

Vernehmlassung Mobilitätsstrategie

Beantwortung Fragebogen Pro Velo

Inhaltsverzeichnis

2. Gesamtwürdigung	2
3. Ziele	3
4. Handlungsfelder	5
5. Massnahmenplan	5
5a Sind die aufgeführten Massnahmen zum Handlungsfeld «Aktive Mobilität priorisieren und ausbauen» notwendig und zweckmässig, um die gesetzten Ziele zu erreichen?	5
Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Aktive Mobilität priorisieren und ausbauen»?	6
5b Sind die aufgeführten Massnahmen zum Handlungsfeld «Kollektive Mobilitätsangebote erweitern» notwendig und zweckmässig, um die gesetzten Ziele zu erreichen?	11
Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Kollektive Mobilitätsangebote erweitern»?	11
5c Sind die aufgeführten Massnahmen zum Handlungsfeld «Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren» notwendig und zweckmässig, um die gesetzten Ziele zu erreichen?	11
Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren»?	11
5.4 Sind die aufgeführten Massnahmen zum Handlungsfeld «Stadt der kurzen Wege verwirklichen» notwendig und zweckmässig, um die gesetzten Ziele zu erreichen?	12
5d2 Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Stadt der kurzen Wege verwirklichen»?	12
5e Sind die aufgeführten Massnahmen zum Handlungsfeld «Treibhausgasemissionen im Verkehr auf «Netto-Null» reduzieren» notwendig und zweckmässig, um die gesetzten Ziele zu erreichen?	12
5e2 Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Treibhausgasemissionen im Verkehr auf	13
5f Sind die aufgeführten Massnahmen zum Handlungsfeld «Mobilität regional denken und gemeinsam lösen» notwendig und zweckmässig, um die gesetzten Ziele zu erreichen?	13
5f2 Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Mobilität regional denken und gemeinsam lösen?»	14
5g Sind die aufgeführten Massnahmen zum Handlungsfeld «Chancen von Digitalisierung und Innovation nutzen» notwendig und zweckmässig, um die gesetzten Ziele zu erreichen?	14
5g2 Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Chancen von Digitalisierung und Innovation nutzen?»	14
6. Wirkung	15
7. Weitere Anmerkungen	15

2. Gesamtwürdigung

«Die Stimmbevölkerung des Kantons Basel-Stadt hat mit der Anpassung des Umweltschutzgesetzes in der Abstimmung vom Februar 2020 ein zentrales Ziel für die kantonale Mobilitätspolitik festgelegt: Bis 2050 stellt Basel vollständig auf emissionsarme, klima- und ressourcenschonende Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten um. Zudem soll der private Motorfahrzeugverkehr auch bei anhaltendem Wachstum von Bevölkerung und Wirtschaft nicht zunehmen. Der Regierungsrat möchte ausserdem die Treibhausgasemissionen des Kantons deutlich rascher als bisher reduzieren. Er setzt sich für das «Netto-Null»-Ziel bis zum Jahr 2040 ein. Vor diesem Hintergrund hat der Regierungsrat die vorliegende Mobilitätsstrategie inklusive Massnahmenpaket erarbeitet.

Handelt es sich bei der Mobilitätsstrategie, Ihrer Einschätzung nach, um ein ausgewogenes Gesamtpaket, mit welchem die festgelegten Ziele erreicht werden können? Ja/ Nein/ Keine Meinung»

Pro Velo beider Basel hält die vorliegende Mobilitätsstrategie als unzureichend, um das Umweltschutzgesetz umzusetzen und die Klimaziele zu erreichen. Pro Velo sieht in der Mobilitätsstrategie leider nur wenige Neuerungen. Die Abstimmung vom Februar 2020 war eine richtungsweisende verkehrspolitische Abstimmung. Die neue Richtung, die mit dem Gesetz eingeschlagen wird, bedarf einer klaren Bevorzugung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, namentlich Velo-, Fuss- und Öffentlicher Verkehr. Die Mobilitätsstrategie setzt hier keine klare Priorität, sondern verfestigt vielmehr den Status Quo. Für die Bevorzugung des Velos als umweltfreundliches Verkehrsmittel sieht Pro Velo noch viel Verbesserungspotential. Zur Erreichung der Klimaziele ist klar, dass die Veloinfrastruktur «schneller und verstärkt» verbessert werden muss, wie das auch im Grundlagenbericht von Infrac auf Seite 42 geschrieben ist. Dazu braucht es auch eine Senkung des MIV-Anteils, was unter anderem durch die aufgelisteten Schlüsselmassnahmen im Infrac-Grundlagenbericht erreicht werden kann. Die Schlüsselmassnahmen des Infrac-Grundlagenberichts finden sich jedoch nicht konsequent in der Mobilitätsstrategie wieder (es fehlen bspw.: Flächen sukzessiv vom MIV an den Veloverkehr umverteilen, «null neue Autoparkplätze»-Politik, verbesserte Zugänglichkeit von Neubauten insbesondere zur Velo- und Sharing-Infrastruktur, bestehende Autoparkplätze vermehrt für Sharing-Fahrzeuge reservieren und weitere). Demnach sieht Pro Velo nicht, wie der Kanton Basel-Stadt im Verkehrsbereich das Netto-Null Ziel bis zum Jahr 2040 erreichen kann.

Pro Velo ist zudem irritiert darüber, dass der Fragebogen zur Vernehmlassung bei allen 38 aufgelisteten Massnahmen danach fragt, ob diese für «notwendig und zweckmässig» erachtet werden. Damit werden zahlreiche bestehende Massnahmen erneut in Frage gestellt, obschon die meisten der aufgelisteten Massnahmen bereits durch Grossratsbeschlüsse oder Volksabstimmungen festgelegt wurden oder auf nationale Gesetzesänderungen zurückzuführen sind. Nach Analyse der 38 Massnahmen identifiziert Pro Velo einzig die folgenden Massnahmen als Bestandteile, bei welchen die Gesetze und Grossratsbeschlüsse noch offene Interpretationsspielräume aufweisen:

1. *Ridesharing fördern (Handlungsfeld 2)*
2. *Kleine Fahrzeuge fördern (Handlungsfeld 3)*
3. *Shared Mobility fördern (Handlungsfeld 3)*
4. *Sofortmassnahmen (Handlungsfeld 3)*
5. *Autofrei erleben (Handlungsfeld 3)*
6. *Umweltzonen anstreben (Handlungsfeld 5)*
7. *Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement (Handlungsfeld 5)*
8. *Förderung autofreier Haushalte und Entwicklung autoarmer Areale (Handlungsfeld 5)*
9. *Mobilitätsbonus einführen (Handlungsfeld 7)*

Bei allen anderen Massnahmen sieht Pro Velo keinen Spielraum für eine in Fragestellung. So regelt beispielsweise das neue Veloweggesetz des Bundes, dass die Kantone eine Fachstelle für den Veloverkehr besetzen müssen. Das Pilotprojekt zum Road Pricing ist auf den Anzug Wüest-Rudin ([20.5075](#)) zurückzuführen, welcher unterdessen abgeschlossen wurde, da sich Basel mit einem Pilotversuch beim Bund beworben hat. Die Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr war indirekt Auftrag des Anzugs Perret ([20.5183](#)), die Gesetze zum Umgang mit Quartierparkings ([18.1410](#)) sowie auch der Umgang mit der Elektromobilität ([19.0926](#)) wurden durch den Grossen Rat erst kürzlich verabschiedet. Pro Velo hätte es demnach bevorzugt, wenn die Mobilitätsstrategie zwischen neuen Massnahmen und bereits beschlossenen Massnahmen unterschieden hätte.

Des Weiteren hätte sich Pro Velo erhofft, dass auf die Forderungen von aktuellen Initiativen stärker eingegangen wird. Die Forderungen der beiden bereits eingereichten Stadtklima-Initiativen und die Forderungen der laufenden Initiative für sichere Velorouten werden allesamt nicht erfüllt, was Pro Velo bedauert. Alle drei Initiativen hätten bei Annahme durch die Stimmbevölkerung eine starke Veränderung der Mobilitätsstrategie zur Folge. Demnach sollte bei Annahme der Initiativen die Massnahmen in betroffenen Handlungsfeldern diesbezüglich angepasst werden.

Zur konsequenten Umsetzung des neuen Umweltschutzgesetzes und zur Erreichung der Klimaziele schlägt Pro Velo im Folgenden eine Verbesserung der Zielsetzungen und eine Ergänzung der Massnahmen vor.

3. Ziele

«Die Mobilitätsstrategie Basel definiert vier Wirkungsziele. Wie beurteilen Sie die Differenz zwischen der aktuellen Situation und Ihren persönlichen Wunschvorstellungen in Bezug auf diese Ziele? Ziel ist erreicht / Kleine Verbesserung nötig /Grosse Verbesserung nötig /Keine Meinung»

Pro Velo kritisiert, dass die Zielsetzung nicht quantifizierbar ist. Bei allen Zielen fehlen konkrete Zielsetzungen, mit welchen man die Ziele des Umweltschutzgesetzes und die Klimaziele überprüfen kann und bei Bedarf die Massnahmen anpassen kann. Pro Velo regt daher an, die Zielbereiche mit konkreteren Zielsetzungen zu ergänzen und den Fortschritt dieser Ziele regelmässig zu überprüfen

Erreichbarkeit erhöhen

Heute sind lange nicht alle Gebiete des Ziel- und Quellverkehrs mit dem Velo gut erschlossen. Das Veloroutennetz ist lückenhaft und nicht für alle Altersklassen geeignet. Pro Velo regt daher folgende Ziele an:

- Im Jahr 2035 verbindet ein lückenloses Netz von Velovorzugsrouten mit insgesamt 50 km die Quartiere untereinander und mit der Innenstadt. Die Velovorzugsrouten sind mit den Velorouten aus dem angrenzenden Ausland und Baselland verknüpft. Die Velovorzugsrouten haben eine durchgehende Mindestbreite von mindestens 2.4 Metern (Initiative für sichere Velorouten).
- Der Teilrichtplan Velo ist bis zum Jahr 2035 lückenlos ausgestaltet. Auf allen Basis- und Pendelrouten steht dem Velo mind. 1.8 m Platz in beide Richtungen zur Verfügung (Initiative für sichere Velorouten).
- Die Frist zur Umsetzung des Veloweggesetzes des Bundes (ca. bis 2047) kann Basel bereits 2035 erfüllen, da Basel eine Vorreiterrolle unter den Velostädten einnehmen will und der Teilrichtplan Velo eine gute Grundlage bietet, um schneller zu sein als andere Kantone.

Verkehrssicherheit verbessern

Heute sterben in Basel-Stadt jährlich 1-2 Personen im Veloverkehr und rund 50 Velofahrende werden schwer verletzt. 2018 wurde bei der Städtebefragung von Pro Velo im Rahmen des Prix Velo die objektive Verkehrssicherheit von den Velofahrenden in Basel-Stadt als ungenügend bewertet (Schnitt: 3.9 von 6). Auf diesem Niveau ist es schwierig, mehr Menschen aufs Velo zu bringen und den Veloverkehr zu fördern. Zudem ist auch die gefühlte Sicherheit der Velofahrenden ein wichtiger Aspekt bei der Förderung des Veloverkehrs. Pro Velo regt daher folgende Ziele an:

- Ab sofort sterben keine Velofahrenden mehr im Strassenverkehr.
- Ab sofort reduzieren sich die Unfallzahlen jährlich um 10%.
- Die gefühlte Sicherheit der Velofahrenden ist bis zum Jahr 2035 auf die Note 5.5 zu steigern.

Klimaneutralität erzielen

Um die Klimaziele zu erreichen, muss der MIV reduziert und der Anteil des Veloverkehrs erhöht werden (vgl. Infrac-Grundlagenbericht S. 42). Dazu braucht es klare Zielsetzungen, vor allem im Bereich des Modalsplits. 2015 lag der Modalsplit-Anteil der Stadtbevölkerung beim Veloverkehr bei 17%; der Veloverkehrsanteil mit Start oder Ziel im Stadtgebiet bei 12% (Städtevergleich Mobilität 2015). Seit 2015 hat der Veloverkehr laut Verkehrsindex um 24% zugenommen, wobei nun geschätzt ein Modalsplit von 21% (Stadtbevölkerung) und 15% (Ziel- und Quellverkehr) angenommen werden kann, Pro Velo regt daher folgende Ziele an:

- Bei der von der Stadtbevölkerung zurückgelegten Wege soll der Veloanteil beim Modalsplit bis 2030 auf 30 Prozent steigen, bis 2040 auf 35 Prozent.
- Beim Modalsplit des Ziel- und Quellverkehrs soll der Veloanteil bis 2030 auf 25 Prozent steigen. Bis 2040 soll der Veloverkehrsanteil auf 30 Prozent des Gesamtverkehrsanteils steigen.
- Wege, die nicht durch Velo- oder Fussverkehr abgewickelt werden können, müssen durch den Öffentlichen Verkehr substituiert werden. Ein Restanteil an 5% MIV kann bestehen bleiben.

Lebensqualität steigern

Der Veloverkehr kann einen wichtigen Beitrag zu mehr Lebensqualität leisten. Einerseits trägt mehr Veloverkehr zur Verbesserung der Luftqualität bei. Andererseits ist der Veloverkehr auch ein leises Verkehrsmittel, das soziale Interaktionen zulässt. Für eine bessere Lebensqualität muss daher unbedingt die Veloförderung ins Zentrum gerückt werden. Die in der Mobilitätsstrategie erwähnte Messung der Perception der Lebensqualität hält Pro Velo für ungeeignet, da sie nicht spezifisch auf das Mobilitätsverhalten ausgerichtet ist. Insbesondere für die Velofahrenden regt Pro Velo eine Steigerung des Komforts an, um den für die Lebensqualität wichtigen Veloverkehr zu fördern und gleichzeitig den Komfort und damit die Lebensqualität der Velofahrenden zu steigern:

- Jährlich werden 0.5% der Verkehrsfläche an den Velo-, Fuss- und öffentlichen Verkehr umverteilt. Ebenfalls jährlich werden 0.5% der Verkehrsfläche begrünt (Stadtklima-Initiativen).
- Bis 2030 werden neue Veloabstellplätze gem. TRP Velo geschaffen (10% davon Cargo-Velo-Abstellplätze).

4. Handlungsfelder

«Sind die Handlungsfelder in der Mobilitätsstrategie notwendig und zweckmässig, um die definierten Ziele zu erreichen? Ja/ Eher ja/ Eher Nein/ nein/ Keine Meinung»

Aktive Mobilität priorisieren und ausbauen (Ja)

Kollektive Mobilitätsangebote erweitern (Ja)

Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren (Ja)

Stadt der kurzen Wege verwirklichen (Ja)

Treibhausgasemissionen im Verkehr auf «Netto-Null» reduzieren (Ja)

Mobilität regional denken und gemeinsam lösen (Eher ja)

Chancen von Digitalisierung und Innovation nutzen (Eher nein)

5. Massnahmenplan

«Ein umweltfreundliches Verkehrssystem kann nur mit einer Vielzahl von Massnahmen aus unterschiedlichen Bereichen erreicht werden. Der Regierungsrat schlägt deshalb gemäss Kapitel 3 insgesamt 38 Massnahmen bzw. Massnahmenpakete vor. Mögliche Antworten: Ja/ Eher ja/ Eher Nein/ nein/ Keine Meinung»

5a Sind die aufgeführten Massnahmen zum Handlungsfeld «Aktive Mobilität priorisieren und ausbauen» notwendig und zweckmässig, um die gesetzten Ziele zu erreichen?

Umsetzungsprogramm Teilrichtplan Velo (Ja)

Umsetzungsprogramm Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege (Keine Meinung)
Schlüsselprojekte Fuss- und Veloverkehr (Ja)
Velofachstelle innerhalb der Verwaltung (Ja)
Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr (Ja)
Veloverleihsystem Basel (Ja)

Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Aktive Mobilität priorisieren und ausbauen»?

Um die gesetzten Klimaziele zu erreichen, muss der Verkehr stark umgestaltet werden. Die Veloinfrastruktur muss massiv verbessert und für alle Altersgruppen nutzbar gemacht werden. Die in der vorliegenden Strategie beschriebenen Massnahmen entsprechen dem Status Quo der Veloplanung und beinhalten bis auf die Einführung einer Velofachstelle und einer Rahmenausgabenbewilligung keine Neuheiten. Beide neuen Aspekte hat Pro Velo bereits erwartet aufgrund des Vorstosses Perret und des neuen Veloweggesetzes. Doch auch sie sind ungenügend, um das Velo tatsächlich in dem Masse zu fördern, wie es für die Mobilitätswende gefördert werden müsste. Zu den einzelnen Massnahmen nimmt Pro Velo wie folgt Stellung:

Umsetzungsprogramm Teilrichtplan:

Sofortmassnahmen:

Pro Velo weist darauf hin, dass im Umsetzungsprogramm aus dem Jahr 2016 (im Folgenden UP 2016 genannt) die Umsetzung sämtlicher Sofortmassnahmen aus Eigenleistung bereits vor 2019 versprochen wurden. Einige davon wurden jedoch noch nicht umgesetzt:

- Die versprochene Einrichtung von Grünen Wellen fürs Velo blieb bis anhin aus.
- Ebenfalls ausstehend ist die versprochene Aufhebung von Schräg-/ Senkrecht-Parkierung auf Velorouten (Beispiele: Türkheimerstrasse, Colmarerstrasse, Bündnerstrasse, Karl Jaspers-Allee, Hochstrasse) (vgl. UP 2016, S. 8).

Antrag: Pro Velo fordert, dass die ausstehenden Sofortmassnahmen bis 2024 umgesetzt werden und die entsprechenden finanziellen und personellen Mittel geschaffen werden, um weitere Sofortmassnahmen realisieren zu können. Dazu ist ein Velo-Express-Team einzusetzen und der Budgetposten für den Langsamverkehr im Budget um 1 Million Franken pro Jahr zu erhöhen (Initiative für sichere Velorouten).

Verweise auf Agglomerationsprogramme:

Pro Velo begrüsst diese Massnahme, sie ist jedoch keine Neuerung, sondern Teil des bereits verabschiedeten UP 2016.

Pro Velo erwartet schon länger den Baustart folgender Projekte aus den jeweiligen Agglomerationsprogrammen (im Folgenden AP genannt)

1. Generation:

1. Veloparking Badischer Bahnhof (A)
2. Velo- und Fussgängerbrücke SNCF (A)

2. Generation:

1. Gedeckte Bike & Ride-Anlagen an Haltestellen des ÖV in Basel/Riehen (A)
2. Riehen: Fuss- und Veloverbindung Weilstrasse mit Anschluss Wiese (A)
3. Riehen: Bahnquerung S-Bahnlinie (Friedhofweg) (A)
4. Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse - Theodor Herzl-Strasse (Ae)
5. Veloverbindung Gellert-St. Jakob-Dreispietz (Ae)
6. Veloerschliessung regionaler Arbeitsplatzschwerpunkt Dreispietz (Ae)
7. Fuss- und Veloverbindung Hafen Kleinhüningen/Klybeck (Ae)
8. Veloverbindung Lange Erlen (Ae)

3. Generation:

1. Basel: priorisierte Velorouten 1. Etappe (A)
2. Basel: Fuss-/Velobrücke Dreiländereck "Hafenbrücke" (A)

3. Basel: St. Jakobs-Strasse – Velomassnahmen (A)
4. Riehen: Bahnunterführung Rüchligweg / Hebelschulhaus (A)
5. Riehen: Bahnunterführung Grienbodenweg (A)
6. Basel: Fuss- und Veloerschliessung an Parc des Carrières (Bachgraben - Rue de Bâle) (Ae)
7. Basel: Priorisierte Velorouten – Eigenleistungen (Ae)

4. Generation:

1. Netzlücken Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe (A)
2. Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz (A)
3. Velostationen (A)

Des Weiteren erwartet Pro Velo auch, dass die Abschnitte aus der Schwachstellenanalyse im UP 2016, welche zur Eigenleistungsfinanzierung aufgelistet sind (UP 2016, S.13 – 18), möglichst rasch behoben werden.

Antrag 1: Pro Velo erwartet demnach, dass alle *eingereichten* A- und Ae-Projekte der 1. Und 2. Generation bis 2027 realisiert sind, wo nötig in Eigenleistung.

Antrag 2: Pro Velo erwartet darüber hinaus, dass auch alle im UP 2016 aufgelisteten Schwachstellen bis 2027 behoben sind, wo nötig in Eigenleistung.

Antrag 3: Die priorisierten Routen sind, gemäss UP 2016 bis spätestens 2027 durchgehend zu realisieren.

Antrag 4: Alle Netzlückenschliessungsprojekte aus dem UP 2016 müssen demnach bis spät. 2027 realisiert sein, unabhängig der Finanzierung des AP und notfalls auch in Eigenleistung.

Kantonale Bike&Ride-Anlagen (Aggloprogramm 2. Generation):

Im UP 2016 wurde die Umsetzung dieser Bike& Ride Anlagen bereits für den Umsetzungshorizont 2019 – 2022 versprochen. Bis anhin sind jedoch u.W. erst drei umgesetzt.

Antrag: Pro Velo fordert, mit der Umsetzung nicht bis 2027 zu warten, zumal alle Anlagen bereits bis 2022 versprochen wurden. Wir fordern eine rasche Umsetzung.

Schwachstellenanalyse

Pro Velo begrüsst die «Schwachstellenanalyse Knoten inkl. Anpassungen teilweise im Rahmen Erhaltungsplanung 2021–2030» sehr. Sie ist zu beschleunigen.

Antrag: Bis 2027 sind sämtliche im UP 2016 aufgelisteten Schwachstellen an Knoten behoben.

Aufhebung Autoparkplätze

Pro Velo begrüsst diese Massnahme sehr. Pro Velo bedankt sich herzlich für die bisherige Umsetzung und freut sich auf weitere Massnahmen in diesem Bereich. Die Sicherheit der Velofahrenden hat sich auf diesen Strecken deutlich verbessert.

Einführung Velostrassen, ausgeweitete Radstreifen, Rechtsabbiegen bei Rot und weitere Sofortmassnahmen 2021–2024

Diese Punkte sind bereits seit 2016 im UP 2016 enthalten und wurden bis anhin gut umgesetzt.

Antrag: Pro Velo wünscht eine Ausweitung der Massnahmen, da sie das Velofahren deutlich attraktiver machen.

Weitere Forderungen:

Vervollständigung Grossprojekte

Weder die Velostation Süd am Bahnhof, noch die Hafibrücke fanden Eingang in die Mobilitätsstrategie. Dies kritisiert Pro Velo, denn erstere muss für Finanzierung aus dem AP bis 2027 begonnen sein, zweitere ist als Ziel im Legislaturplan aufgelistet und sollte demnach auch hier auffindbar sein.

Antrag: Pro Velo fordert, dass die Mobilitätsstrategie mit diesen und weiteren bereits versprochenen Grossprojekten ergänzt wird.

Mehr Personal fürs Velo

In den AP der 1. und 2. Generation wurde der Baustart sämtlicher A-Projekte für die Zeit zwischen 2011 und 2018 geplant und angegeben. Die A-Projekte der 3. Generation wurden mit dem Umsetzungshorizont 2019 – 2022 im Agglomerationsprogramm 3. Generation eingereicht. Diese Projekte sind Teil des UP 2016. Die Fertigstellung des Umsetzungsprogramms wurde innert 10 Jahren versprochen und so vom Regierungsrat verabschiedet. Aufgrund den Verzögerungen bei der Umsetzung der Agglomerationsprojekte (A-Projekte) und des UP 2016 sieht Pro Velo Handlungsbedarf. Die Tatsache, dass kaum Planungen in der vorgesehenen Frist realisiert wurden, muss nun zum raschen Handeln führen.

Antrag: Die Verwaltung muss eine gut ausgebaute Velofachstelle haben, welche als Hauptaufgabe das Umsetzungsprogramm auf mehreren Ebenen vorantreiben kann. Ohne einen Ressourcenausbau auf der Verwaltung zweifelt Pro Velo daran, dass das Umsetzungsprogramm bis 2027 realisierbar ist. Es droht, dass die Gelder aus dem AP verloren gehen.

Ein neues Umsetzungsprogramm 2027 bis 2037:

Das neue Veloweggesetz des Bundes sieht vor, dass die Kantone zusammenhängende, durchgehende und sichere Wegenetze für den Veloverkehr planen und innert 20 Jahren umsetzen (Frist wird wohl ca. 2047 sein). Basel-Stadt hat mit dem Teilrichtplan und dem UP 2016 bereits gute Grundlagen und kann daher mit der Umsetzung schneller voranschreiten als andere Kantone.

Antrag: Pro Velo fordert daher, dass bis zum Jahr 2037 der Teilrichtplan so umgesetzt ist, dass er dem Veloweggesetz genügt: Bis 2037 sind sämtliche Basis- und Pendelrouten durchgehend, sicher und haben einen homogenen Ausbaustandard. Dazu braucht es ein neues Umsetzungsprogramm 2027 bis 2037.

Ein Velofonds und zusätzliche Mittel im Budget

Die zahlreichen voranstehenden Netzlückenschliessungen und die Homogenisierung des Ausbaustandards etc. brauchen weitere Finanzierung. Der grosse Bedarf an Veloabstellplätzen sowie auch die Projekte haben Kostenfolgen. Auch die damit verbundenen personellen Ressourcenerhöhungen müssen mitgedacht werden.

Antrag: Es ist so rasch als möglich ein Velofonds zu errichten. Dieser soll mit 5 Millionen pro Jahr gespiesen werden (Initiative sichere Velorouten).

Ein neues Velo-Express Team

Das Routennetz des Teilrichtplans hat nach wie vor viele Gefahrenstellen und Lücken. Pro Velo nimmt viele Gefahrenmeldungen entgegen und leitet sie zur Behebung den Zuständigen weiter. Auf Dauer sollte das jedoch durch die Verwaltung gemacht werden, denn schliesslich ist ein sicheres Veloroutennetz in der Verantwortung des Kantons, und nicht in der von Pro Velo (Selbstverständlich ist Pro Velo aber weiterhin behilflich, um Problemstellen zu melden und Lösungen zu finden.).

Antrag: Es ist ein neues departementsübergreifendes (JSD & BVD) Velo-Express Team (vgl. Zürich) zusätzlich zur Velofachstelle einzuführen. Dieses soll Gefahrenstellen rasch beheben, rasche Sofortmassnahmen tätigen können und für eine sichere Baustellenführung zuständig sein.

Die Anpassung des Teilrichtplans aufgrund des neuen Veloweggesetzes

Das Veloweggesetz fordert, dass die Velorouten durchgehend, sicher und mit einem homogenen Ausbaustandard ausgestattet sind. Der Teilrichtplan Velo hat bisher keine Mindestnormen.

Antrag: Um das Veloweggesetz zu erfüllen, muss der Teilrichtplan Velo mit Mindestnormen für Velorouten im Sinne eines «homogenen Ausbaustandards» aufgewertet werden. Der Einfachheit halber kann man sich dabei an den Standards der Stadt Bern orientieren.

Das Veloweggesetz fordert ebenfalls eine Ersatzpflicht für Velowege.

Antrag: Es braucht eine Wegweisung, wie Velorouten des Teilrichtplans ersetzt werden können, wenn sie nicht sicher befahren werden können (z. Bsp. bei Baustellen).

Des Weiteren fordert das Veloweggesetz, dass der Routenplan bis voraussichtlich 2047 durchgängig umgesetzt ist.

Antrag: Dazu ist der Teilrichtplan mit einer konkreten Zielsetzung zu ergänzen. Pro Velo schlägt 2037 als Ziel vor. Zur Zielerreichung müssen mehr Velomassnahmen ausserhalb der Erhaltungsplanung geschehen.

Weitere Projekte aus Eigenleistung für Finalisierung Teilrichtplan bis 2037

Zur Finalisierung eines durchgehenden und sicheren Veloroutennetzes auf Basis des Teilrichtplans bedarf es auch weiterer Massnahmen, die über das Umsetzungsprogramm des Teilrichtplans hinausgehen.

Es ist auffällig, dass gewisse Projekte in ihrem Planungshorizont in den Agglomerationsprogrammen jeweils zurückgestellt werden. Diese Projekte sind jedoch wichtig zur Lückenschliessung.

Antrag: Daher müssen nun folgende *eingereichten B- oder C-Projekte* der Agglomerationsprogramme 2.-4. Generation im Planungshorizont vorgezogen und falls nötig frühzeitig aus dem Velofonds bzw. in Eigenleistung finanziert werden:

1. Basel: Fuss- und Velo(hoch)weg Bad Bhf – Grenzach-Wyhlen (2. & 3. AP – B/ C)
2. Basel: Fuss-/Velobrücke Güterbahnhof Wolf (2. & 3. AP – B/C)
3. Basel: Neue Gleisfeldquerung Ost (ehemals West) am Bahnhof Basel SBB (2. & 3. AP – B/C)
4. Veloverbindung Gundeli-Innenstadt (4. AP - B)
5. Fuss-/Velobrücke Dreiländereck (2. AP - B)
6. Basel: Sevogelbrücke (2. & 3. AP - B)
7. Neue Velostation West und Ost am Bahnhof Basel SBB (2. & 3. AP – B/C)
8. Basel: Velostationen Regionalschwerpunkt Innenstadt Basel (2. & 3. AP - B)
9. Anbindung neue S-Bahn Haltestelle Riehen Grenze (2. AP - B)
10. LV-Anbindung S-Bahn-Haltestellen (Massnahmenpaket) (1. AP - B)
11. Verbesserte Zugänglichkeit Badischer Bahnhof (B)
12. Basel: Priorisierte Velorouten - 2. Etappe (3. AP - B)
13. LV-Korridorpaket Kern (3. AP – B & C)

5b Sind die aufgeführten Massnahmen zum Handlungsfeld «Kollektive Mobilitätsangebote erweitern» notwendig und zweckmässig, um die gesetzten Ziele zu erreichen?

Angebotsverbesserungen Tramnetz (inkl. Infrastrukturausbau) keine Meinung

Angebotsverbesserungen Busnetz (inkl. Infrastrukturausbau) keine Meinung

Hindernisfreier Zugang zum ÖV (Umsetzung BehiG) keine Meinung

Angebotsverbesserungen S-Bahn Basel tirreno (inkl. Infrastrukturausbau) keine Meinung

Ridesharing fördern Eher Ja

Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Kollektive Mobilitätsangebote erweitern»?

Pro Velo bevorzugt gegenüber Ride-Sharing, Massnahmen für Betriebe, um Personen mit dem Velo zur Arbeit zu bringen.

Antrag: Prioritär soll das Velo (auch in Kombination mit dem ÖV) als Verkehrsmittel erster Wahl für betriebliche Mobilitätskonzepte gelten. Entsprechende Förderangebote (z. Bsp. Subventionierung bike to work, Firmenvelos o.ä.) sind zu errichten. Eine Finanzierung über den Mobilitätsfonds ist zu prüfen.

5c Sind die aufgeführten Massnahmen zum Handlungsfeld «Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren» notwendig und zweckmässig, um die gesetzten Ziele zu erreichen?

Förderung von Quartierparkings keine Meinung

Weiterentwicklung Parkraumbewirtschaftung keine Meinung

Kleine Fahrzeuge fördern (Eher Ja)

Shared Mobility fördern (Eher Ja)

Sofortmassnahmen (Ja)

Autofrei erleben (Ja)

Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren»?

Kleine Fahrzeuge fördern

Um den Flächenverbrauch im Verkehr zu reduzieren, müssen prioritär das Velo (und der Fussverkehr) als flächeneffizienteste Verkehrsmittel gefördert werden. Die Bevorzugung dieser Verkehrsarten gegenüber dem Auto ist auch im Umweltschutzgesetz geregelt.

Antrag: Prioritär muss das Velo gefördert werden. Dazu sind Veloförderungsprogramme aufzubauen, zu subventionieren und auch in den Parkkartenpreisen und der Motorfahrzeugsteuer entsprechende Anreize zum Umstieg aufs Velo zu setzen.

In der Innenstadt braucht es keine «Kleinparkfelder an attraktiver Lage» für Autos. Der Bedarf an Veloabstellplätzen ist jedoch gross.

Antrag: In der Innenstadt werden mehr Abstellmöglichkeiten für Velos und Cargovelos geschaffen.

Shared Mobility fördern

Geteilte Verkehrsmittel sind sinnvoll. Besonders flächeneffizient sind diese in Kombination mit ÖV, Velo- und Fussverkehr und ohne Besitz eines eigenen Autos.

Antrag: Förderung von Shared Mobility wird immer begleitet mit Veloförderung und Anreizen zur Abkehr vom eigenen Autobesitz.

Sofortmassnahmen

Die Sofortmassnahmen sind für Pro Velo die logische Konsequenz zur Abstimmung von Februar 2020. Die Sicherheit der Velofahrenden muss höher gewichtet werden als die Kapazität für den Autoverkehr. Pro Velo erhofft sich eine raschere Umsetzung solcher Massnahmen als bisher (vgl. Fall Luzernerring). Über die Schaffung von Cargovelo-Abstellplätzen ist Pro Velo sehr erfreut.

Antrag: Sofortmassnahmen werden auch dann umgesetzt, wenn die Kapazität für den Autoverkehr dadurch geschmälert wird.

5.d Sind die aufgeführten Massnahmen zum Handlungsfeld «Stadt der kurzen Wege verwirklichen» notwendig und zweckmässig, um die gesetzten Ziele zu erreichen?

Öffentliche Räume aufwerten (Eher nein)

Umsetzung Tempo 30-Konzept (Ja)

Einrichtung weiterer Begegnungszonen (Ja)

Umsetzung Gestaltungskonzept Innenstadt (Eher nein)

Konzept städtischer Güterverkehr (Ja)

5d2 Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Stadt der kurzen Wege verwirklichen»?

Umsetzung Tempo 30:

Tempo 30 integral ist ein wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheit der Velofahrenden.

Antrag: Tempo 30 wird im Siedlungsgebiet integral angewendet.

Einrichtung weiterer Begegnungszonen

Begegnungszonen müssen vorangetrieben werden. Um Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr zu vermeiden, braucht es Begleitmassnahmen.

Antrag 1: Die von der UVEK geforderte Kampagne zu Begegnungszonen wird umgesetzt.

Antrag 2: Begegnungszonen werden vom Kanton proaktiv eingerichtet, nicht erst nach Anträgen aus der Bevölkerung.

Konzept städtischer Güterverkehr:

Das Velo kann eine wichtige Rolle im städtischen Güterverkehr einnehmen.

Antrag: Dem Potential der Lastenvelos und weiteren veloähnlichen Fahrzeugen wird das Konzept gerecht.

5e Sind die aufgeführten Massnahmen zum Handlungsfeld «Treibhausgasemissionen im Verkehr auf «Netto-Null» reduzieren» notwendig und zweckmässig, um die gesetzten Ziele zu erreichen?

Ausbau Ladestationen (keine Meinung)

Weitere Förderung Elektrofahrzeuge (keine Meinung)
Umweltzonen anstreben (Ja)
Aktionsprogramm «Basel unterwegs» (Ja)
Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement (Ja)
Förderung autofreie Haushalte und Entwicklung autoarmer Areale (Ja)

5e2 Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Treibhausgasemissionen im Verkehr auf

Allgemein: Pro Velo stimmt folgendem Satz nicht zu: «Die Reduktion von Treibhausgasemissionen im Verkehr zielt direkt auf einen höheren Anteil von Elektrofahrzeugen am motorisierten Verkehr.» (S. 34). Die Treibhausgasemissionen können am effizientesten reduziert werden, wenn ganz aufs Auto verzichtet wird. Dem Velo kommt dabei eine wichtige Rolle zu.

Antrag: Die Abkehr vom MIV und dessen Ersatz durch Velos (und ÖV/ Fussverkehr) wird in diesem Handlungsfeld prioritär behandelt.

Aktionsprogramm «Basel unterwegs»

«Basel unterwegs» hat sich bewährt. Um die Klimaziele zu erreichen, müssen solche Programme jedoch weiterentwickelt und ausgebaut werden.

Antrag: Weitere Aktionsprogramme und Fördermassnahmen für den Veloverkehr werden geschaffen.

Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement

Pro Velo begrüsst eine Weiterentwicklung des Mobilitätsmanagements. Bei der Beratung soll dem Velo jedoch prioritär Beachtung geschenkt werden.

Antrag: Das Mobilitätsmanagement wirkt auf die Steigerung des Veloverkehrs hin (bspw. Förderung von bike to work etc., Anschaffung von Firmenvelos etc.).

Förderung autofreie Haushalte und Entwicklung autoarmer Areale

Je weniger Autos in Basel-Stadt unterwegs sind, desto stärker kann der Veloverkehr gefördert und sicher abgewickelt werden. Diese Massnahme muss daher stark ausgebaut werden.

Antrag 1: Der Anschluss von Entwicklungsgebieten mit Velovorzugsrouten muss rasch nachgeholt werden (bspw. Bachgraben). Er muss dem Autoverkehr gegenüber prioritär erfolgen.

Antrag 2: Für neue Bebauungen muss angestrebt werden, dass diese möglichst «autofrei» und nicht «autoarm» funktionieren. Bebauungspläne und Zielsetzungen sind entsprechend anzupassen.

Antrag 3: Anreize für autofreies Wohnen sollen direkt umgesetzt und nicht erst geprüft werden. Der Auftrag im Umweltschutzgesetz dazu ist klar genug, um auf die Prüfungsphase zu verzichten.

5f Sind die aufgeführten Massnahmen zum Handlungsfeld «Mobilität regional denken und gemeinsam lösen» notwendig und zweckmässig, um die gesetzten Ziele zu erreichen?

Regionales Verkehrsmanagementkonzept (keine Meinung)

Regionales Veloroutennetz (Ja)

Regionales Güterverkehrskonzept (keine Meinung)

Trimodales Containerterminal Basel Nord (Keine Meinung)

Sicherstellung HLS-Kapazitäten (Nein)

Mobilitätsfonds (Ja)

5f2 Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Mobilität regional denken und gemeinsam lösen?»

Regionales Veloroutennetz

Anträge: Die Anträge von Pro Velo aus dem Kapitel «aktive Mobilität priorisieren und ausbauen» kommen auch hier zur Geltung.

Sicherstellung HLS-Kapazitäten

Durch den stetigen Ausbau der HLS-Kapazitäten wird der MIV im Kanton nicht reduziert. Statt auf die HLS-Kapazitäten Rücksicht zu nehmen, sollte die Kapazität für den Veloverkehr Priorität geniessen.

Antrag: Die Sicherstellung der HLS-Kapazitäten sollte als Massnahme aus der Mobilitätsstrategie gestrichen werden.

5g Sind die aufgeführten Massnahmen zum Handlungsfeld «Chancen von Digitalisierung und Innovation nutzen» notwendig und zweckmässig, um die gesetzten Ziele zu erreichen?

Umsetzung städtisches Verkehrslenkungskonzept (Ja)

Trendbeobachtung im Strassenverkehr (Keine Meinung)

Road Pricing testen (Ja)

Mobilitätsbonus einführen (Ja)

5g2 Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Chancen von Digitalisierung und Innovation nutzen»?

Umsetzung städtisches Verkehrslenkungskonzept

Die Reduktion des MIVs im Kanton Basel-Stadt kann durch Dosieranlagen gut erreicht werden. Damit wird der Veloverkehr sicherer und attraktiver. Die Reduktion trägt zudem dazu bei, Konflikte zwischen ÖV und Veloverkehr zu vermeiden.

Antrag: Es sind an allen Einfallsachsen Dosieranlagen zu erstellen (nicht nur an vier).

Road Pricing testen

Antrag: Der Veloverkehr soll vom Road/Mobility-Pricing ausgeschlossen sein.

Mobilitätsbonus einführen

Anreize zur Abkehr vom eigenen Auto belohnen die Personen, welche bisher mit einem eigenen Auto Fläche in Anspruch genommen haben und Treibhausgasemissionen getätigt haben. Pro Velo sieht dabei die Notwendigkeit von solchen Anreizen als gegeben. Dennoch sind diese Anreize ungerecht gegenüber all jenen, die bisher umweltfreundlich unterwegs waren.

Antrag: Der Mobilitätsbonus soll vor allem die Personen belohnen, welche bisher kein eigenes Auto besitzen und hauptsächlich mit dem Velo (und Fussverkehr/ ÖV) unterwegs waren.

6. Wirkung

Denken Sie, dass mit den vorgeschlagenen Massnahmen die gesteckten Ziele erreicht werden?

Mögliche Antworten: Voraussichtlich vollständig erreicht/ Zu grossen Teilen erreicht/ In geringem Masse erreicht/ überhaupt nicht erreicht/ keine Meinung

Erreichbarkeit erhöhen (In geringem Masse erreicht)

Verkehrssicherheit verbessern (In geringem Masse erreicht)

Klimaneutralität erzielen (In geringem Masse erreicht)

Lebensqualität steigern (In geringem Masse erreicht)

Kommentar:

Um die Wirkung der Ziele genauer messen zu können, braucht es quantitative Ziele und Zwischenziele. Werden diese nicht erreicht, braucht es weitergehende Massnahmen.

7. Weitere Anmerkungen

Haben Sie weitere Anliegen oder Bemerkungen zum vorliegenden Entwurf der Mobilitätsstrategie?

Nein