



► **Hauptabteilung Planung**

Rittergasse 4, Postfach, 4001 Basel  
Telefon 061 / 267 92 25  
Fax 061 / 267 67 43

29. September 2003

**Referat „Erfahrungsbericht zum BYPAD aus Basel“  
Zusammenfassung für die Tagung vom 2. Oktober 2003, Fuss- und Veloverkehr  
Barbara Auer, Fachstelle Langsamverkehr, Baudepartement Kanton Basel-Stadt**

Basel hat als erste Schweizer Stadt BYPAD (Bicycle Policy Audit) zur qualitativen Beurteilung seiner Velopolitik angewandt.

(Informationen zu BYPAD in der Referatzusammenfassung von Frau Ursula Lehner-Lierz, [velo:consult](mailto:velo:consult), oder unter [www.bypad.org](http://www.bypad.org))

Um zu erläutern, weshalb Basel das BYPAD-Audit durchgeführt hat, ist ein Rückblick auf die bisherige Velopolitik des Kantons Basel-Stadt notwendig (die Stadt Basel hat keine eigene Verwaltung). Die Veloförderung ist sowohl im Umweltschutzgesetz des Kantons Basel-Stadt von 1991 verankert als auch Bestandteil des Verkehrsplans Basel von 2001 (Strategiepapier mit verwaltungsverbindlichen, allgemeinen Handlungsanweisungen). Doch bereits 1975 deklarierte der Regierungsrat die Veloförderung als eines seiner Hauptziele. In einem Teilrichtplan Velo/Mofa von 1981 wurde ein Radroutennetz definiert, das heute rund 140km umfasst.

Aufgrund einer Initiative von IG Velo und VCS wurde im Jahr 1987 ein Antrag an den Grossen Rat gestellt für einen Rahmenkredit von 25 Millionen Franken zur Finanzierung von baulichen und betrieblichen Massnahmen auf dem Routennetz, der Öffnung von Einbahnstrassen für Velogegenverkehr und der Errichtung und Verbesserung von Veloabstellmöglichkeiten. Mit diesem Kredit wurde in den nachfolgenden Jahren ein systematischer Ausbau der Veloinfrastruktur verfolgt. Der Kredit ist beinahe aufgebraucht, das Routennetz zu 86% (120km) fertiggestellt, 433 von 652 Abschnitten mit Einbahnverkehr wurden für Velogegenverkehr geöffnet und ein Veloparking mit 1300 Veloabstellplätzen wurde am Bahnhof erstellt. Für die Vollendung des Routennetzes sowie die Umsetzung des Veloabstellplatzkonzeptes, welches zur Zeit in Erarbeitung ist, aber auch für weitere Massnahmen zur Veloförderung muss die zukünftige Finanzierung gesichert werden.

Aus diesem Grund wird durch das Baudepartement des Kantons Basel-Stadt zuhanden des Grossen Rates ein Antrag für einen neuen Velorahmenkredit erarbeitet. Der Antrag muss einerseits die geplanten Massnahmen zur Veloförderung beinhalten, andererseits einen Rechenschaftsbericht über die bisherige Velopolitik und deren Ausgaben abgeben. Um diese Angaben möglichst objektiv zu erfassen, wurde Ende 2002 das **BYPAD-Audit** in Basel durchgeführt. Beteiligt waren in der Evaluationsgruppe die für Velopolitik zuständige Regierungsrätin, die mit Veloplanung und deren Umsetzung beschäftigten Stellen

(Hochbau- und Planungsamt, Tiefbauamt sowie Verkehrsabteilung der Kantonspolizei) sowie als Vertreter der Nutzergruppe die IG Velo beider Basel und der VCS.

Die Konsens-Beurteilung der einzelnen BYPAD-Module durch die Evaluationsgruppe ergab, dass sich die Velopolitik in Basel zwischen einem isolierten und systemorientierten Ansatz befindet. Während die Bereiche Strategie und Infrastruktur eher stark abschneiden, zeigt die Beurteilung nichtinfrastrukturbezogener Module die Schwachpunkte der Basler Velopolitik auf.

Die bisherige Veloförderung hatte das Ziel, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen, vor allem mit baulichen und betrieblichen Massnahmen verfolgt, um die Sicherheit zu erhöhen und direkte und komfortable Verbindungen anzubieten. Das BYPAD-Audit hat gezeigt, dass diese Infrastrukturmassnahmen weiter verfolgt werden sollten, dass sie jedoch auf dem erreichten Qualitätsniveau der Velo-Infrastruktur alleine nicht mehr ausreichen, um den Veloverkehrsanteil zu erhöhen. Dies bestätigen auch die Zahlen der Verkehrsentwicklung und Unfallstatistik der letzten Jahre. Obwohl sich die Anzahl der Unfälle im Langsamverkehr seit der Einführung von Tempo-30-Zonen und Sanierung von Unfallschwerpunkten reduziert hat und das Routennetz weiter ausgebaut wurde, ist der Anteil des Langsamverkehrs in den letzten Jahren - im Vergleich zur Entwicklung zwischen 1980 und 1991 - kaum gestiegen.

Um das Potential des Veloverkehrs in Basel noch besser ausnutzen zu können, sind gemäss BYPAD-Audit verstärkt auch Massnahmen im Bereich der Evaluation und des Monitorings, der Nutzeranforderungen und der Politiksteuerung sowie ‚soft policies‘-Massnahmen (Öffentlichkeitsarbeit, Ausbildung, Imageförderung, Akzeptanzsteigerung) zu treffen.

Als Fazit der Fachstelle des Kantons Basel-Stadt kann das BYPAD-Audit allen grösseren Städten der Schweiz empfohlen werden:

‚Mit dem BYPAD-Bericht in der Hand können wir viel leichter Rechenschaft über die vergangene Velopolitik ablegen und besser begründen, wo die Schwerpunkte der künftigen Velopolitik liegen sollen und was für ein Budget wir dazu benötigen. Zudem ermöglicht es eine konstruktive Zusammenarbeit zwischen Politik, Verwaltung und Nutzerorganisationen mit dem gemeinsamen Ziel, die Velopolitik als Ganzes aus der Distanz zu betrachten und Probleme zu erkennen. Dafür ist die externe Prozessbegleitung sehr hilfreich.‘