

Zeitschrift: Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft
Herausgeber: Pro Senectute Basel-Stadt
Band: - (2017)
Heft: 4: Unterwegs

Artikel: Masterplan Velo
Autor: Zeller, Manuela
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-842703>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Masterplan Velo

Der «Masterplan Velo» basiert auf zwei Velonetzen. Mit dem Pendlernetz sollen die Pedaleure und E-Bike-Enthusiasten möglichst schnell von A nach B gelangen. Auf dem Basisnetz sind dann jene Zweiradfahrer unterwegs, die möglichst sicher und getrennt vom Autoverkehr ihr Ziel erreichen wollen. Damit will die Stadt den unterschiedlichen Bedürfnissen von Velofahrerinnen und Velofahrern gerecht werden. Dazu braucht es auch grössere bauliche Veränderungen zugunsten des Veloverkehrs: zusätzliche Veloparkings am Badischen Bahnhof und am Bahnhof SBB etwa oder die Zollibrücke: eine direktere Verbindung zwischen Basel West und dem Bahnhof SBB für den Langsamverkehr. Zusätzlich sind Massnahmen im Bereich der Kommunikation geplant.

Roland Crétien von Pro Velo beider Basel freuts. «Europaweit herrscht meines Erachtens schon lange der Konsens, dass die Infrastruktur besonders wichtig ist. Oft sind aber auch «soft measures» wie eine gute Kommunikation entscheidend, um die Leute zum Velofahren zu motivieren.» Der «Masterplan Velo» fasse, wie es sich für einen übergreifenden Plan wohl gehöre, die bestehenden Instrumente zusammen. «Das ist ok», so Roland Crétien, «allerdings auch nicht wirklich ambitioniert, da keine Zielgrössen definiert werden.» Gerade bei den Infrastrukturmassnahmen bleibe die Planung des Kantons schwammig, bedauert Crétien. «Es wird zwar ein Netz priorisierter Routen aufgezeichnet und eine Abbildung von Strecken, die auf diesen Routen saniert werden sollen. Aber es bleibt weiterhin unklar, mit welchem Standard dies geschehen soll. Damit wird es auch schwierig sein, in zum Beispiel vier Jahren beurteilen zu können, ob Massnahmen konsequent umgesetzt werden.»

Welche Massnahmen überhaupt umgesetzt werden, kann auch Martin Dolleschel, Projektleiter im Bau- und Verkehrsdepartement in der Abteilung Mobilitätsstrategie, nicht mit Sicherheit sagen. Zwar sei es möglich, kleinere Massnahmen aus den Eigenmitteln des Bau- und Verkehrsdepartements zu finanzieren und ab sofort umzusetzen. «Entscheide über grössere Veloprojekte oder -massnahmen im Rahmen von Grossprojekten sowie deren Finanzierung sind noch offen und müssen durch die zuständigen Instanzen genehmigt werden.» Das gilt auch für die Zollibrücke. «Die Fuss- und Velobrücke Zolli ist Teil des kantonalen Richtplans und des Teilrichtplans Velo», erklärt Dolleschel. «Die Umsetzung ist ab 2020 vorgesehen. Die notwendigen Mittel dafür müssen vom Parlament noch genehmigt werden.»

Basel-Stadt will sich lediglich an den Schweizer Städten messen und nicht etwa an den mutigen Velostädten des Nordens wie etwa Kopenhagen in Dänemark. Das findet Dolleschel visionär genug: «Bislang erhielten wir eher die Rückmeldung, dass die Vision zu ambitioniert sei. Momentan liegt Basel im Ranking der «Prix Velostädte Umfrage» von 2014 auf Platz zwei nach Winterthur bei den Grossstädten und auf Platz 14 unter allen beurteilten Städten. Aus unserer Sicht ist die Vision damit herausfordernd positioniert.» Dolleschel ist zuversichtlich, dass Basel mit den geplanten Verbesserungen der Velo-Infrastruktur für die Nutzer und Nutzerinnen des Velos attraktiv genug sein wird, damit der Stadtverkehr vom E-Bike-Boom profitieren kann. Eines der vier verkehrspolitischen Ziele im Kanton Basel-Stadt sei die Erhöhung der Verkehrssicherheit, so Dolleschel. Bei der Planung der Verkehrsinfrastruktur würden die aktuellen Entwicklungstrends wie der Wandel zur Elektromobilität berücksichtigt, um die Potenziale bestmöglich zu nutzen.

In Zürich sind indes immer mehr Velo-Enthusiasten das Warten auf bessere Velowege leid. Die Juso Zürich liessen im letzten Sommer ihre Mitglieder online darüber abstimmen, welches politische Vorhaben sie verfolgen sollen: eine autofreie Innerstadt, 50 000 Flüchtlinge, die zusätzlich aufgenommen werden, oder einkommensabhängige Mieten. «Züri autofrei» schnitt am besten ab. Nun sammeln die Jungsozialisten Unterschriften, um die Initiative in diesem Sommer einzureichen. Auf den städtischen Strassen sollen Autos nur noch ausnahmsweise zugelassen werden. «Es ist höchste Zeit, das Stadtauto in seiner Existenz zu hinterfragen», erklärt Stefan Bruderer, der sich für «Züri autofrei» engagiert. «Kein anderer Verkehrsträger verursacht so hohe Kosten und benötigt so viel Platz bei einem geringen Nutzen für die Allgemeinheit. Denken wir die Stadt neu und planen sie für die Menschen, die in ihr leben, anstatt für die Autos, welche sie durchfahren.» Dass es bald auch in Basel Grundsatzdiskussionen über den Sinn von Autos, E-Bikes und normalen Velos gibt, ist nicht auszuschliessen. «Wir könnten uns eine solche Initiative in Zukunft durchaus vorstellen», findet Mirjam Kohler, die Co-Präsidentin der Juso Basel-Stadt, «gerade auch, weil Freiräume in Basel ein grosses Bedürfnis sind, das mit ebenso grosser Ignoranz abgetan wird.»

Manuela Zeller