkennbarkeit der Velovorzugsrouten/Wegweiser .....	11
3.3.3 Standards Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur.....	12
<b>4. Würdigung der Initiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt»</b> .....	<b>12</b>
4.1 Inhaltliche Würdigung der Initiativen .....	12
4.2 Fazit des Regierungsrats .....	15
<b>5. Gegenvorschlag</b> .....	<b>15</b>
5.1 Übersicht .....	15
5.2 Anpassung § 13 USG .....	15
5.3 Erläuterungen zum Gesetzestext.....	16
5.4 Erhöhung RAB LV II.....	16
<b>6. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung</b> .....	<b>17</b>
<b>7. Antrag</b> .....	<b>17</b>

## 1. Begehren

Mit vorliegendem Bericht und Ratschlag beantragen wir Ihnen, dem nachfolgend unterbreiteten formulierten Gesetzesvorschlag als Gegenvorschlag zu der unformulierten Initiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» zuzustimmen. Gleichzeitig beantragen wir Ihnen, die Initiative der Stimmbevölkerung mit Empfehlung auf Ablehnung zur Abstimmung vorzulegen. Für die Umsetzung des Gegenvorschlags beantragt der Regierungsrat Ausgaben in Höhe von insgesamt 20,68 Mio. Franken. Diese teilen sich wie folgt auf:

- Fr. 20,5 Mio. als Erhöhung der zweiten Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr (RAB LV II) von 10 Mio. Franken auf insgesamt 30,5 Mio. Franken zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur». Davon entfallen 16 Mio. Franken auf die Projektierung und Umsetzung von Veloverkehrsmassnahmen und 4,5 Mio. Franken auf Personalkosten beim BVD und JSD. Die Mittel für interne Personalressourcen sind auf 10 Jahre befristet.
- Fr. 180'000 als Ausgabenbewilligung für die Planung von Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen (wiederkehrende Personalkosten) zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements (jährlich wiederkehrender Betrag, zeitlich unbefristet)

## 2. Kantonale Volksinitiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt»

### 2.1 Einreichung der Initiative in Basel-Stadt

Die Initiative ist am 12. März 2022 mit dem folgenden Wortlaut im Kantonsblatt veröffentlicht worden:

#### ***Kantonale Volksinitiative für «Sichere Velorouten in Basel-Stadt»***

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

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

#### **Grundsätze**

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

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

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

*4 Der öffentliche Verkehr geniesst Vorrang (Kantonsverfassung §30).*

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

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

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

#### **Velo-Vorzugsrouten**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Basis- und Pendlerrouen**

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

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

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

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

#### **Umsetzung von Massnahmen**

21 Die zuständigen Behörden verfügen über die nötige personelle Ausstattung.

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

23 Die zuständigen Behörden bezeichnen zusätzlich ein «Velo-Express-Team», das auch als Ansprechstelle für Meldungen aus der Bevölkerung dient und die folgenden Aufgaben wahrnimmt: Beseitigung von Gefahrenstellen, Ermitteln von Schwachstellen auf Velorouten, Entwickeln, Planen, Projektieren und Umsetzen von Sofortmassnahmen, sichere Veloführung im Bereich von Baustellen, Qualitätsmessung und Zielüberprüfung, Monitoring und Dokumentation der Massnahmen.

#### **Finanzierung**

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

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

#### **Fristen**

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

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

Mit Beschluss 22/49/11G vom 7. Dezember 2022 erklärte der Grosse Rat die unformulierte Volksinitiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» für rechtlich zulässig. Gestützt auf § 18 Abs. 3 lit. b des Gesetzes betreffend Initiative und Referendum (IRG, SG 131.100) überwies der Grosse Rat die Initiative dem Regierungsrat zur Berichterstattung innert sechs Monaten.

Mit Zustimmung des Initiativkomitees und mit dem Beschluss 23/26/08G des Grossen Rates vom 28. Juni 2023 wurde die Frist für die Berichterstattung des Regierungsrates an den Grossen Rat bis zum 7. März 2024 und die Frist zur Durchführung der Volksabstimmung bis zum 11. April 2025 verlängert.

## 2.2 Vergleichbare Initiativen in Luzern und Zürich

Die Initiative «Sichere Velorouten ...» wurde mit ähnlichen Forderungen auch in den Städten Zürich und Luzern eingereicht, wobei diejenige in Basel mit Abstand am detailliertesten und umfangreichsten ist.

Die Initiative «sichere Velorouten für Zürich» wurde im Jahr 2020 ohne Gegenvorschlag mit 70,5% Ja-Stimmen angenommen. Mittel für personelle Ressourcen waren in der Initiative nicht enthalten. Die Regierung hat von sich aus zehn neue Stellen für die Umsetzung von Veloverkehrsmassnahmen in der Verwaltung geschaffen. Um die Umsetzung zu beschleunigen, wurde ein Velo-Express-Team aufgebaut, das sich aus Personen aus verschiedenen Dienststellen zusammensetzt und nur für Sofortmassnahmen exkl. Baustellen zuständig ist. Das Team wird durch die Fachstelle Velo koordiniert. Die Finanzierung erfolgt über einen Rahmenkredit «Velo», für den im Jahr 2015 120 Mio. Franken bewilligt wurden. Im März 2023 wurde ein erster Umsetzungsschritt des Vorzugsroutennetzes eingeweiht. Zurzeit ist die zweite Velovorzugsroute in Umsetzung.

Der Gegenvorschlag zur Initiative «Luzern Velonetz jetzt!» wurde 2022 mit 71% Ja-Stimmen angenommen. Damit wurden auch 140 Stellenprozent für die Planung, Projektierung und Umsetzung kleinerer Projekte geschaffen. Die Finanzierung von Grossprojekten muss jeweils dem Parlament beantragt werden. Für die Umsetzung des Gegenvorschlages stehen der Regierung 19,53 Mio. Franken zur Verfügung.

Die Initiative von Zürich und der Gegenvorschlag in Luzern umfassen folgende Inhalte:

	Zürich	Luzern
<b>Netzgeometrie</b>	Netz aus sternförmigen sowie tangentialen Vorzugsrouten	Netz aus sternförmigen sowie tangentialen Velohaupttrouten
<b>Fristen</b>	Realisierung bis spätestens 10 Jahre nach Inkrafttreten der Bestimmungen	Realisierung bis spätestens 10 Jahre nach Inkrafttreten der Bestimmungen
<b>Netzlänge</b>	Mindestens 50 Kilometer	Mindestens 20 Kilometer

<b>Qualitative Merkmale</b>	Vortrittsberechtigt; durchgehend; frei von motorisiertem Individualverkehr	Von Fuss- und motorisiertem Individualverkehr getrennt; Umsetzung als Velostrassen; Radwege oder Radstreifen mit Mindestbreite von 1,80 m und Optimalbreite von 2,50 m
-----------------------------	--	--

Die Abstimmungen in Zürich und Luzern erfolgten beide vor dem Beschluss über das Bundesgesetz über Velowege. Seit 1. Januar 2023 besteht eine gesetzliche Grundlage auf Bundesebene.

### 3. Ausgangslage Veloverkehrspolitik BS

#### 3.1 Entwicklung des Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt

Velofahren erfreut sich in Basel-Stadt immer grösserer Beliebtheit. Dies zeigt der Index Veloverkehr, der jährlich auf Basis von rund zwanzig Zählstellen im Kanton Basel-Stadt berechnet wird (Abbildung 1). Die Entwicklung der Verkehrsindizes zeigt, dass der Veloverkehr seit 2010 von allen Verkehrsmitteln klar am stärksten zugenommen hat. Im Jahr 2022 legte der entsprechende Index um rund zehn Prozentpunkte zu – sowohl im Vergleich zum Vorjahr als auch im Vergleich zur Situation vor der Pandemie. Der Städtevergleich Mobilität der sechs grössten Deutschschweizer Städte zeigt, dass auch in den anderen Städten der Veloverkehr teils deutlich zunimmt. In Basel ist der Anteil des Veloverkehrs am Modalsplit der von der Stadtbevölkerung zurückgelegten Wege nach wie vor am grössten. Das Wachstum des Veloverkehrs ist aus Sicht einer klimaverträglichen, umweltfreundlichen und stadtgerechten Mobilität sehr erwünscht. Es führt aber auch dazu, dass die Kapazität der Veloinfrastruktur teilweise heute schon knapp ist. Ohne Ausbau der Veloinfrastruktur, wird diese den steigenden Anforderungen immer weniger gerecht.

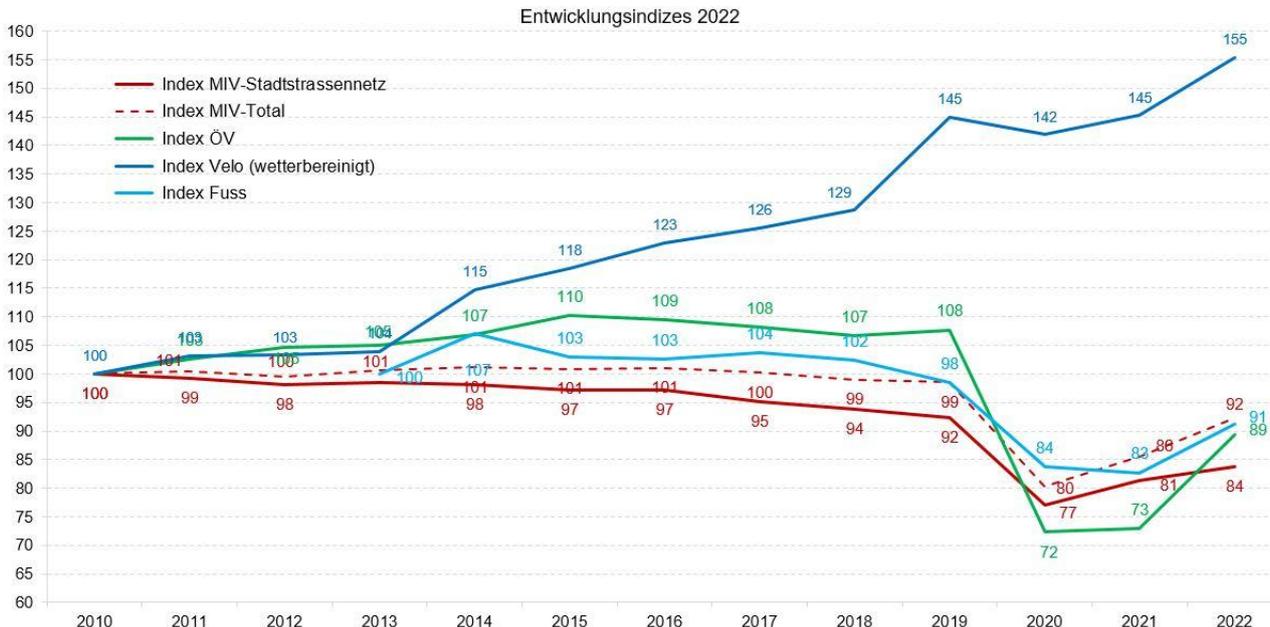


Abbildung 1: Entwicklung der Verkehrsindizes von 2010–2022

Die Infrastruktur wird bereits heute laufend verbessert. In den letzten drei Jahren wurden beispielsweise acht Quartierstrassen als Velostrassen ausgewiesen, mehrere hundert risikobehaftete Parkplätze entlang von Tramgleisen aufgehoben und diverse Velostreifen markiert. Besonders entlang von Achsen mit hohem Verkehrsaufkommen erhöhen neue Velostreifen die Sicherheit der Velofahrenden (z.B. St. Alban-Graben, Oberwilerstrasse, Neubadstrasse, St. Jakobs-Strasse). An Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen wurden an diversen Standorten neue Aufstellbereiche markiert und

das freie Rechtsabbiegen bei Rot signalisiert. Weitere Verbesserungen an der Veloinfrastruktur werden zurzeit geplant und sukzessive umgesetzt.

Die Verkehrssicherheit geniesst im Kanton Basel-Stadt einen hohen Stellenwert. Der Fokus liegt dabei besonders auf den verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden, den Fussgängerinnen und Fussgängern sowie den Velofahrenden. Im Gegensatz zu anderen Schweizer Städten verzeichnete der Kanton Basel-Stadt trotz des steigenden Veloverkehrs eine Abnahme der polizeilich rapportierten Verkehrsunfälle mit Velobeteiligung. In den letzten fünf Jahren sanken die Verkehrsunfälle mit Velobeteiligung von 153 (2018) auf 103 (2022) gemeldete Fälle. Der Regierungsrat ist weiterhin bestrebt, die Verkehrsunfallzahlen zu senken und die Verkehrsinfrastruktur zu optimieren, um den Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Basierend auf der Mobilitätsstrategie werden mit Fokus auf den verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden zudem die städtische Lebensqualität erhöht, menschliches Leid reduziert und die volkswirtschaftlichen Kosten gesenkt. Ein Hauptaugenmerk liegt dabei weiterhin auf Kreuzungen, wo jeweils mehrere Konfliktpunkte zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmenden bestehen und entsprechend häufiger als anderswo Verkehrsunfälle passieren.

Rückmeldungen aus Bevölkerung und Politik zeigen, dass neben der Strasseninfrastruktur auch das Verhalten im Verkehr für das Sicherheitsempfinden sehr relevant ist. Seit 2012 ruft der Kanton deshalb mit der Kampagne «Fair im Verkehr» die Bevölkerung zu einem rücksichtsvollen Verhalten auf. Im 2023 stand in dieser Kampagne das richtige Verhalten in Begegnungszonen (z.B. in der Rheingasse oder auf dem Marktplatz) im Vordergrund. Im 2024 wird die Aktion weitergeführt mit einem Fokus auf den Kreisverkehr.

## 3.2 Grundlagen und Rahmenbedingungen

### 3.2.1 Rechtliche Vorgaben

Bereits heute bestehen auf Bundes- und auf Kantonsebene rechtliche Grundlagen, die der grundsätzlichen Zielsetzung der Initiative entsprechen:

#### **Bundesgesetz über Velowege**

Seit dem 1. Januar 2023 ist das Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz, SR 725.41) in Kraft. Dieses legt die Grundsätze fest, welche die Kantone und Gemeinden bei der Planung, Anlage und Erhaltung von Velowegnetzen beachten müssen. Es verpflichtet die Kantone dazu, ein Velowegnetz für den Alltag und die Freizeit bis 2027 zu planen und bis 2043 umzusetzen. In übergeordneten Planungsgrundsätzen hält das Gesetz zudem Qualitätsziele für die Velowegnetze fest, die berücksichtigt werden müssen. Velowege<sup>1</sup> müssen möglichst sicher und, wo möglich und erforderlich, vom motorisierten Verkehr und Fussverkehr getrennt geführt werden sowie einen möglichst homogenen Ausbaustandard aufweisen. Die Kantone müssen zudem eine Fachstelle für Velowege bezeichnen und deren Aufgaben festlegen.

Die Umsetzung des Bundesgesetzes über Velowege wird im Kanton Basel-Stadt analog zum Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege in einer kantonalen Verordnung festgehalten. Das zuständige Bau- und Verkehrsdepartement wird die kantonale Verordnung zeitnah erarbeiten.

Um die Kantone und Gemeinden bei der Umsetzung des Veloweggesetzes zu unterstützen, hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) die Velokonferenz Schweiz damit beauftragt, eine Planungshilfe Velowegnetzplanung zu erarbeiten. Die Planungshilfe enthält Grundsätze zur Velowegnetzplanung, definiert Begriffe und macht Vorgaben zu einer sinnvollen Netzhierarchie. Die Planungshilfe liegt im Entwurf vor und wird voraussichtlich Anfang 2024 veröffentlicht. Die Planungshilfe ist eine Empfehlung des Bundes an die Kantone und Gemeinden. Der Kanton Basel-Stadt sieht vor,

---

<sup>1</sup> Verwendung Begriff Velowege im allgemeinen Sinne, in Anlehnung an das Bundesgesetz. In der Fachsprache bezeichnen Velowege hingegen separat angelegte Infrastrukturen, in Abgrenzung zu Radstreifen auf der Fahrbahn.

seine Planungen auf dieser Empfehlung des Bundes abzustützen, um besonders auch die kantonsüberschreitenden Velorouten nach einheitlichen Kriterien zu planen und umzusetzen.

### **Kantonsverfassung und Umweltschutzgesetz**

In der Kantonsverfassung ist festgelegt, dass der Staat eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Mobilität sicherstellt. Das kantonale Umweltschutzgesetz (USG) konkretisiert diese Aussage und verpflichtet den Kanton dazu, umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten bevorzugt zu behandeln. Zudem soll der motorisierte Verkehr trotz der erwarteten Zunahme von Einwohnenden und Arbeitsplätzen nicht zunehmen. Gemäss USG muss zudem der gesamte Verkehr in Basel bis 2050 emissionsarm, klima- und ressourcenschonend abgewickelt werden. Gemäss der Kantonsverfassung sorgt der Kanton im Rahmen seiner Kompetenzen dafür, dass der Ausstoss an Treibhausgasen im Kanton Basel-Stadt in allen Sektoren wie beispielsweise Mobilität, Gebäude, Entsorgung etc. bis 2037 auf Netto-Null sinkt (§ 16a Abs. 2 KV).

### **3.2.2 Politische Rahmenbedingungen**

#### **Mobilitätstrategie**

Der Regierungsrat hat mit der Mobilitätsstrategie vom Januar 2023 die Stossrichtung der Verkehrspolitik für die nächsten zehn Jahre festgelegt. Die Mobilitätsstrategie zeigt auf, mit welchen Massnahmen der Regierungsrat in Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben Basel bis 2050 vollständig auf emissionsarme, klima- und ressourcenschonende Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten umstellen will. Die Förderung der aktiven Mobilität (Fuss- und Veloverkehr) spielt dabei eine wichtige Rolle; sie bildet explizit eines der fünf Handlungsfelder.

In der Mobilitätsstrategie hat der Regierungsrat zudem bereits seine Absicht erklärt, Velovorzugsrouten (Begriffserklärung siehe Kapitel 3.3.1) zu schaffen, um die wichtigsten Verbindungen aus der Agglomeration attraktiv durch die Stadt weiterzuführen.

#### **Politische Vorstösse**

Der Grosse Rat hat dem Regierungsrat in den letzten Jahren zahlreiche politische Vorstösse zum Veloverkehr überwiesen. Beispiele sind:

- P205184 Anzug Lisa Mathys und Konsorten betreffend Veloschnellrouten
- P205224 Anzug Raffaella Hanauer und Konsorten betreffend Ausschilderung und Signalisierung von Pendler- und Basisrouten gemäss dem Teilrichtplan Velo
- P175209 Anzug Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend Sicherheit für Velofahrende an Kreuzungen und entlang parkierter Autos

Sie betreffen insbesondere die Schaffung von Veloschnellrouten (Synonym zu Velovorzugsrouten, s. Kapitel 3.3.1) sowie die Verbesserung der Signalisation der Velorouten, der Verkehrssicherheit sowie der Veloabstellplatzsituation. Der Ausbau der Infrastruktur für den Veloverkehr wurde vom Grossen Rat in den vergangenen Jahren stets unterstützt.

### **3.2.3 Planerische Grundlagen**

#### **Kantonaler Richtplan**

Der Bund hat im Juli 2020 die Anpassung Mobilität des kantonalen Richtplans genehmigt und damit für den Kanton Basel-Stadt als behördenverbindlich erklärt. Die Planungsgrundsätze aus dem Richtplan sehen vor, dass das Velofahren auf sämtlichen für den Veloverkehr geöffneten Strassen sicher ist. Zudem wird der Veloverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zugunsten sicherer und schneller Verbindungen prioritär behandelt. Ausserdem sollen wichtige Ziele aus Quartieren und umliegenden Gemeinden auf durchgehenden und möglichst direkten und sicheren Routen erreichbar sein.

### **Teilrichtplan Velo**

Der Regierungsrat hat am 2. Juli 2019 den aktualisierten Teilrichtplan Velo (TRP Velo) erlassen. Der TRP Velo bildet die behördenverbindliche Grundlage zur Entwicklung einer angemessenen Veloverkehrsinfrastruktur. Er legt das kantonale Veloroutennetz sowie mögliche Standorte für Veloabstellanlagen fest. Der TRP Velo enthält Strategien und Grundsätze sowie qualitative Anforderungen an das Routennetz und stellt sicher, dass der Veloverkehr in übergeordneten Planungen berücksichtigt wird.

Das kantonale Veloroutennetz ist in zwei gleichwertige Velonetze aufgeteilt – ein Basisroutennetz und ein Pendlerrouennetz. Die beiden Velonetz-Typen unterliegen keiner Hierarchisierung. Sie tragen den unterschiedlichen Bedürfnissen der Velofahrenden Rechnung: Pendlerrouten dienen geübten Velofahrenden als möglichst rasche, direkte Verbindung von A nach B, während das Basisnetz eher auf Velofahrende mit einem erhöhten Sicherheitsbedürfnis ausgelegt ist. Basierend auf den neuen Vorgaben des Bundesgesetzes über Velowege ist eine Weiterentwicklung des kantonalen Veloroutennetzes vorgesehen (s. Kapitel 3.3).

### **Agglomerationsprogramm des Bundes**

Im Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation ist ein Agglomerationsnetz Velo (trinationales Velonetz) definiert. Dieses verläuft in Basel-Stadt entlang ausgewählter Basis- oder Pendlerrouten, die im TRP Velo ausgewiesen sind. Es ist verknüpft mit den wichtigsten übergeordneten Velorouten der trinationalen Agglomeration und verbindet Ziel- und Quellorte wie Stadtzentrum, Bahnhöfe und Quartierzentren innerhalb des Kantons miteinander und mit wichtigen Zielen in umliegenden Gemeinden. Das Agglomerationsnetz Velo hat ein hohes Potenzial mit regionaler Bedeutung. Im Agglomerationsprogramm der 5. Generation wird das Agglomerationsnetz Velo abgestimmt auf die Planungen und umgesetzte Massnahmen in der Agglomeration aktualisiert.

### **Planungshilfe Fuss- und Veloverkehr**

Die Planungshilfe für die Gestaltung von Anlagen des Fuss- und Veloverkehrs aus dem Jahr 2017 ist ein kantonales, verwaltungsinternes Dokument. Es gibt einen Überblick über die Grundsätze und Projektierung von Fuss- und Veloverkehrsanlagen im Kanton Basel-Stadt, die auf den Vollzugshilfen des ASTRA, Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleuten (VSS) sowie den Empfehlungen der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) basieren. Zurzeit arbeiten die Fachstellen des Kantons an der Aktualisierung der Planungshilfe (s. Kapitel 3.3.3).

#### **3.2.4 Bewilligte finanzielle Mittel**

Gegenwärtig werden Projekte und Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs mit Kosten von unter 300'000 Franken über die Erfolgsrechnung des BVD (ZBE Langsamverkehr) finanziert. Jährlich stehen hierfür 2,15 Mio. Franken zur Verfügung. Die Ausgaben liegen in der Kompetenz des Regierungsrates. Zwecks Realisierung des Umsetzungsprogramms des TRP Velo hat der Regierungsrat eine zusätzliche Vorgabenerhöhung für die Jahre 2018–2027 um 200'000 Franken auf 2,35 Mio. Franken bewilligt.

Für Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen mit Kosten zwischen 300'000 und 1,5 Mio. Franken hat der Grosse Rat im Jahr 2022 mit Beschluss 22/49/14.1G die zweite Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr (RAB LV II) bewilligt. Insgesamt stehen 10 Mio. Franken für die Jahre 2022 bis 2030 zur Verfügung. Die RAB LV II stellt eine Kehrtwende in der Planung und Realisierung von Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur dar: Während Veloverkehrsanlagen bisher stark auf Erhaltungsmassnahmen ausgerichtet waren, dürfen Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen mit dringendem Handlungsbedarf und einem hohen Nutzen für den Veloverkehr neu auch unabhängig von Erhaltungsmassnahmen umgesetzt werden. Damit wird auch das Ziel unterstützt, ein durchgehendes, zusammenhängendes Veloroutennetz einfacher und rascher umsetzen zu können. Dem Regierungsrat ist es jedoch ein grosses Anliegen, wo immer möglich, die Veloverkehrsinfrastruktur abgestimmt auf den Fernwärmeausbau und Begrünungsmassnahmen umzusetzen, um die Kosten

und die baustellenbedingte Beeinträchtigung der Anwohnenden und des betroffenen Gewerbes zu begrenzen.

Je nach Baubeginn und Art der Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen können aus den entsprechenden Basler Agglomerationsprogrammen der 3. und 4. Generation (Zustimmung Bund vorausgesetzt) Gelder des Bundes im Sinne einer Mitfinanzierung bezogen werden. Massnahmen mit Umsetzung ab 2028 können in der 5. Generation eingegeben und eine Mitfinanzierung des Bundes beantragt werden.

### 3.3 Weiterentwicklung kantonales Veloroutennetz

Die Auseinandersetzung mit dem Bundesgesetz über Velowege und besonders der Planungshilfe Velowegnetz ASTRA hat gezeigt, dass eine Weiterentwicklung des kantonalen Veloroutennetzes sinnvoll und zweckmässig ist. Die Entwicklung der Velowegnetzplanung in der Schweiz geht in Richtung Hierarchisierung der Velorouten für den Alltag. Das kantonale Veloroutennetz soll deshalb entsprechend den Anforderungen an das «Velonetz Alltag» aus dem Bundesgesetz über Velowege angepasst werden.

Bisher besteht das kantonale Veloroutennetz im Kanton Basel-Stadt aus zwei gleichwertigen Velorouten-Typen (s. Kapitel 3.2.3). Es ist wichtig, dass das kantonale Veloroutennetz an die künftigen Anforderungen angepasst wird und sich auf das künftige Potenzial aller velofahrenden Nutzergruppen richtet. Eine Netzhierarchisierung kann zudem bei der Priorisierung und damit in der Umsetzung der teilweise konkurrierenden Ansprüche an den Strassenraum wie beispielsweise Begrünung, Fernwärme, Bus- und Tramnetz im engen städtischen Raum helfen.

Aus diesem Grund möchte der Regierungsrat das kantonale Veloroutennetz neu um Velovorzugsrouten als übergeordnete und damit wichtigste Netzhierarchie ergänzen. Diese Absicht hat er in der Mobilitätsstrategie festgehalten. Im Agglomerationsprogramm der 4. Generation hat der Kanton Basel-Stadt seine Netzplanungen bereits in diesem Sinne mit denjenigen der Nachbarkantone und -länder abgestimmt. Sowohl der Kanton Basel-Landschaft als auch der Landkreis Lörrach treiben die Planung von Velovorzugsrouten bzw. -schnellrouten voran.



Abbildung 2: Aktuelle Übersicht der Netzhierarchie und Begrifflichkeiten seitens Bund und Kanton



Abbildung 3: Zielbild Netzhierarchie kantonales Veloroutennetz<sup>2</sup>

Künftig soll auf die Unterscheidung von Pendler- und Basisrouten verzichtet werden. Neben den Velovorzugsrouten werden Haupt- und Nebenverbindungen ausgewiesen. Diese Struktur entspricht den Empfehlungen des Bundes. Gemäss dem Bundesgesetz über Velowege müssen die angepassten Pläne bis 2027 in den entsprechenden Richt-/Teilrichtplänen verankert sein. Der Regierungsrat wird zu gegebener Zeit einen aktualisierten Teilrichtplan Velo vorlegen.

<sup>2</sup> Änderung der Begrifflichkeiten vorbehalten

### 3.3.1 Verständnis Velovorzugsrouten Basel-Stadt

Für die oberste Kategorie der Netzplanung werden in der Schweiz zurzeit noch unterschiedliche Begrifflichkeiten verwendet (Velobahnen, Vorzugsrouten, Vorrangrouten, Veloschnellrouten). In den Städten setzt sich der Begriff Velovorzugsrouten zunehmend durch. Der Bund wird in der Planungshilfe Velowegnetz voraussichtlich den Begriff Velobahnen für diese Kategorie festlegen. Der Begriff Velobahn wird jedoch aufgrund der Ähnlichkeit zur Autobahn mit Schnelligkeit assoziiert und soll vorwiegend für Zweirichtungsradwege gelten. Solche Infrastrukturen lassen sich im engen städtischen Raum kaum umsetzen. Der Bund sieht vor, Velobahnen entlang von Eisenbahnstrecken und Autobahnen zu realisieren. Für den städtischen Raum ist der Begriff Velovorzugsroute passender. Das Amt für Mobilität definiert diese, angelehnt an die Definition aus dem Agglomerationsprogramm 4. Generation, wie folgt:

*Velovorzugsrouten sind die qualitativ hochwertigsten Verbindungen im Veloverkehrsnetz. Sie verlaufen über Strecken mit höchstem gegenwärtigen und künftigen Veloverkehrsaufkommen (Veloverkehrspotenzial) mit regionaler bis überregionaler Bedeutung. Sie bilden ein durchgehendes Netz über die Kantonsgrenze hinaus und sind sicher, flüssig und komfortabel befahrbar. In der Regel sind sie gegenüber Querungen vortrittsberechtigt und, wo möglich, frei von motorisiertem Durchgangsverkehr.*

Sicher bedeutet, dass in erster Linie die objektive (Unfälle, Beinahe-Unfälle, gefährliche Situationen), aber auch die subjektive Sicherheit (gefühlte Sicherheit) gewährleistet sind und die Infrastruktur für alle Alters- und Nutzergruppen sicher befahrbar ist. Unter flüssig wird eine möglichst unterbrechungsfreie Fahrt mit wenig Stopps und Wartezeiten verstanden. Komfortabel bedeutet möglichst wenige Engstellen, gleichmässige Linienführung, angenehme Belagsbeschaffenheit und gute Überholmöglichkeiten.

### 3.3.2 Erkennbarkeit der Velovorzugsrouten/Wegweiser

Bereits heute werden im Kanton Basel-Stadt wichtige Velorouten mittels roten Wegweisern signalisiert. Mit der weiteren Weiterentwicklung des Veloroutennetzes ist auch die Wegweisung anzupassen.

In anderen Schweizer Städten werden Velovorzugsrouten bereits zusätzlich mittels Markierungen erkennbar gemacht. So verwendet Zürich beispielsweise ein grünes Band am Fahrbahnrand und zusätzlich grosse Velopiktogramme mit Richtungsangaben. Besonders zu Beginn war die Bedeutung der farbigen Linie für die Verkehrsteilnehmenden noch unklar. In Winterthur sind die Veloschnellrouten bei Sofortmassnahmen mit einem roten Band am Fahrbahnrand erkenntlich gemacht. Als langfristige Lösung hat Winterthur im Rahmen eines Pilotversuches die Roteinfärbung des Belages getestet. Die Erkenntnisse zum Pilotversuch liegen noch nicht vor.



Abbildung 4: Vorzugsrouten Zürich



Abbildung 5: Velopiktogramm Zürich



Abbildung 6: Veloschnellrouten Winterthur



Abbildung 7: Roteinfärbung Belag Winterthur

Diese Beispiele zeigen, dass es schweizweit keine einheitliche Handhabung zur Kennzeichnung der wichtigsten Netzhierarchie «Velovorzugsroute» gibt. Im Rahmen der Beantwortung des Postulats Burkart betreffend Verkehrsfläche für den Langsamverkehr hat der Bundesrat darauf hingewiesen, dass er eine umfassende Einfärbung von Radverkehrsflächen auf ihre Wirkung prüfen wird.

Dem Regierungsrat ist es wichtig, dass die Velovorzugsrouten in der gesamten Agglomeration aufeinander abgestimmt und durchgängig erkennbar sind. Es ist daher sinnvoll das Vorgehen bzgl. Erkennbarkeit von Velovorzugsrouten im Rahmen des Agglomerationsprogrammes gemeinsam mit allen Planungspartnern festzulegen und für eine langfristige Lösung die Erkenntnisse des Bundes zur Einfärbung der Radverkehrsfläche abzuwarten.

Als kurzfristige Lösung könnten Velovorzugsrouten in Basel mittels einem grossen Velopiktogramm am Boden und, wo sinnvoll, zusätzlich mit Richtungsangaben gekennzeichnet werden.

### 3.3.3 Standards Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur

Die im Kanton Basel-Stadt anzustrebenden Ausbaustandards für die unterschiedlichen Netzhierarchien sind bis jetzt in der «Planungshilfe Fuss- und Veloverkehr» festgehalten (s. Kapitel 3.2.3). Diese wird zurzeit aktualisiert und liegt voraussichtlich im Frühling 2024 vor. Mit der Überarbeitung soll der Titel auf «Standards Fuss- und Veloinfrastruktur» geändert werden. Dieser Begriff hat sich schweizweit etabliert. Die neuen «Standards Fuss und Veloinfrastruktur» bleiben ein verwaltungsinternes, aber öffentlich zugängliches Arbeitsinstrument. Die Inhalte sind für die Verwaltung und externe Planungsbüros bei der Planung und Projektierung von Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur bindend und ergänzen oder konkretisieren bestehende Normen und Richtlinien. Diese Grundlage wird von der Koordinationskommission Infrastruktur (KOKO-I) genehmigt.

Die Inhalte der aktualisierten Standards hat das BVD zusammen mit dem Justiz- und Sicherheitsdepartement (JSD) aus Normen, aktuellen Studien und bereits in der Praxis bewährten Beispielen fachlich hergeleitet. Die relevanten Inhalte sind:

- Führungsformen (Velostreifen, Veloweg, Velostrasse etc.) und Mindestbreiten in Abhängigkeit der Netzhierarchie
- Sicherheitsabstände zu Parkplätzen
- Priorisierung und Führung an Knoten
- Anwendung und Voraussetzungen für einen Mischverkehr Fuss- und Veloverkehr
- Anwendung und Voraussetzungen für eine bauliche Trennung des Veloverkehrs vom motorisierten Verkehr

## 4. Würdigung der Initiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt»

### 4.1 Inhaltliche Würdigung der Initiativen

Die einzelnen Forderungen der Initiative lassen sich wie folgt zusammenfassen und beurteilen:

## **Grundsätze**

Die Initiative verlangt durchgehende und sichere Velorouten in Basel-Stadt. Zudem sollen diese einheitlich und erkennbar ausgestaltet sein. Der öffentliche Verkehr soll gemäss geltender Kantonsverfassung weiterhin Vorrang geniessen. Neu soll auf Gesetzesstufe die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs gegenüber der Kapazität des ruhenden und rollenden Motorfahrzeugverkehrs Vorrang erhalten.

Die Umsetzung von sicheren und durchgehenden Velorouten im Kanton Basel-Stadt ist ein grosses Anliegen des Regierungsrates und wichtiger Grundstein des verkehrspolitischen Zieles, die aktive Mobilität zu fördern. Sowohl mit dem Veloweggesetz auf Bundesebene als auch mit der Kantonsverfassung und dem Umweltschutzgesetz auf kantonaler Ebene bestehen gesetzliche Grundlagen zu dieser Forderung. Mit den Planungsgrundsätzen, die im kantonalen Richtplan und dem TRP Velo behördenverbindlich festgesetzt wurden, sind die übergeordneten Ziele der Initiative bereits heute in der basel-städtischen Verkehrsplanung verankert. Der Fokus bei Verkehrsprojekten liegt zudem auf den verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden. Der Regierungsrat kann wie in Kapitel 3.3.2 aufgeführt nachvollziehen, dass Velorouten einheitlich erkennbar ausgestaltet sein sollen.

## **Kantonale Velorouten (Velovorzugsrouten)**

Gemäss Initiative soll als neuer Bestandteil des TRP Velo eine neue Netzkategorie Velovorzugsroute mit einer Länge von mindestens 50 km geschaffen werden. Diese Routen sollen, von der Innenstadt ausgehend, alle Aussenquartiere bis an die Kantonsgrenze erschliessen und sich durch Durchgängigkeit, Direktheit, Attraktivität und Sicherheit auszeichnen.

Der Regierungsrat plant ein durchgehendes Netz von Velovorzugsrouten. Dem Regierungsrat ist es jedoch ein wichtiges Anliegen, dass diese Routen auch umsetzbar sind. Eine kantonsinterne Arbeitsgruppe mit externer Fachunterstützung die Machbarkeit eines solchen Netzes aus tangentialen und radialen Routen untersucht. Diese Überprüfung hat ergeben, dass rund vierzig Kilometer Velovorzugsrouten innerhalb von zehn Jahren realistisch umsetzbar sind.

## **Standards Veloverkehrsinfrastruktur**

In der Initiative werden für Velovorzugsrouten sowie Basis- und Pendler Routen anhand des bestehenden TRP Velo genaue Mindestbreiten gefordert. Auch bestimmte Führungsformen (Radweg, Radstreifen etc.) werden aufgeführt. Weiter wird das Einhalten eines Sicherheitsabstands zu parkierten Autos verlangt und die Initiative stellt Anforderungen an die Veloverkehrsführung an Knoten.

Der Regierungsrat lehnt die Festlegung von Mindestbreiten und weitere Anforderungen an die Veloverkehrsinfrastruktur auf Gesetzesstufe ab. Die Fachstellen des Kantons berücksichtigen bei der Projektierung bzw. Festlegung von Mindestbreiten die kantonalen Standards Fuss- und Veloverkehr (Kapitel 3.3.3). Dem Regierungsrat ist es wichtig, dass auch in Zukunft ein Handlungsspielraum bestehen bleibt, um örtlichen Gegebenheiten Rechnung tragen und die konkurrierenden Anforderungen an den öffentlichen Raum sorgfältig gegeneinander abwägen zu können. Neben der Veloinfrastruktur müssen auch Grünräume, Trottoirs, Fahrstreifen für den MIV, Haltestellen für den ÖV und vieles mehr Platz finden.

Die Begrifflichkeiten der Initiative widersprechen zudem den geplanten Anpassungen des Teilrichtplans Velo (Haupt- und Nebenverbindungen statt Pendler- und Basisrouten). Auch dies zeigt, dass eine zu präzise Festlegung auf Gesetzesstufe kontraproduktiv ist.

## **Umsetzung**

Die Initiative verlangt personelle Ressourcen u.a. für eine verwaltungsinterne Fachstelle Veloverkehr, welche die kantonsinternen Projekte begleitet und auf die Einhaltung der Mindestbreiten achtet. Weiter sei ein «Velo-Express-Team» zu bezeichnen, das Gefahrenstellen beseitigt und Sofortmassnahmen umsetzt.

Der Regierungsrat unterstützt die Einführung einer Fachstelle Veloverkehr. Mit dem Bundesgesetz über Velowege ist der Kanton verpflichtet, analog zu der bereits bestehenden Fachstelle Fuss- und Wanderwege eine Fachstelle Velowege zu schaffen. Mit den bestehenden personellen Ressourcen kann diese Aufgabe nicht erfüllt werden. Denn bereits heute führt die Vielzahl von Anliegen und Anfragen aus Öffentlichkeit und Politik sowie die wachsende Menge an Planungen und Projektierungen für Massnahmen im Strassenraum dazu, dass Massnahmen verzögert oder gar nicht umgesetzt werden oder bei der Umsetzung von Projekten Kompromisse bezüglich den sich ändernden Vorgaben und Anforderungen gemacht werden müssen. Die konkreten Aufgaben der Fachstelle Veloverkehr werden in der kantonalen Verordnung zum Bundesgesetz festgelegt, die das BVD zeitnah zuhanden des Regierungsrats erarbeiten wird.

Die Benennung eines Velo-Express-Teams erachtet der Regierungsrat als zu einschränkend. Er unterstützt aber grundsätzlich die Idee einer verwaltungsinternen Fachgruppe, die sich um Sofortmassnahmen kümmert. Da es ein verkehrspolitisches Ziel des Regierungsrates ist, den Fuss- und Veloverkehr (aktive Mobilität) zu fördern, ist es sinnvoll, wenn der Fokus nicht nur auf dem Veloverkehr liegt. Er erachtet daher die Einführung einer dienststellen- und departementsübergreifenden Umsetzungsgruppe für die aktive Mobilität als zielführender. Diese kann helfen, Sofortmassnahmen, die mittels Markierung und Signalisation oder kleineren baulichen Anpassungen umsetzbar sind, einfach und effektiv voranzutreiben.

### **Finanzierung**

Die Initiative fordert finanzielle Mittel für eine beschleunigte Umsetzung von Veloverkehrsmassnahmen. Zur Finanzierung dieser Massnahmen soll ein Velofonds eingerichtet werden, der mit 5 Mio. Franken jährlich gespeist wird. Zudem soll das Budget jährlich um 1 Mio. Franken für Sofortmassnahmen aufgestockt werden.

Der Regierungsrat hält ein neues Instrument zur Finanzierung der Velorouten nicht für sinnvoll. Die Zuweisung von Finanzmitteln in einen Fonds reduziert den Handlungsspielraum in der Verwendung dieser Mittel. Zudem ist ein Fonds mit zusätzlichem Aufwand für dessen Verwaltung verbunden. Das bereits bestehende Instrument der Rahmenausgabenbewilligung (RAB LV II) hat sich aus Sicht des Regierungsrates bewährt und genügt vollständig. Allerdings anerkennt der Regierungsrat, dass die verfügbaren Mittel für eine rasche Umsetzung von Vorzugsrouten nicht ausreichen.

### **Fristen**

Die Initiative fordert die Umsetzung der neuen Velovorzugsrouten und entsprechend ausgebauter Infrastrukturen entlang der Basis- und Pendlerwegen gemäss TRP Velo bis 2035. Einfache Massnahmen sollen innerhalb von zwei Jahren umgesetzt werden.

Ein Abgleich mit den Fristen aus dem Bundesgesetz ist zwingend. Dem Regierungsrat ist es wichtig, dass die Umsetzungsfrist realistisch ist. Wichtiger als das Tempo der Umsetzung sind die Qualität der Massnahmen und die erzielte Wirkung. Eine Umsetzung gemäss der Initiative bis 2035 sowohl für die Velovorzugsrouten als auch Pendler- und Basisrouten erachtet der Regierungsrat als nicht realistisch. In den nächsten Jahren kommen vielfältige Aufgaben auf den Kanton Basel-Stadt zu. Neben den regulären Erhaltungsmassnahmen werden insbesondere der Fernwärmeausbau und die Massnahmen gemäss Stadtklimakonzept vorangetrieben. All diese Aufgaben sind aufeinander und mit weiteren Planungen (z.B. im Zusammenhang mit Arealentwicklungen oder der Weiterentwicklung des Tramnetzes) abzustimmen und, wo möglich, koordiniert umzusetzen. Eine Priorisierung ist unabdingbar. Die davon losgelöste Umsetzung der Initiative würde ein Vielfaches an zusätzlichen Baustellen pro Jahr bedeuten und damit eine grosse Belastung an Lärm und Einschränkungen für die Bevölkerung und das Gewerbe darstellen.

## 4.2 Fazit des Regierungsrats

Das Anliegen der Initiative entspricht im Grundsatz dem verkehrspolitischen Ziel des Regierungsrates, den Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Zur weiteren Förderung des Veloverkehrs braucht es eine durchgehende, sichere und nutzergerechte Veloinfrastruktur. Forderungen nach Mindestbreiten sind für Regelungen auf Gesetzesebene nicht stufengerecht und schränken den Handlungsspielraum ein. Zudem sind viele der Forderungen der Initiative bereits mit dem neuen Bundesgesetz über Velowege abgedeckt und in den Kantonen daher umzusetzen.

Aus diesen Gründen lehnt der Regierungsrat die Initiative ab. Er anerkennt jedoch die Notwendigkeit, das kantonale Veloroutennetz sicher und rasch weiterzuentwickeln. Es ist dem Regierungsrat daher ein Anliegen, folgenden Gegenvorschlag zu formulieren, der die wesentlichen Ziele der Initiative aufnimmt und realistisch umsetzbar ist.

Planung und Umsetzung einer besseren Veloinfrastruktur setzen zusätzliche Ressourcen voraus.

## 5. Gegenvorschlag

### 5.1 Übersicht

Der Regierungsrat empfiehlt dem Grossen Rat, der Initiative für sichere Velorouten einen Gegenvorschlag gegenüberzustellen, der aus den folgenden zwei Elementen besteht:

- Ergänzung § 13 USG mit einer Verpflichtung zur Realisation von mindestens 40 km Velovorzugsrouten
- Erhöhung des bestehenden RAB LV II um 20,5 Mio. Franken.

Der Gegenvorschlag nimmt damit die zwei wichtigsten Forderungen der Initiative (Vorzugsrouten und finanzielle Mittel) in einer zweckmässig umsetzbaren Form direkt auf. Viele der weitergehenden Forderungen der Initiative werden in der kantonalen Verordnung zur Umsetzung des Veloweggesetzes rechtlich verankert und in der laufenden Überarbeitung der Standards Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur konkretisiert indirekt übernommen.

### 5.2 Anpassung § 13 USG

Der Regierungsrat nimmt in seinem Gegenvorschlag die Forderung der Initiative nach Umsetzung von Velovorzugsrouten stufengerecht auf Gesetzesebene auf.

Der § 13 des Umweltschutzgesetzes vom 13. März 1991 (USG BS; SG 780.100) enthält inhaltlich zur Thematik passende Ziele und Massnahmen zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten.

Die Velovorzugsrouten haben einen mehr oder weniger engen Bezug zu allen in § 13 Abs. 5 USG genannten Punkten, womit es Sinn macht, die neue Regelung im Anschluss daran als lit. e) einzufügen.

Die Forderung der Initiative kann damit in abgewandelter Form konsistent in die Gesetzessammlung als zusätzlicher Buchstabe e) aufgenommen werden.

Konkret schlägt der Regierungsrat vor, das baselstädtische Umweltschutzgesetz wie folgt anzupassen:

*§ 13 USG BS: Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten*

[...]

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

[...]

(neu)

e) Umsetzung von Velovorzugsrouten mit mind. 40 km Gesamtlänge bis spätestens 10 Jahre nach Inkrafttreten dieser Bestimmung. Der Kanton veröffentlicht bis zur Erreichung dieses Zieles alle drei Jahre einen Bericht.

### 5.3 Erläuterungen zum Gesetzestext

Der vorgeschlagene Gesetzestext kann wie folgt erläutert werden:

- Die bereits in der Mobilitätsstrategie verankerte Umsetzung von Velovorzugsrouten wird durch den Gesetzesvorschlag konkretisiert.
- Definition bzw. Funktion sowie Ausbaustandard, Führungsform und Mindestbreiten der Velovorzugsrouten sind in den Standards Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur des Kantons Basel-Stadt festgehalten und nicht auf Gesetzesebene.
- Die Initiative fordert eine Länge von mind. 50 km. Die Überprüfung bezüglich realistischer Umsetzung innerhalb von zehn Jahren hat ergeben, dass 40 km umsetzbar sind.
- Gewisse Netzlücken, etwa in Entwicklungsarealen, können nicht innerhalb von zehn Jahren geschlossen werden. Die entsprechenden Velovorzugsrouten werden nach Ablauf der zehn Jahren fertiggestellt.
- Strecken, die bereits dem Ausbaustandard einer Velovorzugsroute entsprechen, werden den 40 km angerechnet.
- Velovorzugsrouten können durch bauliche Massnahmen und/oder Markierung sowie Signalisation geschaffen werden.
- Der Kanton verpflichtet sich, im Rahmen der bereits beschlossenen Berichterstattung zur RAB LV II alle drei Jahre der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission UVEK über den Umsetzungsstand zu berichten.
- Die Zielsetzungen betreffen grundsätzlich auch die Gemeinden Riehen und Bettingen, wobei durch Bettingen voraussichtlich keine Velovorzugsroute führen wird, während Riehen von einer Route mit Anschluss an Lörrach durchquert wird.

### 5.4 Erhöhung RAB LV II

Die aktuelle Finanzierung von Veloverkehrsmassnahmen ist in Kap. 3.2.4 erläutert. Die bestehenden Finanzmittel reichen nicht aus, um die Vorzugsrouten in der erforderlichen Frist umzusetzen. Für die zusätzlich notwendigen Massnahmen sind folgende personellen Ressourcen und finanziellen Mittel notwendig:

- Infrastrukturkosten von 16 Mio. Franken für die Umsetzung der Velovorzugsrouten durch Einzelmassnahmen mit Kosten zwischen 300'000 und 1,5 Mio. Franken.
- Personalkosten von 3,6 Mio. Franken<sup>3</sup> für zwei neue Vollzeitstellen beim Bau- und Verkehrsdepartement. Die Stellen sind auf zehn Jahre befristet. Die neuen Mitarbeitenden sorgen für die Projektierung und Umsetzung der zusätzlich notwendigen Massnahmen (SIA-Phasen 3 und 5).
- Personalkosten von 900'000 Franken für eine halbe neue Vollzeitstelle als Erhöhung für die Kantonspolizei, Justiz- und Sicherheitsdepartement. Die Stelle ist auf zehn Jahre befristet.

<sup>3</sup> Der Betrag setzt sich zusammen aus zwei Vollzeitstellen à 180'000 Franken für zehn Jahre

Die neue Stelle deckt die zusätzlichen Verkehrsunfallauswertungen ab und begleitet die Umsetzung der Massnahmen.

- 180'000 Franken als Ausgabenbewilligung für die Planung von Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen im Rahmen der neu bezeichneten Velofachstelle (wiederkehrende Personalkosten) zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements (jährlich wiederkehrender Betrag, zeitlich unbefristet).

Die RAB LV II soll daher für die zehn Umsetzungsjahre von heute 10 Mio. um 20,5 Mio. Franken auf insgesamt 30,5 Mio. Franken erhöht werden. Die für die RAB LV II beantragten Mittel gehen zu Lasten des Investitionsbereichs 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» (IB1).

## **6. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung**

Der im Rahmen der Regulierungsfolgenabschätzung durchgeführte Vortest ergab keine Betroffenheit der Wirtschaft durch vorliegenden Gegenvorschlag des Regierungsrats.

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

Das Justiz- und Sicherheitsdepartement hat die Änderungen des Umweltschutzgesetzes im Hinblick auf die Aufnahme in die Gesetzessammlung geprüft.

## **7. Antrag**

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Lukas Engelberger  
Vizepräsident

Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

### **Beilage**

Entwurf Grossratsbeschluss