



ENTWURF für öffentliche Vernehmlassung

Basel, 31. Juli 2018

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

Strategie- und Massnahmenbericht

Gelöscht: 20. September

Gelöscht: 2013

Gelöscht: Erläuterungsbericht



Vom Regierungsrat am [DATUM] erlassen.

Gelöscht: 28.10.2014

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	3
1.1	Bedeutung des Veloverkehrs	3
1.2	Anlass der Aktualisierung des TRP Velo.....	4
1.3	Zweck des TRP Velo	4
1.4	Inhalt des TRP Velo.....	4
1.5	Wirkungsziele des TRP Velo.....	6
1.6	Verbindlichkeit des TRP Velo.....	6
2.	Grundlagen und Rahmenbedingungen	7
2.1	Verkehrspolitische Rahmenbedingungen.....	7
2.2	Rechtliche Grundlagen	7
2.3	Planungsgrundlagen.....	9
3.	Strategie	12
4.	Konzept	14
4.1	Veloroutennetz	14
4.2	Veloparkierungsanlagen	18
5.	Massnahmen	20
5.1	Verbindliche Festlegungen Veloroutennetz.....	20
5.2	Verbindliche Festlegungen Veloparkierungsanlagen	25
6.	Umsetzung	28
6.1	Umsetzungsprogramm.....	28
6.2	Finanzierung.....	29
6.3	Monitoring und Controlling	29
A.1	Mitwirkung	31

1. Einleitung

1.1 Bedeutung des Veloverkehrs

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

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

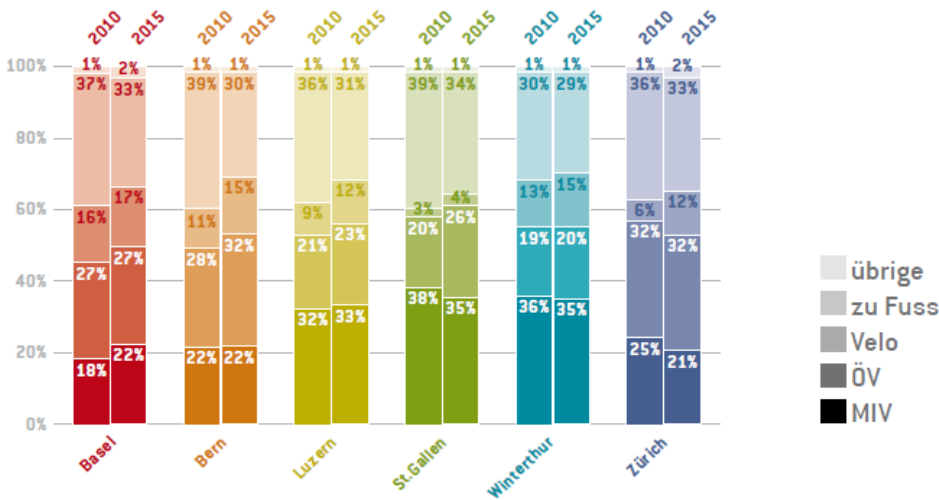


Abbildung 1: Modal Split-Vergleich der Wege der Einwohner/-innen von Basel und von anderen Schweizer Städten 2015, Quelle: Städtevergleich Mobilität

Der Veloverkehr wird im Kanton Basel-Stadt daher schon seit Langem gefördert. Bereits 1981 wurde mit der Erarbeitung des Teilplans Velo/Mofa ein wichtiger Meilenstein gelegt. 1988 hiess der Grosse Rat den ersten Velorahmenkredit (neu: Rahmenausgabenbewilligung zur Förderung des Veloverkehrs) gut und sprach damit die entsprechenden Mittel für die Veloförderung. Diese wurde im 2004 mit einer zweiten Rahmenausgabenbewilligung fortgesetzt. Mit der Annahme des

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

Gelöscht: dem

Gelöscht: Berufs

Gelöscht: 0

Gelöscht: ,

Gelöscht: die Stadt Basel sogar nur 250 (Stat. Amt BS).

Gelöscht: Viertel

Gelöscht: 1

Gelöscht: 0

Gegenvorschlags zur Städteinitiative im 2010 hat die Basler Bevölkerung auch einer Rahmenausgabenbewilligung zur Förderung des Langsamverkehrs über CHF 10 Mio. zugestimmt und damit den Willen zur Veloförderung erneut klar bekundet.

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

1.2 Anlass der Aktualisierung des TRP Velo

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

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

1.3 Zweck des TRP Velo

Mit dem kantonalen Teilrichtplan Velo 2018 (TRP Velo) werden die Anliegen des Veloverkehrs im öffentlichen Raum behördenverbindlich festgehalten und die Abstimmung mit anderen Vorhaben sowie die Berücksichtigung des Veloverkehrs in übergeordneten Planungen und Grossprojekten sichergestellt. Ob und wann ein Projekt realisiert wird, ist nicht Angelegenheit des Teilrichtplans. Der TRP Velo muss im nachgeordneten Verfahren (Studien und generelle Projekte) konkretisiert werden.

Mit dem aktualisierten TRP Velo ist eine gute Grundlage für eine mittel- bis langfristige Sicherstellung der Veloförderung mittels angemessener Infrastruktur vorhanden. Die im Teilrichtplan festgelegten Erweiterungen und Optimierungen des Velonetzes sowie der Veloparkieranlagen werden zu einer Erhöhung des Veloanteils und damit zu einer Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf umweltfreundliche Verkehrsmittel führen.

1.4 Inhalt des TRP Velo

Inhalt des TRP Velo ist es, das übergeordnete Veloroutennetz mit seinen Anschlüssen an die Nachbargemeinden sowie allfällige Absichten für künftige Verbindungen festzuhalten, um eine Koordination aller Raumansprüche zu ermöglichen. Absichtserklärungen zu Netzverbindungen deklarieren einen Koordinations- und Prüfungsbedarf seitens des Kantons bei allfälligen künftigen Planungen in diesem Gebiet.

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

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

Gelöscht: das Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt (BVD) die Förderung des Velo- und Fussverkehrs als strategischen Schwerpunkt definiert und einen entsprechenden Aktionsplan für die kommenden Jahre ausgearbeitet.

Gelöscht: aktuelle

Gelöscht: inzwischen

Gelöscht: ,

Gelöscht: im Zusammenhang mit der Genehmigung des ersten Velorahmenkredits im Jahre 1988 sowie 1995 als Grundlage für den Verkehrsplan Basel 2001. Der letzte Stand des Veloroutennetzes ist im Richtplan 2009 festgehalten. Das ursprüngliche Netz wurde laufend erweitert und teilweise angepasst, aber nie

Gelöscht: ,

Gelöscht: die Bestandteile des Teilplans Velo/Mofa sind, bisher nie

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

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

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

Gelöscht: und Verbindlichkeit

Gelöscht: Teilrichtplans

Gelöscht: 2013

Gelöscht: 3

[4] nach unten: Mit dem Erlass des Regierungsrates ist der kantonale Teilrichtplan Velo für alle kantonalen und kommunalen Behörden des Kantons Basel-Stadt, soweit sie sich mit raumwirksamen Aufgaben befassen, verbindlich. Für Private und für die Wirtschaft ist der Teilrichtplan nicht verbindlich. Er dient zur Information über die kantonalen räumlichen Absichten und Interesse ...

[5] nach unten: <#>Ziele des Teilrichtplans Velo ¶
Die übergeordneten Ziele des Teilrichtplans Velo 2013 sind: ¶ ...

Gelöscht: Teilrichtplans

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

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

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

Der TRP Velo besteht aus folgenden Bestandteilen:

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

Karte des Veloroutennetzes und der Veloparkieranlagen

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

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

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

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

Strategie- und Massnahmenbericht

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

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

Gelöscht: Inhalt des TRP Velo ist es, das übergeordnete Veloroutennetz mit seinen Anschlüssen an die Nachbargemeinden sowie allfällige Absichten für künftige Verbindungen festzuhalten, um eine Koordination aller Raumansprüche zu ermöglichen. Absichtserklärungen zu Netzverbindungen deklarieren einen Koordinations- und Prüfungsbedarf seitens des Kantons bei allfälligen künftigen Planungen in diesem Gebiet. ¶

Gelöscht: somit

Gelöscht: Routen

Gelöscht: Im vorliegenden TRP Velo wurden das im Kantonalen Richtplan (2009) definierte Routennetz überprüft und den veränderten Rahmenbedingungen angepasst sowie die im Teilplan Velo/Mofa definierten Anforderungen an das Netz aktualisiert und ergänzt.

Gelöscht: generellen Projekt

Gelöscht: ist die

Gelöscht: ebenfalls ein wichtiger Bestandteil der Veloförderung und damit auch Teil des TRP Velo. Ohne entsprechende Anlagen kann das Velo am Ausgangs- und Zielort nicht den Bedürfnissen entsprechend abgestellt werden, was die Velonutzung beeinträchtigt. Richtplanrelevant sind allgemeine Qualitätsanforderungen an Veloparkierung im öffentlichen Raum sowie die Standorte der grösseren öffentlichen Veloparkieranlagen von kantonaler Bedeutung (Velostationen und Bike & Ride-Anlagen).

[26] nach unten: Die öffentliche Veloparkierung basiert grundsätzlich auf dem Umweltschutzgesetz BS und liegt in der Kompetenz des Kantons bzw. der Gemeinden. Nicht Bestandteil des TRP Velo ist dagegen die Veloparkierung, die direkt Bauten und Anlagen zuzuordnen ist. Sie ist im Bau- und Planungsgesetz verankert und nimmt Grundeigentümer/-innen bzw. die Bauherrschaft in die Pflicht. ¶

1.5 Wirkungsziele des TRP Velo

Mit der Umsetzung des Teilrichtplans Velo werden folgende Wirkungen angestrebt:

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

[5] verschoben

Gelöscht: Z

Gelöscht: Teilrichtplans

Gelöscht: Die übergeordneten Ziele

Gelöscht: 2013 sind

Gelöscht: Erfüllung des Gegenvorschlags zur Städteinitiative (

Gelöscht:)

Gelöscht: r

Gelöscht: Mobilität

1.6 Verbindlichkeit des TRP Velo

Mit dem Erlass des Regierungsrates ist der kantonale Teilrichtplan Velo für alle kantonalen und kommunalen Behörden des Kantons Basel-Stadt, soweit sie sich mit raumwirksamen Aufgaben befassen, verbindlich. Die Verbindlichkeit gilt ebenfalls für Behörden von Bund, anderen Kantonen und Gemeinden, aber auch für Zweckverbände, regionale Körperschaften und ähnliche Gebilde. Für Privatpersonen und Unternehmen ist der Teilrichtplan nicht verbindlich. Er dient zur Information über die kantonalen räumlichen Absichten und Interessen; er beeinflusst dementsprechend alle wesentlichen räumlichen Vorhaben.

[4] verschoben

Gelöscht: verbindlich

Gelöscht: Private und für die Wirtschaft

Die Anpassung des Teilrichtplans Velo wird dem Bundesamt für Strassen zur Mitwirkung unterbreitet.

Gelöscht: Mit der Genehmigung durch den Bund wird

Gelöscht: r

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

Gelöscht: Für die Behörden v

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

Gelöscht: sind

Gelöscht: örtlichen Festlegungen

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

2. Grundlagen und Rahmenbedingungen

2.1 Verkehrspolitische Rahmenbedingungen

2.1.1 Verkehrspolitisches Leitbild

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

- Lücken im Fuss- und Veloroutennetz schliessen und Infrastrukturen sicher und nutzergerecht gestalten:

Das Schliessen von Netzlücken kommt gleichermaßen dem Fuss- wie dem Veloverkehr zu gute. Zahlreiche Kleinprojekte wie das Einrichten von Veloabstellplätzen oder eigene Veloampeln verbessern die alltägliche Nutzung des Velos. Die Erarbeitung und Umsetzung des TRP Velo bildet die zentrale Massnahme dieses strategischen Schwerpunkts.

- Öffentliche Strassenräume aufwerten, sicherer gestalten und kurze Wege ermöglichen:
Die gezielte Umgestaltung öffentlicher Strassenräume dient nicht nur der Sicherheit und Aufenthaltqualität, sondern trägt auch dazu bei, den motorisierten Individualverkehr zu verringern. Neben Projekten für Strassen und Plätze schliesst dies auch die Planung flächendeckender Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren (Tempo 30- und Begegnungszonen) ein, Massnahmen die nicht nur dem Fuss-, sondern auch dem Veloverkehr zugutekommen.

2.1.2 Politische Vorstösse zum Veloverkehr

In den vergangenen Jahren wurden zahlreiche politische Vorstösse zur Förderung des Veloverkehrs eingereicht. Die Vorstösse wurden auf ihre Relevanz (Themen Ausbau der Veloinfrastruktur und Anforderungen an das Veloroutennetz) für den TRP Velo hin untersucht, deren Anliegen wurden soweit möglich und sinnvoll in den TRP Velo aufgenommen. Seit dem Beschluss des TRP Velo 2013 sind u.a. folgende Vorstösse eingereicht worden, die einen direkten Bezug zum TRP haben: Anzug Brigitte Heilbronner und Konsorten betreffend Velo- und Fussgängerbrücke beim Zolli entlang der SNCF, Anzug Schriftliche Anfrage Beatriz Greuter betreffend einem Veloparking Bahnhof Süd und Anzug Otto Schmid und Konsorten betreffend Öffnung der Wolfschlucht für Velos.

2.2 Rechtliche Grundlagen

An dieser Stelle werden lediglich die wichtigsten Aussagen der relevanten Gesetze aufgeführt.

2.2.1 Bund

Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG)

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

Art. 3 Abs. 3 und 3c

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

- ^{3c} Rad- und Fusswege erhalten und geschaffen werden;

Gelöscht: Städteinitiative und Gegenvorschlag

Gelöscht: Am 28.11.2010 wurde die Städteinitiative bei einer kantonalen Volksabstimmung verworfen. Angenommen wurde hingegen von der Regierung und vom Grossen Rat formulierte Gegenvorschlag. Damit wurde im Umweltschutzgesetz (siehe Kap. 2.2.2) per 29.11.2010 folgendes festgeschrieben und wirksam: ¶
Bis zum Jahre 2020 soll der motorisierte Individualverkehr im ganzen Kantonsgebiet im Vergleich zu heute um mindestens zehn Prozent abnehmen. Ausgenommen von dieser Reduktion bleiben Autobahnen. Bei einem Neu- oder Ausbau des Autobahnnetzes ist das übrige Strassennetz dauerhaft von Verkehr zu entlasten. Der Mehrverkehr muss auf dem übrigen Strassennetz kompensiert werden. ¶
Der Gegenvorschlag enthielt zudem eine Rahmenausgabenbewilligung über zehn Millionen Franken für die Förderung des Langsamverkehrs für die kommenden Jahre (siehe Kap. 6.2, Finanzierung). ¶

Gelöscht: <#>Charta für eine nachhaltige, städtische Mobilität¶

Die Charta wurde vom Regierungsrat BS genehmigt und bildet damit die Grundlage für deren Verkehrspolitik. Sie umfasst die grundlegenden Ziele und Entwicklungsabsichten für eine nachhaltige Mobilität. ¶
Bezogen auf den Fuss- und Veloverkehr verpflichten sich die unterzeichnenden Städte, basierend auf den in der Charta formulierten Grundsätzen, zur Umsetzung folgender Leitlinien:¶
<#>Die Stadt sorgt für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Fussgänger- und Veloroutennetz. ¶
<#>Private und öffentliche Abstellanlagen für Velos sind gut erreichbar und in genügender Zahl vorhanden. ¶
<#>Die Sicherheit ist für alle Zufussgehenden und Velofahrenden gewährleistet. Lernende und ältere Menschen werden durch besondere Massnahmen geschützt. ¶

Gelöscht: Dazu gehören u.a. die Veloergebnisliste des jungen grünen Bündnisses mit daraus resultierenden Anzügen, der Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend Aufbau eines Velobahn-Netzes, der Anzug Brigitte Heilbronner und Konsorten betreffend bessere Velowege in Basel und der Anzug Helen Schai-Zigerlig und Konsorten betreffend Öffnung der Kornhausgasse und Cityring-Querung für Velos.

Art. 3, Abs. 4 und 4b

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

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

2.2.2 Kanton

Kantonsverfassung

[6] verschoben

§26 Gesundheit

¹ Der Staat schützt und fördert die Gesundheit der Bevölkerung.

⁴ Er trifft Massnahmen im Bereich der Prävention.

§ 30

Der Staat ermöglicht und koordiniert eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energie-sparende Mobilität. Der öffentliche Verkehr genießt Vorrang.

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

Gelöscht: den

§ 33 Umweltschutz

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

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

Umweltschutzgesetz Kanton Basel-Stadt (USG BS)

Das Umweltschutzgesetz des Kantons Basel-Stadt vom 13. März 1991 ist seit dem 1. Januar 1992 in Kraft und macht bezüglich der Fuss- und Wanderwege nachfolgende wichtige Aussagen (massgebend geändert am 29. November, 2010; Grund: Volksabstimmung vom 28. November, 2010 zur Städteinitiative und zum von der Regierung und vom Grossen Rat formulierten Gegen-vorschlag, der angenommen wurde):

Gelöscht: 11.

Gelöscht: aufgrund der

Gelöscht: 11

Gelöscht: .

Gelöscht: siehe Kap.2.1.1

1. Ziele

§ 13

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

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

3. Massnahmen

§ 13b

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

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

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

4. Rollender privater Motorfahrzeugverkehr
§ 14 Schutz der Wohngebiete

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

5. Ruhender privater Motorfahrzeugverkehr
§ 16 Parkplätze auf öffentlichem Grund

⁷ Der Kanton und die Landgemeinden fördern die Nutzung energieeffizienter Verkehrsmittel und stellen nach Möglichkeit genügend Parkflächen für motorisierte und nicht-motorisierte Zweiräder zur Verfügung.

^{Tbis} Der Kanton und die Landgemeinden sorgen dafür, dass an geeigneten Orten, insbesondere bei Verwaltungsgebäuden, Schulen und Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel, eine angemessene Anzahl wenn möglich gedeckter Veloabstellplätze eingerichtet werden.

^{1ter} Zweiräder parkieren auf Allmend kostenlos.

Energiegesetz des Kantons Basel-Stadt

II Zielsetzung

§ 2

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

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

2.3 Planungsgrundlagen

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

2.3.1 Kantonaler Richtplan Basel-Stadt (Stand 29. April 2015), Anpassung Mobilität 2018

Der kantonale Richtplan (RP BS) zeigt auf, wie der Kanton sich räumlich entwickeln soll und wie die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt werden. Er trifft strategische Aussagen zum Veloverkehr und legt in einem eigenen Objektblatt (M 3.2 Veloverkehr) übergeordnete Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen fest. Der TRP Velo konkretisiert die im kantonalen Richtplan enthaltenen Aussagen in Bezug auf den Veloverkehr.

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

Hinsichtlich Mobilität wird im Richtplan folgende Strategie festgelegt:

ST 11 STADTGERECHTE MOBILITÄT FÖRDERN UND ERREICHBARKEIT GEWÄHRLEISTEN
[...] Die Infrastrukturen für den ruhenden und fahrenden Verkehr beanspruchen einen grossen Teil des intensiv genutzten städtischen Raums und sie beeinflussen die Lebensqualität massgeblich. Stadtgerechte Mobilität ist daher platzsparend, umweltfreundlich, kosteneffizient und verkehrssicher auszugestalten. Eine wesentliche Voraussetzung für eine stadtgerechte Mobilität ist eine abgestimmte Raum- und Verkehrsplanung, die es ermöglicht, viele Ziele mit kurzen Wegen, zum Beispiel zu Fuss oder mit dem Velo, zu erreichen. [...]

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

[6] nach oben: Kantonsverfassung
§ 30
<#> Der Staat ermöglicht und koordiniert eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Mobilität. Der öffentliche Verkehr genießt den Vorrang.
<#> Der Staat setzt sich für einen attraktiven Agglomerationsverkehr, [...] ein.

Gelöscht: 2

Gelöscht: 2012

Gelöscht: 2013

Gelöscht: Velo

Gelöscht: Der TRP Velo konkretisiert den RP BS in Bezug auf den Veloverkehr.

Gelöscht: werden

Gelöscht:

Gelöscht: Ausreichende Kapazitäten des Verkehrssystems

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

Gelöscht: ST 12 Stadtverträgliche Mobilitätsangebote mit hoher Qualität für Einwohner und Wirtschaft
[...] Gegenseitig aufeinander abgestimmte Raum- und Verkehrsplanung mit kurzen Wegen, guten Bedingungen für den Langsamverkehr, gutem ÖV-Angebot und Kanalisierung des motorisierten Individualverkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz ermöglicht eine stadtvträgliche Mobilität und Minimierung der negativen Auswirkungen des Verkehrs. [...] Der Erhöhung des Anteils von Langsamverkehr und ÖV wird Priorität eingeräumt.

Gelöscht: gängig

Gelöscht: wird

Gelöscht: r

Gelöscht:

Fördern der stadtgerechten Mobilität und Sicherstellung der Erreichbarkeit

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

Mehr Platz für Fussgänger und Förderung des Veloverkehrs

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

Vorrang für den öffentlichen Verkehr

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

2.3.2 Strassennetzhierarchie

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

2.3.3 Verkehrskonzept Innenstadt

Das Verkehrskonzept für die Innenstadt wurde am 12. Januar 2011 durch den Grossen Rat beschlossen und sieht eine Neuorganisation des Verkehrs im Kern von Basel vor. Es wurde am 5. Januar 2015 in Betrieb genommen. Neu gilt innerhalb des Cityrings als Basis-Regime Tempo 30. Die Einkaufsbereiche sowie die historische Altstadt sind Fussgängerzonen. Velos sind dort nicht zugelassen. Dafür queren schnelle und direkte Velorouten entlang der Tram- und Busachsen die Innenstadt. Auf Strassen ohne öffentlichen Verkehr werden weitere Velorouten in Begegnungszonen eingerichtet. Hier ist die Velodurchfahrt erlaubt, Fussgängerinnen und Fussgängern ist aber der Vortritt zu lassen.

2.3.4 Masterplan Velo

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

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

Pro Velo Schweiz führt alle vier Jahre die Erhebung Prix Velostädte („Veloklimatest“) durch. Velofahrende werden zum Routennetz, zu den Abstellanlagen sowie zu Komfort und Sicherheit befragt. In der letzten Erhebung (Durchführung 2017, Publikation 2018) konnte Basel eine kleine Verbesserung erreichen und erhält, wie bereits 2010, die Gesamtnote „genügend“ (4.1). Im Ver-

Gelöscht: die
Gelöscht: und
Gelöscht: ;
Gelöscht: d
Gelöscht: speziell auch für Kinder und Jugendliche gesteigert
Gelöscht: Daraus ergeben sich folgende Planungsgrundsätze/Planungsanweisungen für die Förderung des Veloverkehrs: ¶<#>Es ist aus allen Quartieren und umliegenden Gemeinden, Kantonen und Ländern ein dichtes und attraktives Netz für den Veloverkehr zu den wichtigen Zielen und Quellen sicherzustellen.¶<#>Das Veloroutennetz deckt die Bedürfnisse der verschiedenen Zielgruppen im Veloverkehr ab.¶<#>Auf verkehrsorientierten Strassen und an Knoten sind, wo notwendig, bauliche und/oder betriebliche Massnahmen zugunsten der Sicherheit des Veloverkehrs zu treffen.¶<#>Wohnquartiere sind für den Veloverkehr durchlässig zu gestalten.¶<#>Es sind genügend und qualitativ gute Veloabstellplätze anzubieten (vor allem an den Bahnhöfen und in der Innenstadt). Die Abstellplätze sollen gut zugänglich sein und sich in der Nähe der Hauptziele (z.B. Perrons) befinden. In Ergänzung dazu sind dezentrale kleinere Abstellflächen wichtig.¶<#>Betriebliche und Unterhaltsmassnahmen garantieren eine hohe Verfügbarkeit der Veloinfrastruktur.¶<#>Es sind begleitend zu den baulichen und betrieblichen Massnahmen auch Massnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit zu treffen, welche die Förderung des Veloverkehrs unterstützen.¶
Gelöscht: n
Gelöscht: 2004 wurde aktualisiert und am
Gelöscht: vom Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt genehmigt. Sie
Gelöscht: neue
Gelöscht: BVD-Strategie Förderung Velo- und Fussverkehr
Gelöscht: 2010 hat das Bau- und Verkehrsdepartement in einem Strategieprozess seine Schwerpunkte definiert. Einer davon war die Entwicklung einer Strategie „Fuss- und Veloverkehr fördern“. Diese wurde auf einer Strategielandkarte festgehalten, die auf einen Blick zeigt, wie die Vision „Basel, die velo- und fussgängerfreundlichste Stadt der Schweiz“ erreicht werden soll.wurde2.1.1
Gelöscht: Abbildung 2: Strategielandkarte des BVD zur Förderung des Velo- und Fussverkehrs¶ Die Strategielandkarte enthält Ziele zu drei strategischen Bereichen, wovon v.a. der Bereich „optimale Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr“ für den TRP Velo von Bedeutung ist.¶
Gelöscht: 0
Gelöscht: der
Gelöscht: Basel erhält die Gesamtnote „genügend“ (4.0). Am besten bewertet werden das Wegnetz und das Verkehrsklima, am schlechtesten die Abstellanlagen. Dies vor allem wegen der Furcht vor Diebstahl und Vandalismus.¶

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

gleich der 2018 bewerteten 34 Städte liegt Basel auf Rang 8. Basel konnte damit in der Gesamtrangliste einige Plätze gutmachen (2014 Rang 14) und seinen Rang als zweitbeste Grossstadt nach Winterthur behaupten. Am besten bewertet werden in Basel die Kategorien „Wegnetz“ (4.8) und „Verkehrsklima“ (4.1), am schlechtesten die Kategorie „Abstellanlagen“ (3.7). Innerhalb der Kategorien wurden die Diebstahlsituation (3.0), die Gefährlichkeit von Wegen (3.4) und die Umfahrbarkeit von Baustellen (3.5) als ungenügend bewertet. Die grössten Verbesserungen erfuhren die Einschätzung zur Qualität der Ampelschaltung (+0.5) und zur Zufriedenheit mit der Schneeräumung (+0.6).

3. Strategie

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

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

ST 1 Sicheres Velofahren auf allen Strassen

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

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

ST 2 Direkte Erreichbarkeit wichtiger Ziele

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

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

ST 3 Abdeckung verschiedener Zielgruppen

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

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

ST 4 Führungsprinzip

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

- Der Veloverkehr wird in der Regel gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr auf der Strasse geführt.
- Auf bestimmten Abschnitten des Veloroutennetzes ist eine bauliche Trennung zwischen Velofahrenden und motorisiertem Verkehr, wenn immer möglich umzusetzen. Dies betrifft:
 - Verkehrsorientierte Strassen mit einer hohen Verkehrsbelastung auf Basisrouten

[8] verschoben
Gelöscht: Überarbeitung
Gelöscht: wurden
Gelöscht: pro
Gelöscht: folgende verbindlichen
Gelöscht: beachtet

[9] verschoben
Gelöscht: Auf dieser Basis sind im Folgenden die verbindlichen Teilstrategien für die Veloplanung formuliert. ¶
¶

Gelöscht: ST 1:
Gelöscht:
Gelöscht: Gefährliche Stellen müssen saniert und d

[10] verschoben
Gelöscht: N
Gelöscht: ¶
A

Gelöscht: an Gefahrenstellen grundsätzlich M
Gelöscht: für den Veloverkehr
Gelöscht: , auch wenn es sich nicht um Velorouten handelt

[11] verschoben
Gelöscht: ST 2:
Gelöscht: , Kantonen und Ländern

[12] verschoben
Gelöscht: der Gemeinden und

[13] verschoben
Gelöscht: ST 3:

[14] verschoben
Gelöscht: N

[15] verschoben
Gelöscht: ST 4:

[16] verschoben
Gelöscht: horizontale oder vertikale
Gelöscht: zu prüfen und wo nötig

- = Verkehrsorientierte Strassen mit Geschwindigkeiten über 50km/h
- = Verkehrsorientierte Strassen ohne Fluchraum (Brücken, Tunnel, Über- und Unterführungen)
- = Verkehrsorientierte Strassen mit hohem LkW-Anteil
- = Abschnitte im direkten Umfeld von Autobahnausfahrten
- = Abschnitte von Basisrouten mit engem Strassenraum und grosser Steigung

ST 5 Priorisierung der Veloinfrastruktur

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

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

ST 6 Gute und genügende Abstellanlagen

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

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

ST 7 Betrieb und Unterhalt

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

- Die Veloinfrastruktur wird entsprechend ihrer Bedeutung analog zu den Verkehrsinfrastrukturen des übrigen Strassenverkehrs unterhalten und betrieben.
- Wichtige Velorouten werden in Bezug auf Betrieb und Unterhalt gleichwertig zu den Hauptverkehrsachsen für den MIV behandelt.
- Die Velowegweisung umfasst die wichtigen regionalen Ziele, verbindet diese mit den grösseren Basler Bahnhöfen und/oder der Innenstadt und muss gut erkennbar sein.
- Baustelleneinrichtungen auf Velorouten sind veloverkehrsfreundlich umzusetzen.
- Baustellenbedingte Umleitungen und Sperrungen für den Veloverkehr sind nach Möglichkeit zu vermeiden. Die Verkehrsführung bei zwingenden Umleitungen ist sorgfältig zu planen, nachvollziehbar und sie weist keine Sicherheitsdefizite auf. Eine frühzeitige Signalisation ist sicherzustellen.

ST 8 Öffentlichkeitsarbeit

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

- Das Veloroutennetz ist Velofahrenden bekannt und verständlich kommuniziert.
- Das Angebot der Veloinfrastruktur wird mit geeigneten Medien adressatengerecht kommuniziert.

- [17] verschoben
- Gelösch: ST 5:
- Gelösch: Bei der Planung und Projektierung der Infrastruktur für den Individualverkehr wird d
- Gelösch: wenn immer möglich
- [18] verschoben
- Gelösch: orientiert sich an den
- Gelösch: Der Veloverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr wenn immer möglich prioritär behandelt.
- Gelösch: D
- Gelösch: dürfen dabei
- Gelösch: h keine
- [19] verschoben
- Gelösch: ST 6: g
- [20] verschoben
- Gelösch: gut
- Gelösch: ,
- Gelösch: qualitativ gute
- [21] verschoben
- Gelösch: ST 7:
- Gelösch: routen
- Gelösch: zwischen regionalen Zielen werden mit Wegweisung signalisiert.
- [24] verschoben
- Gelösch: Das Veloroutennetz
- Gelösch: seiner
- Gelösch: Der Verzicht auf Sperrungen und die Direktheit allfälliger Umleitungen sind beim Veloverkehr höher zu gewichten als beim motorisierten Individualverkehr.
- Gelösch: von übergeordnetem Interesse
- Gelösch: grossräumig signalisiert;
- Gelösch: grossen Umwege oder
- [22] verschoben
- Gelösch: ST 8:
- Gelösch: Die Definition der
- [23] verschoben
- Gelösch: N
- Gelösch: e
- Gelösch: für
- Gelösch: Das Veloroutennetz

4. Konzept

4.1 Veloroutennetz

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

Planungs- und Umsetzungsphasen

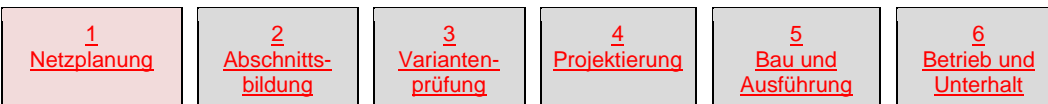


Abbildung 2: Schritte der Veloverkehrsplanung
(eigene Darstellung nach Handbuch „Planung von Velorouten“ ASTRA 2008)

4.1.1 Velonetz-Typen

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



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

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

Tabelle 1: Gliederung der Veloverkehrsinfrastruktur im Kanton Basel-Stadt

4.1.2 Zielsetzungen zu Qualitätsanforderungen an Veloroutennetz

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

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

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

4.1.3 Definition und Gestaltung des Veloroutennetzes

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

Basisroutennetz

Die Basisrouten sollen eine dichte und sichere Erschliessung aller Ziele des Alltagsverkehrs und des Freizeitverkehrs ermöglichen. Sie werden deshalb möglichst abseits der stark befahrenen Hauptverkehrsstrassen geführt. Um die zahlreichen Ziele des Alltags- und des Freizeitverkehrs optimal zu erschliessen, ist ein dichtes Netz notwendig.



[8] nach oben: Für die Überarbeitung des Veloroutennetzes sowie dessen Planungs-, Bau- und Betriebsanforderungen wurden pro Teilstrategie folgende verbindlichen Grundsätze beachtet:¶

[9] nach oben: ST 1: Sicheres Velofahren auf allen Strassen¶

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

[11] nach oben: ST 2: Direkte Erreichbarkeit wichtiger Ziele¶

[12] nach oben: <#>Wichtige Ziele sind gut durch das Veloroutennetz erschlossen. ¶ <#>Aus jedem Quartier führt eine Veloachse in die Innenstadt, zum Bahnhof SBB und zum Badischen Bahnhof. ¶ <#>Die Quartiere sind untereinander durch direkte Routen verbunden.¶ <#>Das Velonetz der Gemeinden Riehen und Bettingen ist an das kantonale Netz angeschlossen.¶

Gelöscht: <#>Grundsätze zu den Teilstrategien¶

[13] nach oben: ST 3: Abdeckung verschiedener Zielgruppen¶

[14] nach oben: <#>Das Netz bietet allen Nutzergruppen geeignete Verbindungen.¶

[15] nach oben: ST 4: Führungsprinzip¶

[16] nach oben: <#>Der Veloverkehr wird in der Regel gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr geführt.¶

[17] nach oben: ST 5: Priorisierung der Veloinfrastruktur¶

[18] nach oben: <#>Die Planung und Umsetzung der Infrastruktur für den Individualverkehr ist zu priorisieren.¶

[19] nach oben: ST 6: gute und genügende Abstellanlagen¶

[20] nach oben: <#>Publikumsintensive Orte, insbesondere an den Bahnhöfen und in den Quartieren, sind zu erschliessen.¶

[21] nach oben: ST 7: Betrieb und Unterhalt¶

[24] nach oben: <#>Das Veloroutennetz wird entsprechend seiner Bedeutung an den verschiedenen Stellen unterschiedlich dicht geführt.¶

[22] nach oben: ST 8: Öffentlichkeitsarbeit¶

[23] nach oben: <#>Die Definition der Netze ist für Velofahrende verständlich.¶

[7] nach unten: **Tabelle 1: Für den Kanton Basel-Stadt relevante Qualitätsanforderungen**¶

[7] verschoben

Gelöscht: 1

Gelöscht: Netzdefinition und -gestaltung

Gelöscht: Aufbauend auf diesen Grundsätzen wurde d

Gelöscht: neu

Gelöscht: unterteilt, die teilweise parallel geführt werden

Gelöscht: ¶

Pendlerrouthenetz

Die Pendlerrouthen sollen eine rasche Verbindung ohne Umwege auch über grössere Strecken von A nach B anbieten. Diese Routhen sind primär auf geübte und schnelle Zweiradfahrende ausgelegt, für die der Zeitfaktor entscheidend ist. Um dem Zeitfaktor genügend Rechnung zu tragen, werden diese Routhen wo zweckmässig parallel zum motorisierten Individualverkehr auf den Hauptverkehrsachsen geführt.



Netzdefinition anhand Attraktoren

Attraktoren sind wichtige Ziele, die im Alltag oder in der Freizeit von den verschiedenen Nutzergruppen im Veloverkehr angesteuert werden. Die Routhen, die von Velofahrenden zurückgelegt werden, bestimmen sich vor allem durch die Lage der Attraktoren. Um ein sinnvolles Netz zu definieren, ist es wichtig, diese Attraktoren zu identifizieren. Für die beiden Velorouthenetze sind Attraktoren zu unterscheiden. Die folgende Tabelle beschreibt je Netz die Nutzergruppen und ihre wichtigsten Ziele für den Veloverkehr zur Erschliessung durch das Basis- bzw. Pendlerrouthenetz:

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

[1] nach unten: Tabelle 2: Definition der beiden Routhenetze .

Gelöscht: Beschreibung

Tabelle 3: Definition der beiden Velorouthenetze

Nachfolgende Tabelle hält die verbindlichen Anforderungen an die Netzgestaltung, diffenziert für die Pendlerrouthen und die Basisrouthen auf Grundlage der Tabelle 2 fest (VMA = Velomassnahmen).

[1] verschoben

Gelöscht: 2

Gelöscht: R

Gelöscht: genau

Gelöscht: sowohl

Gelöscht: als auch für

[2] nach unten: Tabelle 3: Verbindliche Anforderungen Netzgestaltung für Basisrouthen- und Pendlerrouthenetz

Anforderungen	Pendlerrouen	Basisrouen
Verkehrsregime Verkehrsbelastung	Führung der Route bevorzugt auf verkehrsorientierten Strassen mit VMa oder auf siedlungsorientierten Strassen, die ein zügiges Vorwärtskommen erlauben.	Führung der Route auf verkehrsarmen / -freien Wegen, siedlungsorientierten Strassen oder auf verkehrsorientierten Strassen mit VMa. Die Führung von Basisrouen auf verkehrsorientierten Strassen ohne Temporeduktion oder ohne VMa ist wenn immer möglich zu vermeiden.
Sicherheitsdefizite Gefahrenstellen¹	<u>Die Rouen sind möglichst sicher auszugestalten und weisen möglichst keine Gefährdungsstellen auf.</u> Bei der Beurteilung der Gefährdung kann von einem mittleren bis hohen Fahrkönnen ausgegangen werden. <u>Effektive Gefahrenstellen, welche durch die Unfallauswertung erkannt werden, sind rasch zu beheben.</u>	<u>Die Rouen sind sicher auszugestalten und weisen möglichst keine Gefährdungsstellen auf.</u> Bei der Beurteilung der Gefährdung muss von einem geringen Fahrkönnen ausgegangen werden. <u>Effektive Gefahrenstellen, welche durch die Unfallauswertung erkannt werden, sind rasch zu beheben.</u>
Fahrfluss²	Die Rouenwahl erlaubt ein flüssiges Fahren. Unterbrechungen des Fahrflusses sind zu minimieren. Die Möglichkeit für Überholmanöver von Velofahrenden untereinander ist gewährleistet.	Die Rouenwahl erlaubt ein relativ flüssiges Fahren. Der Fahrfluss ist aber gegenüber den Anforderungen an die Gefahrenstellen, das Verkehrsregime und die Verkehrsbelastung geringer zu gewichten.
Direktheit	Pendlerrouen verbinden Ziele und Quellen möglichst direkt. Umwege und topografische Höhendifferenzen sind zu vermeiden.	Basisrouen verbinden Ziele und Quellen möglichst direkt. Höhendifferenzen sind zu vermeiden. Kleinere Umwege sind aber gegenüber den Anforderungen an die Gefahrenstellen, das Verkehrsregime und die Verkehrsbelastung geringer zu gewichten.
Erschliessung	Die Rouen liegen nah an den wichtigsten Zielen. Verbindungsstrecken zwischen Rouen und Zielen sowie Zufahrten aus den Quartieren erfolgen wenn möglich über das Basisnetz. Die Ziele sind mit ausreichenden Veloabstellanlagen ausgestattet.	Die Basisrouen verlaufen nah an wichtigen Zielen vorbei. Verbindungsstrecken zwischen Route und Ziel müssen den oben genannten Qualitätsanforderungen genügen. Die Ziele sind mit ausreichenden Veloabstellanlagen ausgestattet.

Gelöscht: Qualitätsa

Gelöscht: Potenzielle Gefahrenstellen auf

Gelöscht: Potenzielle Gefahrenstellen auf

Gelöscht: a

Gelöscht: einstellen

Gelöscht: a

Gelöscht: einstellen

Tabelle 4: Verbindliche Anforderungen an Netzgestaltung je Routentyp (Basis- und Pendlerrouennetz)

[2] verschoben

Gelöscht: 3

Gelöscht: für

Gelöscht: routen

¹ Potenzielle Gefahrenstellen für den Veloverkehr sind:

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

Gelöscht: bei Strassen

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

4.2 Veloparkierungsanlagen

4.2.1 Veloparkierungs-Typen

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

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

4.2.2 Zielsetzungen zu Qualitätsanforderungen an Veloparkieranlagen

Die baselstädtischen Veloparkierungsanlagen sollen grundsätzlich definierten Qualitätsanforderungen genügen.

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

Tabelle 5: Verbindliche Zielsetzungen je Qualitätsanforderungen an Veloparkieranlagen

4.2.3 Definition und Gestaltung der Veloparkieranlagen

Die beiden Anlagentypen der Veloparkierung von kantonaler Bedeutung unterscheiden sich wie folgt:

Velostationen

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

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

- [26] verschoben
- Gelöscht: öffentliche
- Gelöscht: basiert grundsätzlich auf dem Umweltschutzgesetz BS und
- Gelöscht: Bestandteil des TRP Velo
- Gelöscht: ,
- Gelöscht: die direkt Bauten und Anlagen zuzuordnen ist. Sie ist im
- Gelöscht: verankert und
- Gelöscht: im Netzplan
- Gelöscht: Die Veloparkierung kleinerer Anlagen auf öffentlichem Grund wird in einem separaten baselstädtischen Veloabstellplatz-Konzept geregelt.
- [25] verschoben
- Gelöscht: ¶
- Tabelle 4: Verbindliche Qualitätsanforderungen an Veloparkieranlagen

- Gelöscht: 4
- Gelöscht: Öffentliche
- Gelöscht: ungs-A
- Gelöscht: von kantonaler Bedeutung
- Gelöscht: Im Richtplan werden bestehende Standorte sowie geplanten Bereiche für Velostationen und Bike&Ride-Anlagen dargestellt.



Bike&Ride-Anlagen

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



[25] nach oben: <#>Qualitätsanforderungen ¶
Die baselstädtischen Veloparkieranlagen sollen grundsätzlich definierten Qualitätsanforderungen genügen.¶
Tabelle 4: - Verbindliche Qualitätsanforderungen an Veloparkieranlagen¶

5. Massnahmen

5.1 Verbindliche Festlegungen Veloroutennetz

Das Veloroutennetz wurde im Rahmen der Überarbeitung des TRP Velo 2013 bereits grundsätzlich überprüft und erweitert. Es wird deshalb nur den aktuellen Gegebenheiten und neuen Planungen angepasst. Die Anpassung ist abgestimmt auf den kantonalen Richtplan Basel-Stadt (Stand 29. April 2015) und dessen Anpassung Mobilität (2018).

5.1.1 Überblick über örtliche Festlegungen im Netz

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

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

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

Örtliche Festlegungen <u>kantonales Veloroutennetz</u> (in Teilrichtplankarte)	Koordinationsstand	Agglo-P (Generation und Horizont)
b) Fuss- und Veloverbindung St. Johannis-Park – Huningue (Rheinpromenade)	Festsetzung	
c) Fuss- und Veloverbindung Hafen Kleinhünigen/Klybeck	Festsetzung	
e) Fuss- und Veloverbindung Erlenmatt	Festsetzung	
i) Veloverbindung Lange Erlen	Festsetzung	
j) Fuss- und Veloverbindung bei Schwarzwaldbrücke über den Rhein	Vororientierung	
A) Arealquerung klybeckplus Nord-Süd (Färberstrasse – Wiesenschanzweg)	Vororientierung	(S2.2, 3. Gen. A)
B) Arealquerung klybeckplus West (Mauerstrasse – Uferstrasse)	Vororientierung	(S2.2, 3. Gen. A)
C) Bahnunterführung Grienbodenweg (Stettenfeld) (in Karte aufgrund Kleinräumigkeit der Massnahme nicht erkennbar)	Festsetzung	LV76, 3. Gen. A
D) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck „Hafenbrücke“	Festsetzung	LV3, 3. Gen. A
E) Fuss- und Velobrücke „Güterbahnhof Wolf“	Vororientierung	LV9, 3. Gen. C
F) Fuss- und Velobrücke „Sevogelbrücke“ (St. Alban – Wettstein)	Vororientierung	LV8, 3. Gen. B
G) Fuss- und Velobrücke „Zollibrücke“	Festsetzung	LV2, 1. Gen. A

Gelöscht: angepasst

Gelöscht: – analog zum Richtplan Basel-Stadt 2009 –

Gelöscht: n

Gelöscht: aufgeführt

Gelöscht: welche

Gelöscht: noch nicht

Gelöscht: ,

Gelöscht: also die

Gelöscht: Sie

Gelöscht: eigenen

Gelöscht: P

Gelöscht: ermittelt

Gelöscht: und verbessert

Gelöscht: N

Formatiert: Durchgestrichen

Formatiert: Durchgestrichen

Formatiert: Durchgestrichen

Formatiert: Durchgestrichen

Formatiert: Durchgestrichen

Formatiert: Durchgestrichen

Formatiert: Durchgestrichen

Formatiert: Durchgestrichen

Formatiert: Durchgestrichen

Gelöscht: d)

Gelöscht:

Gelöscht: Vororientierung

Gelöscht: e)

Gelöscht: Dreispitz –

Gelöscht: k)

Gelöscht: verbindung

Gelöscht: (Sevogelbrücke)

Gelöscht: a)

Gelöscht: Zwischenergebnis

Örtliche Festlegungen <u>kantonales Veloroutennetz</u> (in Teilrichtplankarte)	Koordinationsstand	Agglo-P (Generation und Horizont)
H) Fuss- und Veloerschliessung Parc des Carrières (Bachgraben – Rue de Bâle)	Festsetzung	LV5, 3. Gen. Ae
J) Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban	Vororientierung	(S4.3, 3. Gen. B
J) Fuss- und Veloverbindung Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen	Vororientierung	LV12, 3. Gen. C
K) Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Nord	Zwischenergebnis	(S4.1, 3. Gen. A)
L) Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Süd (Gleisbogen)	Vororientierung	(S4.1, 3. Gen. A)
M) Fuss- und Veloverbindung Friedrich Miescher- Strasse – Theodor Herzl-Strasse	Zwischenergebnis	=
N) Fuss- und Veloverbindung Hexenweglein – St. Jakob	Vororientierung	(S4.3, 3. Gen. B)
O) Fuss- und Veloverbindung Klybeckquai (Inselstrasse – Uferstrasse)	Vororientierung	=
P) Fuss- und Veloverbindung Lysbüchel	Festsetzung	(S3.2, 3. Gen. A)
Q) Fuss- und Veloverbindung Wolf – Zeughaus	Vororientierung	(S4.3, 3. Gen. B)
R) Fuss- und Veloverbindung Zoll Burgfelden – Frei- zeitgartenareal Reibertweg / Lacheweg / Basel West	Festsetzung	=
S) Gleisfeldquerung Ost für Veloverkehr am Bahnhof Basel SBB	Vororientierung	LV10, 3. Gen. C
T) Lörrach/Riehen: Steg Gewerbekanal/Mühleleich	Festsetzung	LV84, 3. Gen. B
U) Rheinbrücke Hafen – Huningue Sud	Zwischenergebnis	(Ö29, 3. Gen. C)
V) Veloverbindung Bhf. St. Johann – Saint-Louis	Vororientierung	(S3.2, 3. Gen. A)
W) Veloverbindung Dreispitz Nord – Walkeweg	Zwischenergebnis	(S4.2, 3. Gen. A)

Tabelle 6: Örtliche Festlegungen zum kantonalen Veloroutennetz

5.1.2 Erläuterungen zu den örtlichen Festlegungen im Netz

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

Neue Fuss- und Veloverbindung Nord-Süd durch das Areal klybeckplus Ost. Direkte Verbindung vom Wiesenschanzweg bzw. Horburgpark zur Färberstrasse und zum Wiesenplatz als Basisroute. Sie dient auch der Erschliessung des Areals klybeckplus und ist mit deren Entwicklung abzustimmen.

B) Arealquerung klybeckplus West (Mauerstrasse – Uferstrasse)

Neue Fuss- und Veloverbindung Ost-West durch das Areal klybeckplus West. Direkte und sichere Verbindung zwischen Mauerstrasse und Uferstrasse als Basisroute. Sie verbindet das Rheinufer mit dem Quartier. Sie dient auch der Erschliessung des Areals Klybeckplus und ist mit dessen Entwicklung abzustimmen. Diese Massnahme ist ferner mit der Weiterentwicklung der Hafeneisenbahn im Zusammenhang mit den Planungen im Hafengebiet zu koordinieren.

Gelöscht: N

Formatiert: Englisch (USA)

Gelöscht: l)

Gelöscht: weg

Gelöscht: f)

Gelöscht: wege

Gelöscht: h)

Gelöscht: Burgfelderstrasse –

Gelöscht: Festsetzung

Gelöscht: neue

Gelöscht: West

Gelöscht: m)

Gelöscht: Riehen/

Gelöscht: Zwischenergebnis

Gelöscht: b) Fuss- und Veloverbindung St. Johanns-Park – Huningue (Rheinpromenade)
Neue Fuss- und Veloverbindung entlang des Rheins im Zusammenhang mit der Verlegung des Rheinhafens St. Johann.

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

g) Fuss- und Veloverbindung Erlenmatt
Neue Verbindung durch das Entwicklungsgebiet Erlenmatt auf der Strecke Schwarzwaldallee – Brombacherstrasse zur Quartierserschliessung.

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

j) Fuss- und Veloverbindung bei Schwarzwaldbrücke über den Rhein
Neue attraktive Verbindung zwischen Gross- und Kleinbasel parallel zur Schwarzwaldbrücke. Das Vorhaben steht im Zusammenhang mit der Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel.

C) Bahnunterführung Grienbodenweg (Stettenfeld)

Neue Unterführung auf Höhe der Tramwendeschleife beim Zoll Lössach. Ersatz des aufgehobenen Bahnübergangs als direkte und sichere Fuss- und Veloverbindung (Basisroute). Die Unterführung erschliesst auch die geplante neue S-Bahnhaltestelle an der Grenze Riehen – Lössach (Stettenfeld).

D) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck „Hafenbrücke“

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

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

E) Fuss- und Velobrücke „Güterbahnhof Wolf“

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

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

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

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

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

G) Fuss- und Velobrücke „Zollibrücke“

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

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

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

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

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

I) Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban

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

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

Gelöscht: d

Gelöscht: Sinnvolle

Gelöscht: vom Unteren Rheinweg zum Westquai in Richtung Dreiländerbrücke zwischen Weil am Rhein/Friedlingen und Huningue mit

Gelöscht: r

Gelöscht: Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

Gelöscht: e

Gelöscht: Dreispitz –

Gelöscht: V

Gelöscht: des Bahnhof SBB

Gelöscht: im Bereich der

Gelöscht: Güterbahnhof

Gelöscht: zur Schliessung einer grossräumigen Lücke im Veloroutennetz

Gelöscht: k

Gelöscht: verbindung

Gelöscht: (Sevogelbrücke)

Gelöscht: n

Gelöscht: ¶

a

Gelöscht: ;

Gelöscht: dient der Verbesserung der

Gelöscht: Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.

Gelöscht: mit dem allfälligen

Gelöscht: SBB – St. Johann

Formatiert: Englisch (USA)

me ist mit der geplanten Arealentwicklung Wolf sowie der Fuss- und Velobrücke „Güterbahnhof Wolf“ abzustimmen.

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

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

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

Gelöscht: l

Gelöscht: weg

Gelöscht: Sichere und direkte

Gelöscht: L

Gelöscht: einer Verbindung

Gelöscht: und des Naturschutzes

Gelöscht: f

Gelöscht: wege

Gelöscht: / St. Jakob sowie zwischen

Gelöscht: und der Wien-Strasse

K) Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Nord

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

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

L) Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Süd (Gleisbogen)

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen der Haltestelle Dreispitz und dem Entwicklungsgebiet Dreispitz Süd (u.a. Freilagerplatz) bzw. Münchenstein.

Erschliessung des südlichen Dreispitzareals mittels Fuss- und Veloverkehrsachse (Basisroute) auf dem Gleisbogen der ehemaligen Gütergleise. Die Verbindung führt vom ÖV-Umsteigeknoten Dreispitz entlang der Wien-Strasse in Richtung Münchenstein/Reinach bzw. zweigt etwas nördlich auch zur Emil Frey-Strasse ab. Sie ist auf die Entwicklung im Gebiet abzustimmen.

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

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Burgfelderhof und Burgfelderstrasse.

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

Gelöscht: h

Gelöscht: Burgfelderstrasse –

Gelöscht: ¶
Neue direkte Verbindung entlang

Gelöscht: Friedmatt

Gelöscht: und Friedrich Miescher-Strasse

Gelöscht: Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt

N) Fuss- und Veloverbindung Hexenweglein – St. Jakob

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

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

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

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

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

P) Fuss- und Veloverbindung Lysbüchel

Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen Lothringerstrasse und Lysbüchelstrasse.
Direkte Verbindung (Basisroute) ab Lothringerstrasse zur Achse Lysbüchelstrasse. Sie erhöht die Durchlässigkeit im Gebiet Volta Nord Richtung Stadt. Die Massnahme ist mit der Areal-Entwicklung (Bebauungsplan „VoltaNord“) zu koordinieren.

Q) Fuss- und Veloverbindung Wolf – Zeughaus

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

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

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

S) Gleisfeldquerung Ost für Veloverkehr am Bahnhof Basel SBB

Neue Veloverbindung über das Gleisfeld zwischen Passerelle und Peter Merian-Brücke.
Verbesserung der Querungssituation für den Veloverkehr (Basisroute) sowie bessere Anbindung des Gundeldingerquartiers an die Innenstadt (via Heumatt- bzw. Gartenstrasse). Die Verbindung ist mit den Vorhaben zum Ausbau der Bahninfrastruktur und städtebaulichen Entwicklungen um den Bahnhof Basel SBB (Nauentor u.w.) zu koordinieren.

T) Lörrach/Riehen: Steg Gewerbekanal/Mühleleich

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

U) Rheinbrücke Hafen – Huningue Sud

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

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

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

- Gelöscht: m
- Gelöscht: Neue
- Gelöscht: West
- Gelöscht: Fuss- und
- Gelöscht: und
- Gelöscht: Q
- Gelöscht: Massnahme
- Gelöscht: dem Ausbau Gleis- und Publikumsanlagen
- Gelöscht: und mit der Studie neue Perroner-schliessung abzustimmen
- Gelöscht: n
- Gelöscht: Riehen/

Formatiert: Englisch (USA)

W) Veloverbindung Dreispitz Nord – Walkeweg

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

5.2 Verbindliche Festlegungen Veloparkierungsanlagen

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

Zur Abdeckung kantonalen Veloparkierschwerpunkte sowie zur Verbesserung der Intermodalität zwischen öffentlichem und Veloverkehr wurden nachfolgende örtliche Festlegungen für Velostationen bzw. Standorte für Bike&Ride-Anlagen definiert. Zu den jeweiligen Festlegungen ist nebst dem Koordinationsstand (siehe Kap. 1.4) auch, falls vorhanden, die zugehörige Velomassnahme (LV Nr.) aus dem Agglomerationsprogramm (Agglo-P) mit Generation (1.-3. Gen.) und Horizont (A/B/C) angegeben. In Klammern sind allfällige weitere Massnahmen (Ü Nr.) mit Bezug zur örtlichen Festlegung erwähnt.

Gelöscht: Bereiche

5.2.1 Überblick über örtliche Festlegungen für Velostationen

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

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

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

Gelöscht: stand

Gelöscht: Regionalschwerpunkt

Gelöscht: Regionalschwerpunkt

Gelöscht: Regionalschwerpunkt

Gelöscht: Vororientierung

Gelöscht: Regionalschwerpunkt

Gelöscht: Regionalschwerpunkt

Tabelle 7: Örtliche Festlegungen zu Velostationen

Gelöscht: 6

5.2.2 Erläuterungen zu den örtlichen Festlegungen für Velostationen

a) Velostation Badischer Bahnhof

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

b) Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB

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

c) Velostation West am Bahnhof Basel SBB

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

d) Velostation Ost Bahnhof Basel SBB

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

e) bis j) Velostationen Innenstadt

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

Gelöscht: Regionalschwerpunkt

Gelöscht: Basel

Gelöscht: Einzelanlagen

Gelöscht: Regio-

5.2.3 Überblick über örtliche Festlegungen für Bike&Ride-Anlagen

Örtliche Festlegung – Bike&Ride (in Teilrichtplankarte)	Koordinationsstand	Agglo-P (Generation und Horizont)
S-Bahnstationen		
a) Dreispitz	Festsetzung	<u>LV1-25, 2. Gen. A</u>
b) Stettenfeld	Vororientierung	<u>LV1-25, 2. Gen. A</u>
c) Morgartenring	Vororientierung	<u>(Ü29, 3. Gen. B)</u>
d) Solitude	Vororientierung	<u>(Ü10, 3. Gen. A)</u>
<u>e) Bad. Bahnhof (Nord)</u>	<u>Zwischenergebnis</u>	<u>LV1-25, 2. Gen. A</u>
Knotenpunkt-Haltestellen		
<u>f) Karl-Barth-Platz</u>	Festsetzung	<u>LV1-25, 2. Gen. A</u>
<u>g) Breite</u>	Festsetzung	<u>LV1-25, 2. Gen. A</u>
<u>h) St. Jakob</u>	Festsetzung	<u>LV1-25, 2. Gen. A</u>
<u>i) Jakobsberg</u>	<u>Festsetzung</u>	<u>LV1-25, 2. Gen. A</u>
<u>j) Heiliggeistkirche</u>	Festsetzung	<u>LV1-25, 2. Gen. A</u>
<u>k) Zoo Dorenbach</u>	Festsetzung	<u>LV1-25, 2. Gen. A</u>
<u>l) Schützenhaus</u>	Festsetzung	<u>LV1-25, 2. Gen. A</u>
<u>m) Neubad (Neuweilerplatz)</u>	Festsetzung	<u>LV1-25, 2. Gen. A</u>
<u>n) Morgartenring</u>	Festsetzung	<u>LV1-25, 2. Gen. A</u>
<u>o) Burgfelderplatz</u>	Festsetzung	<u>LV1-25, 2. Gen. A</u>

Gelöscht: e

Gelöscht: f

Gelöscht: g

Gelöscht: h

Gelöscht: Zwischenstand

Gelöscht: i

Gelöscht: j

Gelöscht: k

Gelöscht: l

Gelöscht: m

Gelöscht: n

Örtliche Festlegung – Bike&Ride (in Teilrichtplankarte)	Koordinationsstand	Agglo-P (Generation und Horizont)
<u>p</u>) Kannenfeldplatz	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
<u>q</u>) Frauenspital	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
<u>r</u>) Riehenring	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
<u>s</u>) Voltaplatz	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
<u>t</u>) Dreirosenbrücke	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
<u>u</u>) Tinguely Museum	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
<u>v</u>) Bettingerstrasse	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
Bus-Endhaltestellen		LV1-25, 2. Gen. A
<u>w</u>) Wanderstrasse	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
<u>x</u>) Bachgraben	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
<u>y</u>) Bettingen	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
Tram-Endhaltestellen		LV1-25, 2. Gen. A
<u>z</u>) Bruderholz	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
<u>aa</u>) Neuweilerstrasse	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
<u>ab</u>) St. Louis-Grenze	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
<u>ab</u>) Burgfelden-Grenze	Festsetzung	
<u>ac</u>) Kleinhüningen	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
<u>ad</u>) Habermatten	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A
<u>ae</u>) Riehen-Grenze	Festsetzung	LV1-25, 2. Gen. A

- Gelöscht: o
- Gelöscht: p
- Gelöscht: q
- Gelöscht: r
- Gelöscht: s
- Gelöscht: t
- Gelöscht: u
- Gelöscht: v
- Gelöscht: w
- Gelöscht: x
- Gelöscht: y
- Gelöscht: z
- Gelöscht: a
- Formatiert: Durchgestrichen

Tabelle 8: Örtliche Festlegungen zu Bike&Ride-Anlagen

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

a) S-Bahnstation Dreispitz

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

Gelöscht: der Umgestaltung des Bernoulliplatzes

b-d) neue S-Bahnstationen

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

Gelöscht: Regio-
Gelöscht: , Morgartenring und Solitude angedacht

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

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

Gelöscht: u

w) bis y) Bus-Endhaltestellen (inkl. Umsteigemöglichkeit)

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

Gelöscht: v
Gelöscht: x

z) bis ad) Tram-Endhaltestellen (inkl. Umsteigemöglichkeit)

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

Gelöscht: y
Gelöscht: e

6. Umsetzung

6.1 Umsetzungsprogramm

Nach dem Erlass des TRP Velo 2013 durch den Regierungsrat am 28. 10. 2014 wurde das bestehende Veloroutennetz aufgrund der Qualitätsanforderungen überprüft. Davon abgeleitet hat das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) unter Berücksichtigung der bereits heute bekannten Schwachstellen ein Umsetzungsprogramm erarbeitet, das die Massnahmen für die Weiterentwicklung des Veloroutennetzes gemäss TRP Velo der nächsten zehn Jahre priorisiert. Die Priorisierung der Velorouten des TRP Velo erfolgte nach dem Grundsatz, dass dort hoher Nutzen zu erzielen ist, wo viele Velofahrende davon profitieren können. Das potenzielle Veloverkehrsaufkommen wurde mit Hilfe des Gesamtverkehrsmodells ermittelt. Auf Grundlage der entsprechenden Nachfrageprognose hat das BVD priorisierte Routen zu einem zusammenhängenden priorisierten Netz verbunden (siehe Abbildung 3). Das Netz umfasst radiale Routen (orange), tangentielle Routen (blau) sowie einen äusseren und einen inneren Ring (grün bzw. rot). Der äussere Ring kann unter Einbezug der Fuss- und Velobrücke Dreispitz-Güterbahnhof Wolf erweitert werden. Der innere Ring kann mit der Sevogelbrücke ergänzt werden.

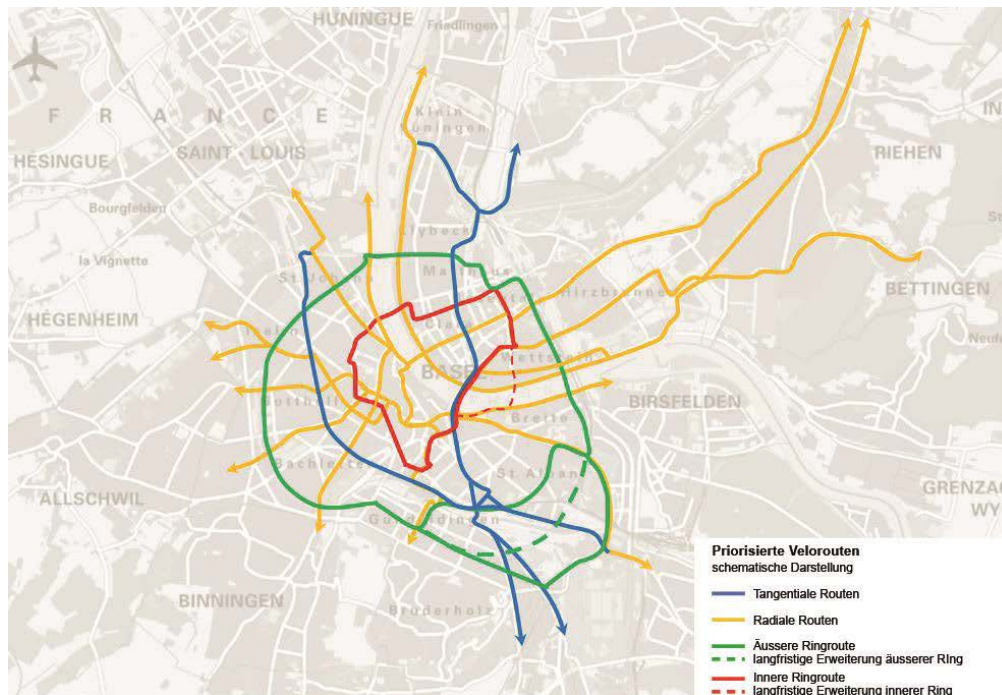


Abbildung 3: Priorisiertes Veloroutennetz aus dem Umsetzungsprogramm des Teilrichtplans Velo (RRB vom 30.8.2016)

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

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

Gelöscht: Planung

Gelöscht: der Genehmigung

Gelöscht: im Rahmen einer Analyse Veloverkehr

Gelöscht: (nicht im Kapitel 5.1 unter Massnahmen berücksichtigt)

Gelöscht: an entsprechende Nutzungen

Gelöscht: wird

Gelöscht: Planung

Gelöscht: für die Umsetzung nötiger Velomassnahmen

Gelöscht: Dieses bezeichnet mögliche Massnahmen, nötige Koordinationen mit anderen Vorhaben und, soweit möglich, Umsetzungszeiträume für die Massnahmen. Die Behebung von sicherheitsrelevanten Schwachstellen und Netzlücken sowie Massnahmen mit besonders vorteilhaftem Nutzen/Kosten-Verhältnis sollen dabei prioritär angegangen werden.

Formatiert: Schriftart: 11 Pt., Nicht Fett

Die Umsetzung soll mit anstehenden Erhaltungsmaßnahmen koordiniert werden.

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

6.2 Finanzierung

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

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

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

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

6.3 Monitoring und Controlling

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

- Gelöscht: die
- Gelöscht: ab
- Gelöscht: das ordentliche Budget. Bis voraussichtlich 2015 stehen zudem noch die beiden nachstehend erläuterten Rahmenausgabenbewilligungen (RAB) zur Verfügung. Anstelle eines Folgekredits für diese RAB's ist geplant, das ordentliche Budget entsprechend aufzustocken.
- Gelöscht: Denn nach neuem Finanzhaushaltsgesetz dürfen Mittel aus einer RAB nicht für Kleininvestitionen (< 300'000 Franken) eingesetzt werden.
- Gelöscht: als Bestandteil
- Gelöscht: gehen ebenfalls nicht zulasten der beiden Rahmenausgabenbewilligungen bzw. des ordentlichen Budgets, sondern
- Gelöscht: Hauptkostenträger belastet Basis
- Gelöscht: A
- Gelöscht: ¶
Einige der Velomassnahmen werden zudem im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel vom Bund mitfinanziert.¶
<#>Zweite Rahmenausgabenbewilligung zur Förderung des Veloverkehrs¶
Im Jahre 2004 hat der Grosse Rat eine zweite Rahmenausgabenbewilligung zur Förderung des Veloverkehrs (früher „2. Velorahmenkredit“) von CHF 8 Mio. zur weiteren Förderung des Veloverkehrs bewilligt. Damit wird eine umfassende Betrachtung der Veloförderung in fünf Bereichen angestrebt.¶
<#>Infrastruktur auf dem Veloroutennetz¶
<#>Velogegenverkehr in Einbahnstrassen¶
<#>Veloabstellplätze¶
<#>Datenmanagement¶
<#>Soft policies-Massnahmen (Öffentlichkeitsarbeit, Ausbildung usw.)¶
Kleinere bis mittlere Velomassnahmen gehen zulasten der Velorahmenausgabenbewilligung. Damit ist eine unabhängige und schnelle Umsetzung von Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs möglich.¶
¶
<#>Rahmenausgabenbewilligung zur Förderung des Langsamverkehrs¶
Mit der Annahme des Gegenvorschlags zur Städteinitiative wurde eine Rahmenausgabenbewilligung über CHF 10 Mio. zur Förderung des Langsamverkehrs gutgeheissen. Diese Ausgabenbewilligung übernimmt die Förderbereiche aus den früheren Rahmenausgabenbewilligungen zur Förderung des Veloverkehrs bzw. des Fussverkehrs und ergänzt diese mit zusätzlichen Projektierungsmitteln (auch personell).¶
- Gelöscht: zehn
- Gelöscht: fünf
- Gelöscht: e
- Gelöscht: neuen Zählgeräten ist
- Gelöscht: einer Erweiterung
- Gelöscht: rund 20–
- Gelöscht: 5
- Gelöscht: wird es mittelfristig möglich sein, flächendeckende
- Gelöscht: zu
- Formatiert: Schriftart: 11 Pt., Nicht Fett
- Gelöscht: Abbildung
- Formatiert: Schriftart: 11 Pt., Nicht Fett

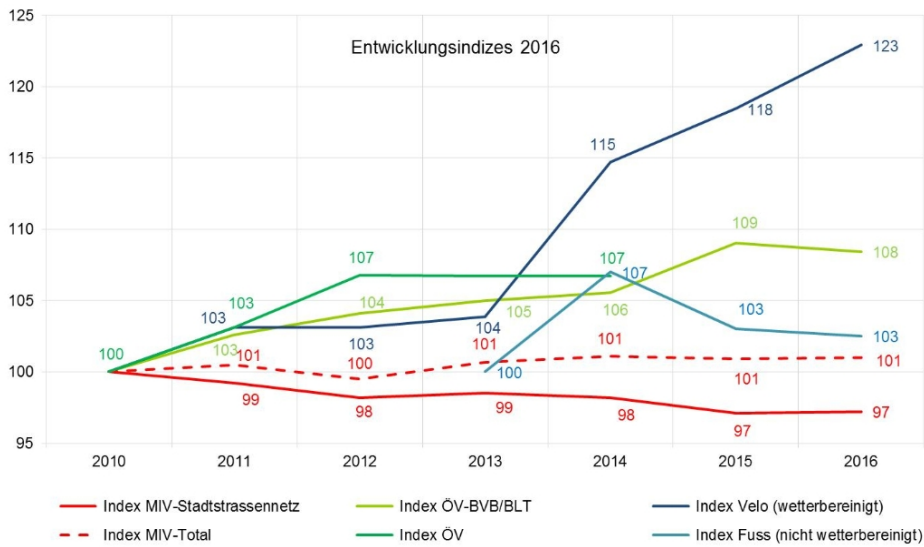


Abbildung 4: Index der Verkehrsentwicklung

Zusätzlich zu diesem Entwicklungsindex der Verkehrsmittel (Fuss, Velo, ÖV, MIV) zeigt der Mikrozensus Verkehr des Bundes (Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten, die regelmässig alle fünf Jahre stattfindet), weitere Veränderungen des Verkehrsverhaltens der Einwohner/-innen der Stadt Basel (siehe Kap. 1.1).

Gelöscht: diesen Querschnittszählungen

ANHANG zum Teilrichtplan Velo 2018 des Kantons Basel-Stadt

Gelöscht: 3

A.1 Öffentliche Vernehmlassung und Mitwirkung

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