



Mit dem Velo unterwegs bringt Schwung  
in den Alltag und in die Freizeit

# Basel fährt anders – Basel fährt Velo!



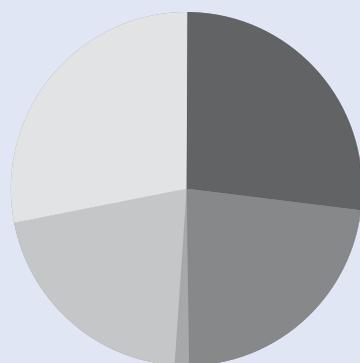
## Mit dem Velo in Basel schnell und sicher ans Ziel – eine gesunde und umweltschonende Fortbewegung



**Viele Baslerinnen und Basler decken ihre Mobilitätsbedürfnisse mit dem Velo ab. Sie schätzen es als gesunde, nachhaltige und kostengünstige Fortbewegung.**

Die günstigen topographischen Verhältnisse in und um Basel sind massgebend für den Erfolg des Velos: Weite Teile der Region sind flach und in geringer Entfernung zueinander. Die Stadt Basel mit ihren rund 166 000 Einwohnern ist dicht besiedelt und weist eine hohe Nutzungsdurchmischung auf. Publikumsintensive Orte wie die Universität und Einkaufsstrassen sind zentral gelegen, Freizeitanlagen und Bahnhöfe sind gut erreichbar. Das dichte Veloroutennetz von rund 140 km Länge verbindet sowohl die Aussenquartiere direkt und sicher mit dem Stadtzentrum als auch die Quartiere mit den umliegenden Freiräumen. Der Veloverkehr hat somit grosse Potenziale, welche dank einer nachhaltigen Planung noch weiter ausgeschöpft werden können.

### Verkehrsmittelwahl Stadt Basel 2001



- 28% Zu Fuss
- 21% Velo
- 1% Mot. Zweirad
- 23% Personenwagen
- 27% Öff. Verkehr

Quelle: Studie zum Nachfragerückgang auf der Tramlinie 16, Socialdata, München, 2006

Dank der kurzen Wege wird das Velo oftmals zum schnellsten Verkehrsmittel und damit Basel zur idealen Velo-Stadt. Dementsprechend ist der Anteil der mit dem Velo zurückgelegten Wege der Basler Bevölkerung hoch, nämlich 21 %. Jeder fünfte Weg wird demnach mit dem Velo gefahren.

## Meilensteine für den Veloverkehr – die Politik setzt Massstäbe



Dank Basels langjähriger und gezielter Veloförderung kommt Jede und Jeder mit dem Velo in Basel sehr gut voran.

**Im Jahre 1944 entschied der Regierungsrat, dass bei sämtlichen Fahrbahnneuaufteilungen Radstreifen markiert werden müssen. Damit ist der Grundstein für die Veloförderung im Kanton Basel-Stadt gelegt worden.**

Gut 30 Jahre später, 1975, wurde ein weiterer Meilenstein in der Veloförderung erreicht: Die Veloförderung wurde zu einem der Hauptziele der Basler Regierung erklärt und ist in den Regierungszielen und Politikplänen der nachfolgenden Regierungsperioden sowie im Verkehrsplan Basel 2001 immer wieder enthalten.

Eines der sechs Hauptziele des Verkehrsplans Basel 2001 ist die Förderung des Veloverkehrs, vor allem für kürzere Wege als Alternative zum motorisierten Verkehr. Der umweltfreundliche Veloverkehr soll durch geeignete Massnahmen gefördert werden, wie z.B. durch die Vervollständigung des Veloroutennetzes, das Bereitstellen von geeigneten Abstellplätzen, die Umgestaltung

kritischer und gefährlicher Knoten sowie durch die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Velofahrende.

Die 1985 eingereichte «Veloinitiative» führte dazu, dass der Grosse Rat 1988 einen für die Schweiz zu jener Zeit einzigartigen Velorahmenkredit über 25 Mio. Franken zur Verbesserung der Velo-Infrastruktur durch bauliche und betriebliche Massnahmen gesprochen hat.

In der «Werkstadt Basel», einem partizipativen Prozess zur Steigerung der Wohn- und Lebensqualität in den Jahren 1999–2001, und in dessen Umsetzung im «Aktionsprogramm Stadtentwicklung» 2001–2006 war die Veloförderung eines der Hauptverkehrsthemen. Damit war der Grundstein für einen zweiten Velorahmenkredit gelegt. Dieser wurde vom Grossen Rat im Jahre 2006 in der Höhe von 8 Mio. Franken gesprochen.

Veloförderung hat aber auch eine grosse Bedeutung im «Agglomerationsprogramm

Basel». So gilt der Fuss- und Veloverkehr, der sogenannte Langsamverkehr, als Querschnittsthema. Er soll insbesondere als Zubringer zum öffentlichen Verkehr verstärkt werden.

**Mit der Förderung des Veloverkehrs werden folgende Ziele verfolgt:**

- Erhöhung des Anteils des Veloverkehrs am Gesamtverkehr
- Erhöhung der Nachhaltigkeit des Verkehrs durch Reduktion der Emissionen und damit Steigerung der Wohnqualität
- Reduktion der Unfälle mit Beteiligung des Veloverkehrs auf Grund der Erhöhung der Akzeptanz des Langsamverkehrs

## Grundlagen zur Veloförderung – der Kanton Basel-Stadt als Vorreiter



**Um der stetig steigenden Bedeutung des Veloverkehrs und den vielfältigen Aufgaben in der Veloförderung gerecht zu werden, wurde Ende der 80er-Jahre eine Velofachstelle eingerichtet.**

Im Jahr 2000 wurde die Velofachstelle zur Fachstelle Langsamverkehr ausgebaut. Sie ist beim Hochbau- und Planungsamt des Kantons Basel-Stadt angesiedelt und koordiniert die Veloangelegenheiten innerhalb und ausserhalb der kantonalen Verwaltung. Zusätzlich nimmt sie für den Kanton Basel-Stadt Einsitz in der Fachorganisation Velokonferenz Schweiz ([www.velokonferenz.ch](http://www.velokonferenz.ch)).

Zweimal jährlich kommt die «Projektkommission Velo» zusammen. Sie ist ein Gremium, in welchem Verbände und Nutzerorganisationen im Verkehr sowie Vertreter der Bevölkerung zusammen mit der Verwaltung die allgemeine Veloplanung sowie konkrete Projekte diskutieren können und Vorschläge und Anliegen zum Veloverkehr aufgenommen werden.

Im Umweltschutzgesetz Basel-Stadt von 1991 ist die Erhöhung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel (Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr) am Gesamtverkehr und deren Bevorzugung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr auf kantonalen

Stufe gesetzlich verankert worden. Auf Bundesebene fehlt für den Veloverkehr leider noch eine solche gesetzliche Grundlage, wie sie für den Fussverkehr bereits besteht.

Bereits 1981 wurde der erste Netzplan empfohlener Velorouten (Teilrichtplan Velo/Mofa) gut geheissen. Eine Anpassung und Ergänzung erfolgte im Jahre 1995 und im Rahmen des Verkehrsplans Basel 2001. Mit den beiden vom Grossen Rat gesprochenen Velorahmenkrediten und den Grundsätzen zur Veloförderung verfügt Basel über eine gute Basis zur Umsetzung des Netzplans sowie weiterer Velomassnahmen. Da dank den Rahmenkrediten die Genehmigung von Einzelkrediten entfällt, können Massnahmen rasch und unbürokratisch ergriffen werden.

Veloverkehr auf Hauptachsen:  
Mit der Einfärbung des Radstreifens, wie z.B. auf dem Heuwaageviadukt, werden die Autofahrer auf den Veloverkehr aufmerksam gemacht.

## Massnahmen für die Velofahrerinnen und Velofahrer – die Verwaltung gibt der Sicherheit Priorität



**Velofahrerinnen und Velofahrer haben unterschiedliche Ansprüche an ihre Verbindungen. Für die einen zählen Direktheit und Schnelligkeit, für die anderen verkehrsarme und abwechslungsreiche Wege. Doch für alle ist die Verkehrssicherheit von grösster Bedeutung. Dank zahlreichen Massnahmen wurde das Velo zu einem sicheren, gesunden, umweltschonenden und gesellschaftlich weit akzeptierten Verkehrsmittel.**

Grosses Engagement wurde im Bereich des Infrastrukturausbaus erbracht. Im Kanton Basel-Stadt wurde ein dichtes radiales und tangenciales Veloroutennetz auf Hauptverkehrsachsen und Nebenstrassen umgesetzt. 85% des geplanten Netzes von über 140 km Länge sind bis im Jahre 2006 realisiert worden. Weiter wurden gefährliche Kreuzungen saniert. Die Einführung von Tempo 30-Zonen in den Wohnquartieren hat zusätzlich die Verkehrssicherheit der Wohnbevölkerung und damit auch der Velofahrenden erhöht. Auch sind über 430 von total ca. 650 Einbahnstrassen für Velogegenverkehr geöffnet worden. Grosse Fortschritte wurden ebenfalls bei der sicheren Veloführung bei Baustellen erzielt.

An zahlreichen publikumsintensiven Orten in der Stadt Basel sind geeignete Abstellmöglichkeiten für Velos geschaffen worden, wie z.B. das Veloparking im Bahnhof SBB mit 1300 Plätzen. Dank Testversuchen können einige wenige funktionelle Veloständermodelle in der ganzen Stadt eingesetzt werden. Die Verbesserung der Veloabstellplatz-Situation in der ganzen Stadt wird weitergeführt.

**Zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität der Velorouten wurden in den letzten Jahrzehnten folgende Massnahmen ergriffen:**

- Einrichtung von Radstreifen auf Strassen mit 50km/h
- Einrichtung von erhöhten Radwegen, z.B. auf Brücken
- Betriebliche und bauliche Massnahmen zur speziellen Führung des Veloverkehrs an Kreuzungen
- Öffnung von Einbahnstrassen für den Velogegenverkehr
- Zulassung von Velos auf Busspuren
- Zulassung von Velos auf ausgewählten Wegen oder Plätzen
- Signalisation von kantonalen und nationalen Velorouten

Die Verkehrssicherheit wurde jedoch nicht nur mit Infrastrukturmassnahmen erhöht. Mit Verkehrsunterricht, Velostadtplänen und Kampagnen wurde die sichere Velobenutzung ebenfalls gefördert.

## Erfolgskontrolle der Velopolitik – die Stadt Basel fährt weiter



**Als sich 2003 abzeichnete, dass der erste Velorahmenkredit bald aufgebraucht sein würde, beteiligten sich Vertreter aus Politik, Verwaltung und von Nutzergruppen an einer qualitativen Erfolgskontrolle der bisherigen Basler Velopolitik. Die Erkenntnisse waren wegweisend für die künftige Veloförderung.**

Mit dem Bicycle Policy Audit (BYPAD), einer qualitativen Methode, wurde im Hinblick auf den zweiten Velorahmenkredit Ende 2002 eine Standortbestimmung zur Velopolitik vorgenommen. Vertreter aus Politik, Verwaltung und von Nutzergruppen haben daran teilgenommen. Dabei wurde die Qualität der bisherigen Velopolitik beurteilt sowie ein sogenannter Qualitätsplan für eine zukünftige Ausrichtung der Velopolitik erarbeitet. BYPAD bot zudem auch die Möglichkeit der «best practice»-Methode, um der Verwaltung neue Wege der Veloförderung aufzuzeigen.

Das Potenzial des Veloverkehrs in Basel kann gemäss BYPAD-Audit besser ausgeschöpft werden, wenn neben der weiteren Verbesserung der Infrastruktur verstärkt auch Massnahmen in den Bereichen Datenmanagement und Monitoring, Nutzeranforderungen und Politiksteuerung sowie «soft policies»-Massnahmen (Öffentlichkeitsarbeit, Ausbildung, Aktionen und Kampagnen) getroffen werden.

Die seit über 35 Jahren aktiv betriebene Basler Velopolitik hinterlässt auch ausserhalb

Basels ihre Spuren: Basel ist schweiz- wenn nicht europaweit als Velostadt bekannt. Regelmässig sind in- und ausländische Fachdelegationen zu Besuch, um von Basels langjährigen Erfahrungen zu profitieren.

Auch die Velofahrerinnen und Velofahrer in Basel scheinen die langjährige Veloförderung zu schätzen: So beurteilten Basler Teilnehmende des ersten «Veloklimatests» der IG Velo von 2006 Basel bedeutend besser als andere Städter ihre Stadt: Basel schnitt in der Kategorie Grossstädte am besten ab. Dennoch zeigt der Test auch, dass noch viel zu tun ist und getan werden kann. Die Verwaltung nimmt diesen Auftrag ernst!

Die Verwaltung versucht aber auch als gutes Beispiel voran zu gehen. Bei einigen Ämtern gehören Dienstvelos zur Selbstverständlichkeit; mit der Teilnahme an der Aktion «bike to work 2006» hat die Regierung zudem die Angestellten zur Benutzung des Velos für den Arbeitsweg motiviert – die Aktion war denn auch mit 400 Teams und 1500 Teilnehmenden ein voller Erfolg!

## Freizeit-Angebote für Velofahrende – die Region lädt zur Rundfahrt ein



**Der Veloverkehr hat nicht nur im Alltag eine grosse Bedeutung. Basel bietet sich mit seiner attraktiven Innenstadt und seiner Lage am Rhein als guter Ausgangspunkt oder Zwischenhalt für Velo-Touren an.**

Die durchgehend signalisierten Routen in und um Basel bilden eine gute Basis für Freizeitaktivitäten mit dem Velo. Seien dies Ausflüge in nahe gelegene Grünräume, wie die Langen Erlen oder die Brüglinger Ebene, oder Touren in der Schweiz oder ins benachbarte Ausland. Dank der voraussichtlich im Jahr 2007 fertig gestellten Fussgänger- und Velobrücke zwischen Weil am Rhein und Huningue oder der geplanten Verbindung von der Dreirosenbrücke nach Frankreich entlang des Rheins wird die Agglomeration Basel für den Veloverkehr noch attraktiver.

### **Das offizielle Routen-Angebot umfasst**

- 8 kantonale Routen
- 2 regionale Routen: Dreilandradweg und Basel – Franches-Montagnes-Route Nr. 23 von Veloland Schweiz ([www.veloland.ch](http://www.veloland.ch))

- 3 nationale Routen: Rheinroute Nr. 2, Nord-Süd-Route Nr. 3 und Jura-Route Nr. 7 von Veloland Schweiz ([www.veloland.ch](http://www.veloland.ch))
- 1 europäische Route: EuroVeloroute Nr. 6, Atlantik – Schwarzes Meer ([www.eurovelo6.org](http://www.eurovelo6.org))

Dank dem detaillierten Velostadtplan findet sich aber auch die Gelegenheitsvelofahrerin oder der ortsunkundige Besucher in der Stadt Basel zurecht. Der Velostadtplan kann bei Basel Tourismus, im Stadtladen, im Veloparking und in den grösseren Buchhandlungen Basels bezogen werden.

Wer nicht mit dem eigenen Velo unterwegs ist, kann ein solches im Veloparking im Bahnhof SBB in Basel mieten. Das Veloparking bietet den Velotouristen aber auch Angebote für das eigene Velo – seien dies eine Reparaturannahmestelle und Ersatzmaterial, eine abschliessbare Velobox und Schliessfächer für Helm und Regenschutz oder einfach nur eine Ladestation für das e-Bike und eine Luftfüllanlage ([www.veloparking.ch](http://www.veloparking.ch)).

## Impressum

### Herausgeber

Baudepartement des  
Kantons Basel-Stadt,  
Hochbau- und Planungsamt  
Hauptabteilung Planung

### Fotos

Hochbau- und Planungsamt

Stefan Grossert, Basel  
(Panoramabild)

### Gestaltung

querformat, Basel  
www.querformat.ch

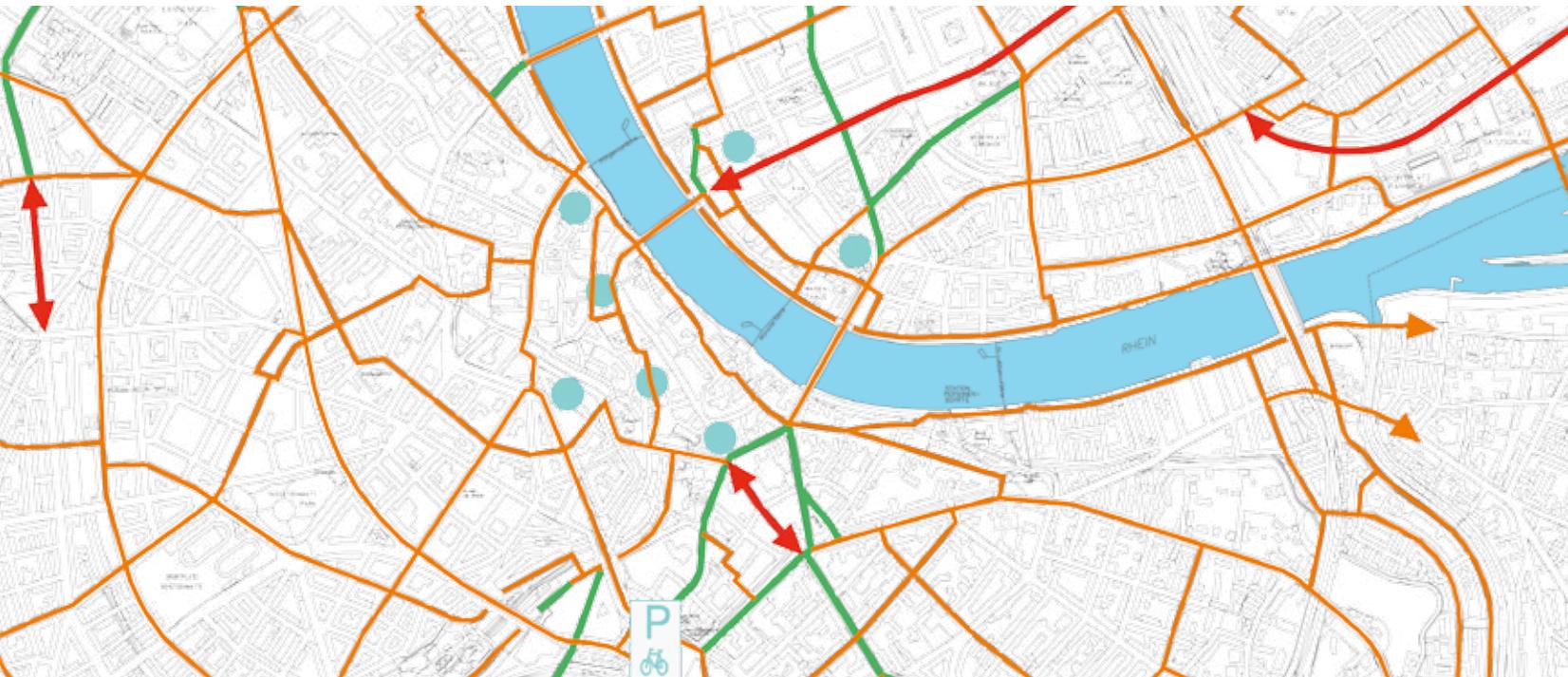
### Druck

Kreis Druck, Basel  
www.kreisdruck.ch

### Bezug

Hochbau- und Planungsamt  
Rittergasse 4, Postfach  
4001 Basel  
Telefon 061 267 92 25  
Telefax 061 267 67 43  
Mail bdhpa@bs.ch

© Baudepartement  
des Kantons Basel-Stadt,  
Dezember 2006



Benützungsbewilligung des Grundbuch- und Vermessungsamtes  
Basel-Stadt zur Verwendung der Geodaten vom 23.10.2006.  
Alle Rechte vorbehalten.

Dank der seit mehreren Jahrzehnten aktiven Veloförderung entstand im Kanton Basel-Stadt ein hochwertiges Radroutennetz, das praktisch die ganze Agglomeration schnell und sicher verbindet. Zielnahe, sichere und komfortable Veloabstellplätze sind in der ganzen Stadt vorhanden. Die Basler Veloplanung beweist, dass mit langjährigen, sorgfältig geplanten und koordinierten Velomassnahmen sehr viel erreicht werden kann und dass das Velo für einen stadtgerechten und nachhaltigen Verkehr ausgezeichnet geeignet ist.

Der eingeschlagene Weg in der Veloförderung wird deshalb konsequent weiterverfolgt.

### Prinzipien und Zielsetzungen der Basler Veloförderung

- Velo fahren soll auf sämtlichen für den Veloverkehr zulässigen Strassen sicher sein. Gefährliche Stellen (auch bei Baustellen) müssen saniert, das Veloroutennetz muss vervollständigt werden.
- Die wichtigsten Ziele des Veloverkehrs sollen aus allen Quartieren und umliegenden Gemeinden, Kantonen und Ländern auf durchgehenden und direkten Routen erreichbar sein.
- Auf Hauptstrassen sowie bei Übergängen und Unterführungen ist eine horizontale Trennung zwischen Velofahrenden und motorisiertem Verkehr anzustreben, damit die Velofahrenden das Ziel zügiger und sicherer erreichen.
- Ein einheitliches Veloabstellplatzkonzept soll die Schaffung von genügend sicheren Abstellplätzen in der ganzen Stadt und speziell bei publikumsintensiven Orten fördern.

- Durch die Verbesserung des Datenmanagements sollen die Potenziale des Veloverkehrs besser ausgelotet werden. Dies ermöglicht auch eine bessere Evaluation der Wirksamkeit der Massnahmen.
- Die Koordination innerhalb der Verwaltung soll verbessert werden, die Kenntnisse sollen besser verfügbar gemacht und den gesteigerten Anforderungen angepasst werden.
- Durch vermehrte Öffentlichkeitsarbeit soll die Akzeptanz des Veloverkehrs und das Bewusstsein, dass Velofahren eine schnelle und gesunde Fortbewegung ist, zusätzlich gefördert werden.