



Basel, 30. April 2019

Erläuterungsbericht zur Anpassung des Teilrichtplans Velo des Kantons Basel-Stadt (TRP Velo 2018)

Inhalt

1.	Ausgangslage	3
1.1	Anlass.....	3
1.2	Zweck und Inhalt des Teilrichtplans Velo	3
1.3	Verfahren.....	3
2.	Erläuterungen zur Karte des Veloroutennetzes und der Veloparkieranlagen	5
2.1	Zweck der Karte.....	5
2.2	Inhalt.....	5
3.	Erläuterungen zum Strategie- und Massnahmenbericht	8
3.1	Zweck des Berichts.....	8
3.2	Inhalt.....	8
4.	Ergebnisse der öffentlichen Vernehmlassung und Mitwirkung	12
4.1	Überblick über die Rückmeldungen	12
4.2	Zusammenfassung der Auswertung der externen Vernehmlassung	12
4.3	Wesentliche Änderungen.....	15

1. Ausgangslage

Der Kanton Basel-Stadt legt das Veloroutennetz in einem Teilrichtplan fest. Vorliegender Erläuterungsbericht informiert über das Verfahren zur Anpassung des kantonalen Teilrichtplans Velo, dessen wesentlichen Inhalte und Verbindlichkeit.

1.1 Anlass

Der bisherige Teilrichtplan Velo (TRP Velo) wurde 2013 in enger Abstimmung mit der Anpassung 2012 des kantonalen Richtplans Basel-Stadt (RP BS) in einer Gesamtrevision überarbeitet. Die Karte des Veloroutennetzes war vorher Bestandteil des Anhangs im RP BS. Mit der „Anpassung 2012“ des RP BS, die der Regierungsrat am 10. Juni 2014 erlassen und der Bundesrat am 29. April 2015 genehmigt hat, wurden die Teilrichtplankarten nicht mehr im Anhang geführt. Der Regierungsrat hat am 28. Oktober 2014 den Teilrichtplan Velo (TRP Velo 2013) als eigenes Planungsdokument genehmigt.

Die Anpassung 2018 des TRP Velo ist ausgelöst durch übergeordnete Planungen wie der parallel laufenden Anpassung Mobilität des kantonalen Richtplans und dem Agglomerationsprogramm Basel und erfolgt in enger Abstimmung mit diesen. Sie berücksichtigt zudem die Erarbeitung des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege (TRP FW). Des Weiteren sind die aktuellen Planungen zu Arealentwicklungen eingeflossen.

1.2 Zweck und Inhalt des Teilrichtplans Velo

Der Teilrichtplan Velo ist ein behördenverbindliches Instrument, um das Veloroutennetz festzuhalten und die Abstimmung mit anderen Vorhaben sowie die Berücksichtigung des Veloverkehrs in übergeordneten Planungen und Grossprojekten sicherzustellen.

Der TRP Velo besteht aus zwei Teilen mit folgenden behördenverbindlichen Inhalten:

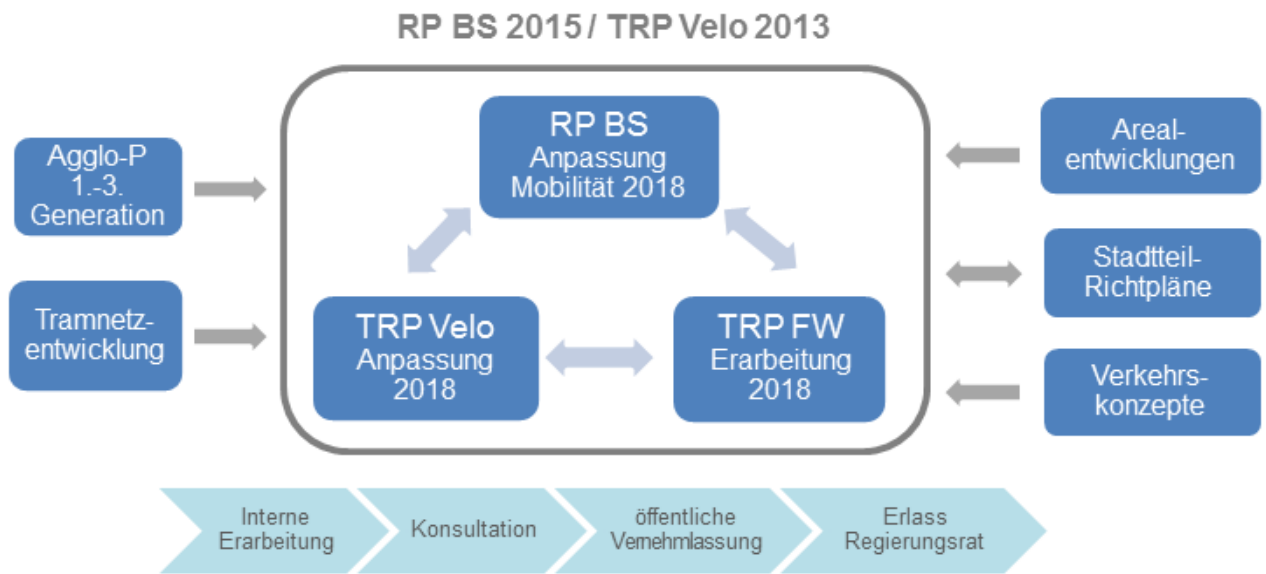
- **Karte des Veloroutennetzes und der Veloparkieranlagen:** Basis- und Pendlerrouen sowie Bike&Ride-Anlagen und Velostationen.
- **Strategie- und Massnahmenbericht:** Planungsgrundsätze in Form von Leitsätzen, Teilstrategien und Grundsätzen sowie qualitative Anforderungen und örtliche Festlegungen für das Veloroutennetz und die Veloparkieranlagen.

Die Struktur des TRP Velo 2018 basiert auf dem TRP Velo 2013, seine Aktualisierung lehnt sich an den parallel erarbeiteten TRP FW an, welcher in einem eigenen Bericht erläutert wird. Sein Inhalt berücksichtigt auch die örtlichen Festlegungen des TRP FW mit Bezug zum Veloverkehr. Nicht mehr auf aktuellem Stand befindliche bzw. ungültige Eintragungen im TRP Velo 2013 wurden entsprechend angepasst bzw. gelöscht.

1.3 Verfahren

Die Aktualisierungsarbeiten des TRP Velo hängen direkt mit der Anpassung des RP BS und der Erarbeitung des TRP FW zusammen. Der TRP Velo 2018 wurde gleichzeitig mit der Anpassung Mobilität des RP BS und mit dem TRP FW in die Konsultation bei allen Departementen des Kantons sowie bei den Behörden der Gemeinden Riehen und Bettingen gegeben. Nach der Überarbeitung beantragte das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) dem Regierungsrat die Freigabe zur öffentlichen Vernehmlassung (Planaufgabe- und Mitwirkungsverfahren) zusammen mit dem TRP FW und dem RP BS. Die öffentliche Vernehmlassung fand vom 25. September bis 30. November 2018 statt. Der aufgrund der Vernehmlassung überarbeitete TRP Velo wird zusammen mit diesem Erläuterungsbericht und einem Vernehmlassungsbericht (siehe Kap. 4) dem Regierungsrat zum Erlass vorgelegt.

Schema des Verfahrens



2. Erläuterungen zur Karte des Veloroutennetzes und der Veloparkieranlagen

Die Karte des Veloroutennetzes und der Veloparkieranlagen hiess im TRP Velo 2013 noch Plan des Veloroutennetzes. Um Klarheit mit den Begrifflichkeiten in der Richtplanung zu schaffen, wurde er umbenannt. „(Teil-)Richtplankarte“ ist der übliche Name für Pläne dieser Art.

2.1 Zweck der Karte

Die Teilrichtplankarte wird als Bestandteil des Teilrichtplans Velo vom Regierungsrat erlassen. Sie hält das kantonale Veloroutennetz sowie Veloparkieranlagen von kantonaler Bedeutung verbindlich fest und stellt die verbindlichen Aussagen in ihrem räumlichen Zusammenhang dar. Nicht verbindlich sind die informativen Inhalte, wozu auch das kommunale Velonetz von Riehen gehört. Weitere Ausführungen zur Verbindlichkeit finden sich im Strategie- und Massnahmenbericht in Kap. 1.6.

2.2 Inhalt

Die Karte beinhaltet wie bisher das kantonale Veloroutennetz mit Basis- und Pendlerwegen sowie die kantonalen Veloparkieranlagen in Form von Bike&Ride-Anlagen und Velostationen. Dazu gehören auch die örtlichen Festlegungen gemäss Kap. 5 des Strategie- und Massnahmenberichts (Netzlücken und fehlende Parkieranlagen) inklusive Koordinationsstand. Die informativen Inhalte wurden grundsätzlich aus dem TRP Velo 2013 übernommen und wo nötig aktualisiert.

Änderungen örtliche Festlegungen (Netzlücken)

Die bisherigen örtlichen Festlegungen im kantonalen Richtplan (Stand 2015) und im TRP Velo 2013 sind auf ihre Aktualität hin überprüft und aufgrund bekannter Entwicklungen angepasst oder ergänzt worden. Dies können einerseits Änderungen der Bezeichnung oder des Koordinationsstandes, andererseits Änderungen der örtlichen Lage/Ausdehnung oder neu im Netz aufgenommene bzw. gelöschte örtliche Festlegungen sein. Alle Änderungen im Strategie- und Massnahmenbericht sind in nachfolgendem Kap. 3 erläutert und begründet. Die räumlich relevanten Änderungen bei den örtlichen Festlegungen (Netzlücken) wurden auch in die Karte übernommen.

Nachstehend sind in alphabetischer Reihenfolge die neu aufgenommenen Netzlücken aufgeführt, die ebenfalls richtplanrelevant und deshalb in dessen Anpassung 2018 eingeflossen sind:

- 3Land: neue Fuss- und Veloverbindung (Basisroute) vom Klybeckquartier (Inselstrasse) zum Rhein (Uferstrasse) sowie neue Rheinbrücke für den Fuss-, Velo- (Basis- und Pendlerroute) und öffentlichen Verkehr zwischen heutigem Hafengebiet (Einmündungsbereich Wiese) und Huningue Sud
- Klybeckplus: Arealquerungen für Fuss- und Veloverkehr (Basisrouten) auf der Achse Nord-Süd (Wiesenplatz – Horburgpark) und im westlichen Teil (Verlängerung der Mauerstrasse bis zum Rhein)
- Parc des Carrières: neue Fuss- und Veloverbindungen (Basisrouten) vom Bachgraben zur Grenze (Rue de Bâle) und vom Zoll Burgfelden zu den Freizeitgartenarealen Reibertweg / Lacheweg / Basel West
- Riehen: geplante Bahnunterführung auf Höhe Grienbodenweg (Stettenfeld) neu auch als Veloverbindung, Basisroute (bisher nur Fussverkehrsmassnahme)
- VoltaNord: neue Pendlerroute zwischen Bhf. St. Johann und Saint-Louis sowie neue Fuss- und Veloverbindung (Basisroute) vom Lothringerplatz als Verlängerung der Lothringerstrasse auf die zentrale Achse durch das Areal Lysbüchel
- Walkeweg-Areal: neue Basisroute zwischen Dreispitz Nord und Walkeweg

- Wolf-Areal: neue Basisrouten zwischen Wolf und St. Alban (Fuss- und Velopasserelle), zwischen Hexenweglein und St. Jakob (Fuss- und Veloverbindung ev. mit teilweiser Unterführung) sowie zwischen Wolf und Zeughaus (Fuss- und Veloverbindung)

Folgende örtliche Festlegungen sind nicht mehr in der Karte des TRP Velo und ebenfalls nicht mehr im Richtplan, Anpassung 2018/19, enthalten, da sie bereits umgesetzt oder in Umsetzung sind:

- Fuss- und Veloverbindung St. Johanns-Park – Huningue (Rheinpromenade)
- Fuss- und Veloverbindung Hafen Kleinhüningen/Klybeck
- Fuss- und Veloverbindung Erlenmatt
- Veloverbindung Lange Erlen
- Fuss- und Veloverbindung bei Schwarzwaldbrücke über den Rhein

Bei den Bike&Ride-Anlagen betrifft dies die Standorte Burgfelden Grenze und Riehen Grenze.

Anpassungen und Ergänzungen bestehendes Veloroutennetz

Kleine Anpassungen und Ergänzungen im bestehenden Netz sind aufgrund des aktuellen Kenntnisstands oder neuer Planungen/Projekte (wie z.B. dem Stadtteilrichtplan Gundeldingen) eingeflossen:

- Dufourstrasse: Von Brunngässlein bis Aeschenplatz neu auch Basisroute (bisher nur Pendlerroute)
- Gundeldingerstrasse: Basis- und Pendleroute neu im Gegenverkehr zwischen Thiersteinerallee und Viertelkreis (gemäss GRB vom 11. Januar 2017 zum Ratschlag Gundeldingerstrasse Ost und Reinacherstrasse Mitte)
- Hochbergerstrasse: Verlängerung der Pendleroute via Westquai bis zur geplanten Rheinbrücke nach Huningue Süd
- Im Burgfelderhof: Anpassung Linienführung der Basisroute statt Teilverlauf über Burgfelderstrasse neu Anschluss an örtl. Festlegung Fuss- und Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse – Theodor Herzl-Strasse sowie Ergänzung Abschnitt zwischen Sportplatz Pfaffenholz und Tramhaltestelle Burgfelderhof (Zoll) entlang der Landesgrenze
- Klosterberg: neue Pendleroute stadtauswärts (Elisabethenstrasse – Steinentorstrasse)
- Lysbüchelstrasse: neue Basisroute zwischen Saint-Louis-Strasse und Schlachthofstrasse
- Münchensteinerstrasse: ab Reinacherstrasse Richtung Dreispitz bis Kantonsgrenze nur noch Pendleroute, die Basisroute verläuft neu durch das Dreispitzareal
- Neuhausstrasse: neu auch Pendleroute (bisher nur Basisroute) zwischen Kleinhüningeranlage und Grenzstrasse
- Riehen: neue Basisroute zwischen Am Mühleleich und Bahnlinie (Lettackerweg)
- Riehenring – Peter Rot-Strasse: neu Pendleroute zwischen Riehenstrasse und Grenzacherstrasse
- Röschenzerstrasse: neue Basisroute zwischen Gundeldingerstrasse und Unterer Batterieweg
- Saint-Louis-Strasse: neue Basisroute zwischen Vogesenplatz und Lysbüchelstrasse
- Signalstrasse: neue Basisroute zwischen Schwarzwaldallee und Wiese zur Erschliessung Erlenmatt Ost sowie direkter Verbindung Bad. Bahnhof zur Wiese
- St. Jakobs-Strasse: zwischen Grosspeterstrasse und St. Jakob-Kreuzung (Walkeweg) nur noch Pendleroute
- St. Johanns-Hafen-Weg: neue Basisroute zwischen Elsässerrheinweg und Fabrikstrasse
- Tangentenweg/Erlikönigweg: Verlegung der Basisroute ab Max Kämpf-Platz stadtauswärts von Erlikönigweg in Tangentenweg
- Voltamatte: Basisroute neu via Kraftstrasse zur Hüningerstrasse (statt via Lichtstrasse)
- Voltastrasse: neue Basisroute zwischen Mülhauserstrasse und Voltamatte via Übergang Höhe Fabrikstrasse

Zusätzliche Änderungen aufgrund der öffentlichen Vernehmlassung

Das aktualisierte Netz wurde aufgrund einiger weniger Rückmeldungen aus der öffentlichen Vernehmlassung noch geringfügig angepasst:

Verschiebung / geringfügige Anpassung:

- Grosse Allee: Anschluss neu Pendlerroute (nicht mehr Basisroute)
- St. Jakobs-Strasse: Pendlerroute Richtung Muttenz neu via Fuss-/Veloweg neben St. Jakobs-Strasse (vorher nur Basisroute); Richtung Stadt bleibt die Pendlerroute aber auf der St. Jakobs-Strasse

Ergänzung:

- Dreispitz: Basisroute in Frankfurt-Strasse, von Leimgrubenweg bis Grenze Münchenstein; (Verlauf nicht mehr im Gleisbogen)
- Näfelerstrasse / Strassburgerallee / Mülhauserstrasse: neu auch Pendlerroute (Strassburgerallee / Mülhauserstrasse bisher nur Basisroute).
- Neuweilerstrasse: neuer Anschluss Pendlerroute Neuweilerstrasse an Herrenweg
- Wettsteinallee: neu auch Pendlerroute zwischen Peter Rot-Strasse und Schwarzwaldstrasse

Streichung:

Dreispitz: Basisroute im Gleisbogen plus Anschluss ab Gleisbogen Richtung Emil Frey-Strasse (Verlauf neu auf Frankfurt-Strasse)

3. Erläuterungen zum Strategie- und Massnahmenbericht

Der Strategie- und Massnahmenbericht hiess im TRP Velo 2013 noch Erläuterungsbericht. Um Klarheit mit den Begrifflichkeiten in der Richtplanung zu schaffen, wurde er umbenannt. Es wurden einige redaktionelle Änderungen zur Angleichung von TRP Velo und TRP FW vorgenommen, so ist z.B. die Beschriftung von Abbildungen und Tabellen neu unterhalb statt oberhalb der entsprechenden Darstellung angeordnet.

3.1 Zweck des Berichts

Der Strategie- und Massnahmenbericht wird als Bestandteil des Teilrichtplans Velo vom Regierungsrat erlassen. Er hält verbindlich die örtlichen Festlegungen zu Netzlücken des Veloroutennetzes und zu fehlenden Veloparkieranlagen, die Leitsätze, Strategien und Grundsätze sowie die qualitativen Anforderungen fest. Zudem stellt er die verbindlichen Aussagen in den politischen, planerischen und rechtlichen Zusammenhang. Weitere Ausführungen zur Verbindlichkeit finden sich im Strategie- und Massnahmenbericht in Kap. 1.6.

3.2 Inhalt

Kapitel 1 wurde neu strukturiert. Der Text in Kap.1.1. wurde betreffend Wirkung ausgebaut. Kap. 1.2 wurde in Bezug auf den Anlass und Umfang der Anpassung des TRP Velo aktualisiert. Das bisherige Kapitel 1.3, Ausgangslage, wurde in Kap. 1.1, Bedeutung des Veloverkehrs, integriert und mit den neusten statistischen Daten aktualisiert. Das bisherige Kap. 1.4, Zweck und Verbindlichkeit des TRP Velo, wurde in zwei Kapitel unterteilt (neu Kap. 1.3, Zweck, Kap. 1.6 Verbindlichkeit). Zur Verbindlichkeit wird auch das Verfahren zum Einbezug des Bundes erläutert. Das Kapitel 1.5, Ziele des TRP Velo, wurde umbenannt in Wirkungsziele des TRP Velo. Das Kap. 1.6, Inhalt des Teilrichtplans Velo, ist neu Kap. 1.4 und wurde zugunsten einer besseren Verständlichkeit umstrukturiert und umformuliert. Ein beschreibender Abschnitt zu Veloparkieranlagen wurde in das Kap. 4.2 verschoben.

In **Kapitel 2** wurden kleine Anpassungen und notwendige Aktualisierungen vorgenommen. Das Kap. 2.1 wurde u.a. um einen Verweis auf das Verkehrspolitische Leitbild ergänzt. Entfernt wurde dafür zum einen die Städteinitiative, deren Gegenvorschlag bereits ins kantonale Umweltschutzgesetz eingeflossen ist. Zum anderen die Charta für eine nachhaltige, städtische Mobilität sowie die BVD-Strategie zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, deren Leitlinien in das verkehrspolitische Leitbild eingeflossen sind. Kap. 2.2 wurde mit dem § 30 der Kantonsverfassung ergänzt. Die Planungsgrundlagen in Kap. 2.3 sind aktualisiert, der aktuelle Entwurfsstand der parallel laufenden Anpassung Mobilität des RP BS ist eingeflossen. Die Aktualisierung von RP und TRP auf Basis der Vernehmlassungen wurde aufeinander abgestimmt.

Kapitel 3 wurde mit den Grundsätzen zu den einzelnen Teilstrategien aus Kap. 4 ergänzt. Die Zusammenlegung von Teilstrategien und zugehörigen Grundsätzen dient der besseren Übersichtlichkeit und Verständlichkeit. In den Teilstrategien 7 und 8 wurde der Begriff „Velorouten“ durch das allgemeinere Wort „Veloinfrastruktur“ ersetzt, da auch Veloparkieranlagen gemeint sind. In ST 3 wird zusätzlich auf verschiedene Fahrzeugtypen, die ebenfalls auf Veloinfrastrukturen zugelassen sind, hingewiesen. In ST 6 wurde die Berücksichtigung von Spezialvelos und Velos mit Anhängern ergänzt. ST 7 führt neu auch den Grundsatz auf, dass bei temporärer Aufhebung der Veloabstellflächen Ersatzflächen anzubieten sind.

Kapitel 4 wurde folglich um das Kap. 4.1.1, Grundsätze zu den Teilstrategien gekürzt (siehe vorherige Erläuterungen).

Neu werden im Kap. 4.1 die Schritte der Veloverkehrsplanung erläutert. Der einleitende, leicht angepasste Text zur Aufteilung in zwei Netze wurde von Kap. 4.1.3 zu 4.1 verschoben. Dies verbessert die Verständlichkeit. Zudem wurde eine Tabelle „Gliederung der Veloverkehrsinfrastruktur im Kanton Basel-Stadt“ ergänzt. Das Kap. 4.1.2 ist neu und heisst Typisierung der Nutzenden. Es beschreibt, dass es viele verschiedene Typen von Velofahrenden mit unterschiedlichen Anforderungen gibt. Daneben sind auf der Veloinfrastruktur weitere Nutzende zugelassen. Kap. 4.1.3 zu Qualitätsanforderungen wurde leicht umbenannt und die Tabelle textlich geringfügig angepasst. Zudem ist ein Abschnitt betreffend Benutzung der Veloinfrastruktur ergänzt worden. Der einleitende Text von Kap. 4.1.4, Netzdefinition und -gestaltung wurde angepasst und ein Abschnitt zu den bereits in Tabelle 3 beschriebenen Attraktoren ergänzt. Das Kapitel 4.1.4 wurde zusätzlich mit Angaben zu Netzelementen und Hinweisen zur Thematik E-Bikes und Mischverkehr ergänzt. Die Tabelle 5 zu Anforderungen hat geringfügige Änderungen erfahren. Zu Kap. 4.2 wurde der letzte Abschnitt aus Kap. 1.6 zu Veloparkieranlagen verschoben. Die Kapitelstruktur und Benennung von Kap. 4.2 wurde teilweise derjenigen von Kap. 4.1 angepasst. Kap. 4.2.2 heisst neu Zielsetzungen zu Qualitätsanforderungen an Veloparkieranlagen und die Tabelle 6 wurde mit der Anforderung an Abstellflächen für Spezialvelos ergänzt. Kap. 4.2.3 heisst neu Definition und Gestaltung der Veloparkieranlagen. Der einleitende Text wurde leicht angepasst und ergänzt.

Kapitel 5 umfasst die örtlichen Festlegungen im Sinne der Netzlücken und ist eng auf die parallele Erarbeitung des TRP FW und die Anpassung Mobilität des kantonalen Richtplans abgestimmt. Die örtlichen Festlegungen des Veloroutennetzes werden auch einzeln im RP BS aufgeführt, nicht im selben Detaillierungsgrad werden die Veloparkieranlagen aufgelistet.

Alle örtlichen Festlegungen wurden alphabetisch geordnet, sodass sie einfacher auffindbar sind. Die erläuternden Texte wurden mit denjenigen des TRP FW abgestimmt und die Namen mit dem Agglomerationsprogramm abgeglichen.

In Kapitel 5 ist nebst Name, Koordinationsstand und beschreibendem Text auch der letzte Stand der Eingabe im Rahmen der Agglomerationsprogramme 1. bis 3. Generation inkl. Horizonte für einen Baubeginn angegeben. Die Horizonte (Baubeginn) der aktuellen 3. Generation sind:

- 2019–2022 (A-Projekte)
- 2023–2026 (B-Projekte)
- 2027–2030 (C-Projekte)

Für A-Projekte der 1. und 2. Generation liegt ein Bundesbeschluss zur Mitfinanzierung vor. B- und C-Projekte sind nicht gesichert. Für die 3. Generation liegt die Botschaft zum Bundesbeschluss vom September 2018 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr vor. Der Bundesbeschluss dazu ist noch ausstehend und wird im 2. Quartal 2019 erwartet.

Nachfolgende Tabelle umfasst alle örtlichen Festlegungen zu Netzlücken sowie die Gründe für allfällige Anpassungen gegenüber dem TRP Velo 2013:

Örtliche Festlegungen kantonales Veloroutennetz (in Teilrichtplankarte)	Koordinationsstand	Begründung für Aufnahme oder Anpassung
b) Fuss- und Veloverbindung St. Johannis-Park – Huningue (Rheinpromenade)	Festsetzung	umgesetzt
e) Fuss- und Veloverbindung Hafen Kleinhünigen/Klybeck	Festsetzung	umgesetzt
g) Fuss- und Veloverbindung Erlenmatt	Festsetzung	in Umsetzung
i) Veloverbindung Lange Erlen	Festsetzung	umgesetzt
j) Fuss- und Veloverbindung bei Schwarzwaldbrücke über den Rhein	Vororientierung	mit Veloöffnung Eisenbahnsteg umgesetzt
A) Arealquerung klybeckplus Nord-Süd (Färberstrasse – Wiesenschanzweg)	Vororientierung	Aufgrund Arealentwicklung klybeckplus ergänzt

B) Arealquerung klybeckplus West (Mauerstrasse – Uferstrasse)	Vororientierung	Aufgrund Arealentwicklung klybeckplus ergänzt
C) Bahnunterführung Grienbodenweg (Stettenfeld) <i>(in Karte aufgrund Kleinräumigkeit der Massnahme nicht erkennbar)</i>	Festsetzung	In Aggloprogramm 3. Generation als A-Projekt eingereicht
D) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck „Hafenbrücke“	Festsetzung	Aufgrund Projektstand und Einreichung in Aggloprogramm 3. Generation als A-Projekt neuer Stand, Name angepasst
E) Fuss- und Velobrücke „Güterbahnhof Wolf“	Vororientierung	Name angepasst
F) Fuss- und Velobrücke „Sevogelbrücke“ (St. Alban – Wettstein)	Vororientierung	Name angepasst
G) Fuss- und Velobrücke „Zollibrücke“	Festsetzung	Name angepasst, aufgrund Projektstand neuer Stand
H) Fuss- und Veloerschliessung Parc des Carrières (Bachgraben – Rue de Bâle)	Festsetzung	Aufgrund aktueller Planungen zum Parc des Carrières und Einreichung in Aggloprogramm 3. Generation als A-Projekt ergänzt
I) Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban	Vororientierung	Aufgrund Arealentwicklung Wolf ergänzt
J) Fuss- und Veloverbindung Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen	Vororientierung	In Aggloprogramm 3. Generation als C-Projekt eingereicht. Name angepasst
K) Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Nord	Zwischenergebnis	Früher Sammelposition „Fuss- und Velowege Dreispitz“, aufgrund Arealentwicklungen auf Projekte aufgeteilt und Stand angepasst
L) Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Süd, Frankfurt-Strasse	Vororientierung	Früher Sammelposition „Fuss- und Velowege Dreispitz“, aufgrund Arealentwicklungen auf Projekte aufgeteilt und Stand angepasst
M) Fuss- und Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse – Theodor Herzl-Strasse	Zwischenergebnis	Stand angepasst
N) Fuss- und Veloverbindung Hexenweglein – St. Jakob	Vororientierung	Aufgrund Arealentwicklung Wolf ergänzt
O) Fuss- und Veloverbindung Klybeckquai (Inselstrasse – Uferstrasse)	Vororientierung	Aufgrund Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck – Kleinhüningen ergänzt
P) Fuss- und Veloverbindung Lysbüchel	Festsetzung	Aufgrund Arealentwicklung Volta Nord ergänzt
Q) Fuss- und Veloverbindung Wolf – Zeughaus	Vororientierung	Aufgrund Arealentwicklung Wolf ergänzt
R) Fuss- und Veloverbindung Zoll Burgfelden – Freizeitgartenareale Reibertweg / Lacheweg / Basel West	Festsetzung	Aufgrund aktueller Planungen zum Parc des Carrières ergänzt
S) Gleisfeldquerung Ost für Veloverkehr am Bahnhof Basel SBB	Vororientierung	Name angepasst; Trennung von Massnahme Fussverkehr da unterschiedlicher Koordinationsstand
T) Lörrach/Riehen: Steg Gewerbekanal/Mühleleichen	Festsetzung	Stand angepasst
U) Rheinbrücke Hafen – Huningue Sud	Zwischenergebnis	Aufgrund aktueller Planungen zum 3Land ergänzt
V) Veloverbindung Bhf. St. Johann – Saint-Louis	Vororientierung	Aufgrund Arealentwicklung Volta Nord ergänzt
W) Veloverbindung Dreispitz Nord – Walkeweg	Zwischenergebnis	Aufgrund Arealentwicklung Walkeweg ergänzt

Alle örtlichen Festlegungen zu den Veloparkieranlagen sind unverändert mit Ausnahme nachstehender Örtlichkeiten:

Örtliche Festlegungen Veloparkieranlagen (in Teilrichtplankarte)	Koordinations- stand	Begründung für Aufnahme oder Anpassung
ab) Burgfelden Grenze	Festsetzung	Umgesetzt, neuer Standort beim Zoll aufgrund Verlängerung Tram 3
ae) Riehen Grenze	Festsetzung	In Umsetzung
e) Bad. Bahnhof (Nord)	Zwischenergebnis	Bisher schon in Karte, in Liste versehentlich nicht enthalten
h) Velostation Innenstadt – Heuwaage	Zwischenergebnis	Planungsstand fortgeschritten, Stand angepasst

Bei den örtlichen Festlegungen der Velostationen wurde die Bezeichnung Velostationen Regionalschwerpunkt Innenstadt gekürzt auf Velostation Innenstadt. In der Tabelle 8, Örtliche Festlegungen zu Velostationen, werden die sechs Velostationen Innenstadt somit nur noch mit „Innenstadt“ sowie der Örtlichkeit bezeichnet (z.B. Velostation Innenstadt – Heuwaage).

Kapitel 6 wurde aktualisiert. Der Regierungsrat hat am 30. August 2016 das Umsetzungsprogramm zum TRP Velo 2013 zustimmend zur Kenntnis genommen. Zwischenzeitlich sind auch die Mittel aus den beiden Rahmenausgabenbewilligungen Velo und Langsamverkehr aufgebraucht. Somit hat sich die Finanzierung geändert. Sie basiert auf den Prozessen gemäss kantonalem Finanzhaushaltsgesetz (FHG). Um ein noch besseres Monitoring und Controlling zu ermöglichen, wurde das Zählstellennetz erweitert und auch auf die Mischverkehrsflächen (MIV/Velo) ausgeweitet. Der Wettereinfluss auf den Verkehrsindex wird in einem neuen Abschnitt erläutert.

4. Ergebnisse der öffentlichen Vernehmlassung und Mitwirkung

Vom 25. September bis 30. November 2018 fand die öffentliche Vernehmlassung (öffentliches Planaufgabe- und Mitwirkungsverfahren) statt. Die Ergebnisse werden nachfolgend zusammengefasst präsentiert.

Der Vernehmlassungsbericht gemäss § 74 Abs. 2 BPV kann beim BVD an der Dufourstrasse 40 in Basel eingesehen oder via Internet heruntergeladen werden (www.mobilitaet.bs.ch > Velo > Veloverbindungen > Teilrichtplan Velo).

4.1 Überblick über die Rückmeldungen

Der beiliegende Vernehmlassungsbericht zum Teilrichtplan Velo und zum Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege geht auf die einzelnen Stellungnahmen detailliert ein. Im Folgenden werden die wichtigsten, mehrfach angesprochenen Themen zusammenfassend dargestellt.

Die Auswertung der Stellungnahmen zum kantonalen Richtplan erfolgt in einem gesonderten Bericht. Die Rückmeldungen zu den dort festgehaltenen kantonalen Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr sind gleichermassen im Vernehmlassungsbericht zu beiden TRP berücksichtigt worden.

4.2 Zusammenfassung der Auswertung der externen Vernehmlassung

Die öffentliche Vernehmlassung des kantonalen Richtplans, des Teilrichtplans Velo und des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege fand vom 25. September bis 30. November 2018 statt. In diesem Zeitraum gingen insgesamt 45 Stellungnahmen von verschiedenen Gebietskörperschaften, Vereinen, Verbänden, Institutionen, Parteien sowie einer Privatperson ein. Die Stellungnehmenden haben sich sehr intensiv mit den Inhalten auseinandergesetzt und insgesamt 390 Einzelanliegen eingebracht. Zeitgleich zur öffentlichen Vernehmlassung wurden die Unterlagen zu den Teilrichtplänen dem Bundesamt für Strassen zur Mitwirkung vorgelegt. Der Bund stimmt den beiden Teilrichtplänen grundsätzlich zu.

4.2.1 Teilrichtpläne im Allgemeinen

Die grundsätzliche Zustimmung zum erarbeiteten Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege sowie zum aktualisierten Teilrichtplan Velo war gross. Von einigen Stellungnehmenden wurde jedoch kritisiert, dass zum Fuss- und Veloverkehr für sich eigenständige Teilrichtpläne erarbeitet werden, obwohl ihrer Meinung nach der kantonale Richtplan hinreichende Informationen enthält.

Hierzu ist festzuhalten, dass der kantonale Richtplan lediglich die kantonalen Vorhaben des Velo- und des Fuss- und Wanderwegenetzes sowie die übergeordneten Planungsgrundsätze abbildet. Die Teilrichtpläne weisen deutlich konkretere Inhalte aus, die für den Richtplan nicht stufengerecht sind, wie z.B. das städtische Fusswegnetz sowie Qualitätsanforderungen. Die Teilrichtpläne bilden die Grundlage für den kantonalen Inhalt zum Fuss- und Veloverkehr im Richtplan.

Grundsätzlich können neben einem kantonalen Richtplan weitere Richtpläne erlassen werden (§ 94 Abs. 2 BPG). Im Gegensatz zum kantonalen Richtplan können sich weitere Richtpläne auf Teilgebiete oder einzelne Sachgebiete beschränken. Zudem sind die Kantone gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege verpflichtet, Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne.

4.2.2 Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs

Die Stellungnahmen zeigen, dass der Grundsatz einer stadtgerechten Mobilität grösstenteils unterstützt wird. Von mehreren Stellungnehmenden wird allerdings angemahnt, den motorisierten Individualverkehr gegenüber anderen Verkehrsmitteln nicht zu benachteiligen.

Gemäss Basler Umweltschutzgesetz sorgen der Kanton und die Gemeinden 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. Zudem lässt der enge Raum in Basel eine rein nachfrageorientierte Planung („ausreichende Kapazitäten für alle“) nicht zu. Die ebenfalls legitimen Bedürfnisse nach Aufenthalts- und Wohnqualität lassen sich in den beengten städtischen Verhältnissen Basels nur erfüllen, wenn der Verkehr zu einem erheblichen Anteil mit flächeneffizienten und emissionsarmen Verkehrsmitteln abgewickelt wird. Dazu tragen die beiden Teilrichtpläne wesentlich bei.

4.2.3 Führung und Priorisierung des Fuss- und Veloverkehrs

Die Teilstrategien zu Führung des Fuss- und Veloverkehrs (ST4) und Priorisierung (ST5) haben zahlreiche Rückmeldungen ausgelöst.

Während einige Stellungnehmende die Fahrbahn dem motorisierten Individualverkehr (MIV) vorbehalten wollen, wehren sich andere Kreise vehement gegen eine weitere Beanspruchung von Fussverkehrsflächen durch Velos und fahrzeugähnliche Geräte (z.B. Trottinette). Weitere wünschen sich v.a. sichere Führungen, wenn möglich getrennt vom motorisierten Verkehr.

Die Flächenansprüche für eine getrennte Führung aller Verkehrsmittel – ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr – können in den begrenzten Strassenräumen Basels nicht erfüllt werden. Dank der grossflächigen Umsetzung von Tempo 30 und zahlreicher Begegnungszonen sind die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Veloverkehr und MIV so gering, dass Mischverkehr die (flächen- und kosten-)effizienteste sowie eine sichere Führungsform ist. Auf Strassen mit höheren Geschwindigkeiten soll der Veloverkehr entweder wie bewährt auf der Fahrbahn mit Radstreifen oder in anspruchsvolleren Situationen auf eigenen Infrastrukturen (z.B. Veloweg) geführt werden. Den zu Fuss Gehenden sollen ausser bei geeigneter Gestaltung und sehr tiefen Geschwindigkeiten grundsätzlich eigene Flächen vorbehalten bleiben, da sie sich nicht linear wie andere Verkehrsmittel fortbewegen. Mit dem zunehmenden Anteil von E-Bikes und motorisierten Fortbewegungsmitteln (z.B. E-Trottinette) nehmen zudem die Geschwindigkeitsdifferenzen und damit das Konfliktpotenzial zu.

Einige Rückmeldungen lehnen eine Priorisierung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel gänzlich ab und interpretieren diese als autofeindliche Haltung, andere fordern die Priorisierung des Fussverkehrs als schwächste Verkehrsteilnehmende gegenüber allen anderen. Da sich die in den TRP festgehaltene Priorisierung auf § 13b des USG stützt, wird die entsprechende Teilstrategie nicht angepasst.

4.2.4 E-Bikes, fahrradähnliche Fahrzeuge und fahrzeugähnliche Geräte

Sehr zahlreich sind Rückmeldungen zum Themenbereich E-Bikes, allgemein zu (elektro-) motorisierten Fortbewegungsmitteln und zu fahrzeugähnlichen Geräten eingegangen. Die Problematik der gemeinsamen Nutzung von Fuss- und/oder Veloverkehrsflächen führt zur Forderung nach einer kantonalen Regelung bzw. eigenen Strategie zum Umgang mit diesen Fahrzeugen. Der Bund regelt deren Zulassung sowie Benützungsberechtigungen und -pflichten gesamtschweizerisch. Der kantonale Handlungsspielraum ist deshalb sehr beschränkt, der Kanton kann allenfalls über die Signalisation Einfluss nehmen.

Das BVD hat die Strategieberichte der beiden TRP mit Erläuterungen hierzu ergänzt. Wesentlich für die Einflussnahme des Kantons zur Entschärfung der Nutzungskonflikte sind den Bedürfnissen entsprechende und genügend breite Infrastrukturen. Der Regierungsrat hat zudem in seiner Stellungnahme zur laufenden Revision des Verkehrsrechts des Bundes (RRB 19/02/20 vom 15. Januar 2019) den Bund aufgefordert, der Entwicklung bei fahrradähnlichen Fahrzeugen, E-Bikes usw. besser Rechnung zu tragen.

4.2.5 Abstimmung zum Veloring

Einige Stellungnehmende – vor allem Gegner des Velorings – verlangen die Berücksichtigung des negativen Volksentscheids vom 21. Mai 2017 zum Veloring und fordern damit den Verzicht auf die kantonalen Vorhaben Zollibrücke und Sevogelbrücke. Sie argumentieren, dass mit der Ablehnung des Velorings auch die beiden Brückenprojekte abgelehnt worden seien. Mit der Abstimmung hat sich die Stimmbevölkerung gegen eine Ausgabe in Höhe von 25 Mio. Franken für die Planung und Umsetzung eines Velorings als Gesamtpaket ausgesprochen. Hieraus kann nicht automatisch der Schluss gezogen werden, dass sich die Stimmbevölkerung auch gegen einzelne Massnahmen auf dem Veloring ausgesprochen hat. Die Zollibrücke ist bereits lange vor der Veloring-Initiative als wichtige Netzlücke in der 1. Generation des Agglomerationsprogramms Basel eingereicht und vom Bund zur Mitfinanzierung genehmigt worden. Die Sevogelbrücke war zudem nicht Bestandteil dieses Velorings, sondern nur eine optionale Erweiterungsmöglichkeit. Die Beibehaltung der kantonalen Vorhaben in den Teilrichtplänen steht nicht im Widerspruch zu den Abstimmungsergebnissen.

Der Veloverkehr wird besonders dank dem Basisroutennetz, an das hohe Sicherheitsanforderungen gestellt werden, vom schnell fahrenden motorisierten Verkehr entflochten. Für durchgehende Netze und möglichst direkte Verbindungen sind die genannten Brücken wesentliche Bausteine. Sie entsprechen damit sogar den Forderungen der Gegner des Velorings. Dabei ist der Zollibrücke aufgrund der heute unsicheren und überlasteten Alternativen über Viadukt / Markthallenkreuzung oder Dorenbachkreisel Priorität einzuräumen. Aber auch die Sevogelbrücke ist wichtig, um den übermässig grossen Abstand zwischen Wettstein- und Schwarzwaldbrücke auf das durchschnittliche Mass zu reduzieren. Sie trägt zudem zur Entlastung der stark vom Veloverkehr frequentierten Wettsteinbrücke mit den beiden Anschlussknoten Kunstmuseum und Wettsteinplatz bei und ist eine sichere und attraktive Alternative zur anspruchsvollen Verbindung über die Schwarzwaldbrücke. Deshalb steht die Kritik gerade aus Kreisen der Veloringgegner in deutlichem Widerspruch zu ihren eigenen Argumenten im Abstimmungskampf gegen den Veloring.

4.2.6 Umstrittene örtliche Festlegungen

Der Naturschutz aber auch Anliegen des Denkmal-/Stadtbildschutzes und der Schifffahrt wurden bei einigen Projekten als Grund für die Forderung nach einem Verzicht auf die örtliche Festlegung angebracht. Die Teilrichtpläne halten die Interessen des Fuss- und Veloverkehrs fest als Basis für eine spätere räumliche Abstimmung und Berücksichtigung der diversen Anliegen im Rahmen konkreter Vorhaben. Dies wird der Zeitpunkt sein, die Interessen einzubringen, gegeneinander abzuwägen und deren Berücksichtigung zu prüfen. Zum jetzigen Zeitpunkt wird daher auf die aus Sicht Fuss- und Veloverkehr wichtigen örtlichen Festlegungen nicht verzichtet.

4.2.7 Vorgaben und Termine zur Umsetzung

Mehrfach geäussert wurde der Wunsch nach Aussagen in den Teilrichtplänen zum Terminplan der Umsetzung und zu detaillierten Vorgaben (Breiten usw.). Solche Aussagen sind nicht Zweck und Inhalt der Teilrichtpläne. In deren Strategieberichten wird auf das weitere Vorgehen verwiesen.

Weitere Anregungen umfassten den Wunsch nach einer Evaluation der Umsetzung der Teilrichtpläne. Diese erachtet das BVD als sinnvoll im Hinblick auf eine wirkungsvolle Umsetzungsstrategie und einen effizienten Mitteleinsatz.

4.3 Wesentliche Änderungen

Aufgrund der öffentlichen Vernehmlassung haben die Teilrichtpläne gegenüber dem Stand vom 20. September 2018 keine wesentlichen Änderungen erfahren. Es gab nur wenige Anpassungen der verbindlichen Inhalte sowie einige Ergänzungen der erläuternden Inhalte. Details zu den (angepassten) Inhalten können den beiden Erläuterungsberichten und dem Vernehmlassungsbericht entnommen werden.