Parlamentarischer Vorstoss wird durch System eingesetzt

Geschäftstyp:	Postulat
Titel:	**Velo-Offensive BL: Rechtsabbiegen bei Rot für Velos**
Urheber/in:	Jan Kirchmayr
Zuständig:	
Mitunterzeichnet von:	Wird durch LKA ergänzt
Eingereicht am:	14. Februar 2019
Dringlichkeit:	—

Im Rahmen des Forschungsprojektes *Langsamverkehrsfreundliche Lichtsignalanlagen* der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure hat der Kanton Basel-Stadt 2013/14 und 2015/16 in zwei Pilotversuchen Massnahmen getestet, die dem Veloverkehr Erleichterungen und Sicherheit an Lichtsignalanlagen bringen.
Das Bundesamt für Strassen ASTRA möchte die Massnahmen in der ganzen Schweiz einführen und ist daran, die Vernehmlassung zur nationalen Umsetzung abzuschliessen. Sowohl der Abschlussbericht des Amts für Mobilität des Kantons Basel-Stadt als auch die Sprecher des ASTRA bestätigen, dass der Versuch in Basel ein Erfolg war. So soll unter gewissen Bedingungen Velofahrenden an roten Ampeln das freie Rechtsabbiegen erlaubt werden.
Es geht nicht um die generelle Erlaubnis, bei Rot rechts abzubiegen, sondern um die Möglichkeit für Gemeinden, diese Massnahme bei einzelnen Kreuzungen einzuführen. Die Auswertung der Pilotversuche hat gezeigt, dass die Möglichkeiten des Rechtsabbiegen bei Rot rege genutzt wurde und auch für FussgängerInnen kein Sicherheitsrisiko darstellt. Die geänderte Verkehrsführung führte bei den Versuchen zu einer Reduktion von Konflikten zwischen dem Veloverkehr und dem motorisierten Verkehr. Die Velofahrenden befanden sich bereits ausserhalb des «Toten Winkels», wenn der Auto- und Lastwagenverkehr bei grüner Ampel wieder losfuhr. Der motorisierte Verkehr wurde seinerseits seltener durch anfahrenden Veloverkehr zurückgehalten. Es wurden in der Versuchszeit von der Polizei keine Unfälle registriert.
Dem Kanton Baselland als velofreundlichem Kanton steht es für eine wirksame Veloförderung gut an, das Rechtsabbiegen bei Rot für Velofahrende ebenfalls zu ermöglichen, sobald das Bundesamt für Strassen für eine nationale Einführung grünes Licht gibt. Bei der Rennbahnkreuzung in Muttenz in Richtung Basel oder bei der Bärenkreuzung in Birsfelden wäre eine Einführung besonders prüfenswert.
Ich bitte den Regierungsrat deshalb zu prüfen und zu berichten, an welchen Stellen (insbesondere auf Kantonsstrassen bzw. an Kreuzungen von Kantons- und Gemeindestrassen) eine Einführung des Rechtsabbiegens bei Rot für Velos gemäss den Vorgaben des Bundesamtes für Strassen und mit Bezug auf die Erfahrungen aus den Pilotprojekten in Basel-Stadt sinnvoll ist.

Parlamentarischer Vorstoss wird durch System eingesetzt

Geschäftstyp:	Postulat
Titel:	**Velo-Offensive BL: Sicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer im Kreisverkehr verbessern**
Urheber/in:	Jan Kirchmayr, SP-Fraktion
Zuständig:	
Mitunterzeichnet von:	Wird durch LKA ergänzt
Eingereicht am:	14. Februar 2019
Dringlichkeit:	—

Gemäss der Analyse der Velounfälle 2005 bis 2014 des Bundesamts für Strassen (ASTRA) (vgl. https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/dokumentation/unfalldaten/publikationen.html) ist das Unfallrisiko für Velofahrerinnen und Velofahrer im Kreisverkehr überproportional hoch. Diese Zahlen basieren nur auf den Fällen, die der Polizei gemeldet wurden. Die Dunkelziffer liegt gemäss Beratungsstelle für Unfallverhütung noch deutlich höher!

Wie der SINUS-Report 2016 (Vgl. http://www.bfu.ch/de/forschung-und-statistik/statistik) zeigt, tragen nicht etwa die Velofahrerinnen und Velofahrer die Schuld an diesen Unfällen. Es sind vielmehr in 89 Prozent der Fälle Autofahrerinnen und Autofahrer, die die Unfälle verursachen. Die Vermutung liegt nahe, dass diese Unfallkreisel auch für die Autofahrerinnen und Autofahrer nicht einfach zu befahren sind bzw. nicht sorgfältig genug befahren werden. Das kann beispielsweise daran liegen, dass die Kreisel von den geltenden VSS-Normen abweichen (schleifende Ein- und Ausfahrtsradien, zu kleiner Ablenkungswinkel durch Kreiselinsel, überbreite Kreisfahrbahn, fehlender Sichtschutz auf Kreiselinsel, etc.). Abweichungen können zu einer Kreiselgeometrie führen, die Unfälle begünstigt, indem solche Kreisel mit überhöhter Geschwindigkeit befahren werden können oder wegen der freien Sicht über die Kreiselinsel hinweg der Blick nach links vernachlässigt wird, etc.. Solche Mängel können oft mit einfachen Massnahmen (z.B. Vergrösserung Mittelinsel durch Bankett oder allenfalls Markierung/Einfärbung, Bepflanzung/Skulptur auf Mittelinsel, etc.) behoben werden, welche die Sicherheit für den Veloverkehr im Kreisel erheblich erhöhen.

Mit dem Aufkommen der E-Velos verkehren insbesondere auch auf den Kantonstrassen ~~immer~~ mehr Velofahrerinnen und Velofahrer. Zudem gibt es viele Kinder, die mit dem Velo auf ihrem Schulweg auf dicht befahrenen Strassen durch heikle Kreisel fahren müssen. Für diese Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer muss der Kanton unbedingt die Sicherheit verbessern. Wo Kreisel auf Gemeindestrassen betroffen sind, muss der Kanton allfällige Massnahmen gemeinsam mit diesen Gemeinden erarbeiten.

Der Regierungsrat wird beauftragt,

1. Aufzuzeigen, welche Verkehrskreisel auf dem Kantonsgebiet nicht den VSS-Normen entsprechen und in welchen Kreiseln während den letzten 10 Jahren Unfälle mit Velobeteiligung registriert wurden.

2. die nötigen Massnahmen zu ergreifen, um in Verkehrskreiseln auf Kantonsstrassen die Sicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer zu verbessern,
3. gemeinsam mit betroffenen Gemeinden die nötigen Massnahmen zu erarbeiten und deren Umsetzung zu überprüfen, um die Sicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer in Verkehrskreiseln auf Gemeindestrassen zu verbessern,
4. das Kriterium Velosicherheit nach dem neusten Stand des Wissens in seine Projektierungsrichtlinien für Verkehrskreisel aufzunehmen.

Parlamentarischer Vorstoss wird durch System eingesetzt

Geschäftstyp:	Interpellation
Titel:	**Velo-Offensive BL: Bei Baustellen Veloverkehr optimal berücksichtigen**
Urheber/in:	Miriam Locher
Zuständig:	Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.
Mitunterzeichnet von:	Wird durch LKA ergänzt
Eingereicht am:	14. Februar 2019
Dringlichkeit:	—

Es liegt in der Natur der Sache, dass im Bereich Verkehr auch immer wieder Baustellen und Umleitungen nötig werden. Sei es für Neubauten, sei es für Reparaturen und Sanierungen oder auch aufgrund von unerwarteten Ereignissen - beispielsweise wetterbedingten Massnahmen oder Unfällen.
Gerade für Velofahrende bergen solche Baustellen, Umleitungen und Signalisationsänderungen etc. ein Risiko und sind eine grosse Herausforderung. Als Velofahrerin oder Velofahrer ist man im Vergleich mit anderen Verkehrsteilnehmenden weniger geschützt und darauf angewiesen, möglichst vorausschauend fahren zu können.
Es ist eminent wichtig, dass bei Baustellen auf Strassen und auf allen Flächen, wo auch Velofahrende unterwegs sind, bei Baustellensignalisationen, Umleitungen und Signalisationsänderungen der Fuss- und Veloverkehr optimal berücksichtigt wird.
Dazu stellen sich folgende Fragen:

1. Gibt es statistische Zahlen hinsichtlich der Unfallhäufigkeit und Unfallschwere von Velofahrenden im Bereich von Baustellen (und ähnlichem, siehe oben)?
2. Existiert für die Veloführung im Bereich von Baustellen und Umleitungen ein Konzept inkl. Checklisten für die Baustellenverantwortlichen?
3. Falls nicht, kann sich der Regierungsrat vorstellen, ein entsprechendes Konzept inkl. Checklisten auszuarbeiten?
4. Wäre er bereit, für die Ausarbeitung die Fachverbände im Bereich Fuss- und Veloverkehr beizuziehen?
5. Gibt es Konzepte und Checklisten in anderen Kantonen, welche sich auf Baselland übertragen lassen?

Parlamentarischer Vorstoss wird durch System eingesetzt

Geschäftstyp:	Postulat
Titel:	**Velo-Offensive BL: Kampagne für besseres Verkehrsklima- und – verhalten**
Urheber/in:	Miriam Locher
Zuständig:	Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.
Mitunterzeichnet von:	Wird durch LKA ergänzt
Eingereicht am:	14. Februar 2019
Dringlichkeit:	—

Es ist eine Tatsache, dass Kampagnen ganz allgemein nachhaltiger sind, wenn sie einen gewissen Wiedererkennungswert haben. Dies betrifft auch Kampagnen im Bereich der Verkehrssicherheit. Ein besseres Klima und gegenseitiges Verständnis zwischen den unterschiedlichen Anspruchsgruppen führt automatisch zu mehr Sicherheit. Es geht im Bereich Kampagnen bezüglich Verkehrssicherheit aber auch um Velodiebstahl, Vandalismus, Beachtung von Verkehrsregeln, eine Gasse für das Velo rechts von Autokolonnen, gegenseitige Rücksichtnahme von Velo- und Fussverkehr, Sicherheitsausrüstung und so weiter. Es wäre wünschenswert, mithilfe einer übergeordneten Kampagne das Verkehrsklima nachhaltig zu verbessern.
Folgende Punkte sollen deshalb geprüft werden:
Kann auch in Baselland mithilfe eines übergeordneten Konzepts ein höherer Wiedererkennungseffekt aller Kampagnen für den Bereich Verkehr erreicht werden? Und lassen sich solche Massnahmen mit dem Programm „Verkehrssicherheit Baselland“ koordinieren.

Parlamentarischer Vorstoss wird durch System eingesetzt

Geschäftstyp:	Postulat
Titel:	**Velo-Offensive BL: Priorisierung Velonetzfinanzierung – Vorziehen des Radroutenkredits**
Urheber/in:	Désirée Jaun
Zuständig:	Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.
Mitunterzeichnet von:	Wird durch LKA ergänzt
Eingereicht am:	14. Februar 2019
Dringlichkeit:	—

Am 13. September 2018 hat der Landrat eine Ausgabenbewilligung für den Abschluss des Ausbauprogramms der kantonalen Radrouten und den Erhalt der Nutzerfreundlichkeit sowie für die Weiterentwicklung des Radroutennetzes gesprochen. Damit wurden finanzielle Mittel von CHF 21.5 Mio. für dieses Ausbauprogramm sowie für die Optimierung von bestehenden Velorouten bewilligt.

Im Zusammenhang mit dem kantonalen Radroutennetz liegen diverse Projekte mit vorgesehenen baulichen Massnahmen vor. Diese definierten Einzelprojekte mit Gesamtkosten von CHF 23 Mio. sind nun benannt und im Grundsatz befürwortet. Die konkrete Umsetzung inkl. eines zeitlichen Rahmens steht jedoch noch nicht fest. Im Investitionsprogramm 2018–2027 sind die vom Landrat beschlossenen finanziellen Mittel in der Höhe von CHF 21.5 Mio. eingestellt.

Mit diesen Mitteln können vorhandene Lücken im kantonalen Radroutennetz geschlossen und vorhandene Konfliktpunkte optimiert werden. Dem Veloverkehr kommt jedoch angesichts der dringend nötigen CO_2-Reduktion und der Kapazitätsengpässe im Strassenverkehr eine immer wichtigere Rolle zu, die weiter gestärkt und gefördert werden muss. Dies wiederum setzt ein sicheres und attraktives Veloverkehrsnetz sowie entsprechende Abstellplätze voraus. Es besteht somit auf den kantonalen Radrouten ein weiterer Optimierungs- und Ausbaubedarf. Zudem muss das bestehende Netz der kantonalen Radrouten laufend weiterentwickelt und den aktuellen Gegebenheiten angepasst werden. Denn nur so wird ein Beitrag zur Entlastung des Verkehrssystems und zur Förderung einer ökologischen, gesunden Fortbewegung geleistet.

Die vom Landrat beschlossenen Massnahmen sind ein wichtiger erster Schritt. Weitere Investitionen sind jedoch notwendig, um die genannten Ziele zu erreichen. Der nächste in Aussicht gestellte Radrouten-Kredit soll jedoch erst ab 2027 gelten. Das würde ausgerechnet die Förderung des Verkehrsmittels Velo mit den tiefsten Infrastruktur- und externen Kosten sowie die Entlastung der Strassen bremsen. Es braucht eine lückenlose Erneuerung des Radroutenkredits in der Höhe von CHF 25-30 Mio., welcher auch den Anforderungen an das Agglomerationsprogramm Basel gerecht wird.

Der Regierungsrat wird gebeten zu prüfen und zu berichten, wie die beschlossenen Teilprojekte priorisiert und in welchem Zeitplan umgesetzt werden können. Er soll insbesondere einen Umsetzungsplan vorlegen, der es ermöglicht, damit in Zusammenhang stehende Nebenprojekte inklusive die dazugehörenden Investitionskosten zu koordinieren. Des Weiteren soll er prüfen, wie der nächste Radrouten-Kredit vorgezogen werden kann, um die Optimierung und Entwicklung des kantonalen Radroutennetzes lückenlos fortführen zu können. Zudem soll er darlegen, welche künftigen Projekte mit einem Kredit von CHF 25-30 Mio. realisiert werden können.

Parlamentarischer Vorstoss wird durch System eingesetzt

Geschäftstyp:	Motion
Titel:	**Velo-Offensive BL: Veloabstellplätze in Quartierplänen**
Urheber/in:	Désirée Jaun
Zuständig:	Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.
Mitunterzeichnet von:	Wird durch LKA ergänzt
Eingereicht am:	14. Februar 2019
Dringlichkeit:	—

Mit Quartierplanungen können von den Zonenvorschiften abweichende Sondernutzungen festgelegt werden. Gemäss §37 des Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) sollen Quartierpläne sicherstellen, dass die Nutzung eines zusammenhängenden Teilgebietes in der Bauzone haushälterisch ist, gut der Umgebung angepasst ist und auf die wohnlichen Bedürfnisse der Bevölkerung abgestimmt wird. Quartierpläne sind also das geeignete Instrument, mit dem die Gemeinde Anreize zur Nutzung des platzsparenden Veloverkehrs schaffen bzw. einfordern kann. Eine sichere und attraktive Veloinfrastruktur mit qualitativ guten Abstellmöglichkeiten ist dafür massgebend. Es besteht von Seiten Bauherrschaft kein Anrecht auf Erlass eines Quartierplanes. Entsprechend kann der Erlass an Bedingungen geknüpft werden, welche den verkehrlichen und/oder umweltpolitischen Zielen einer Gemeinde entsprechen.

Der Kanton stellt den Gemeinden eine Planungshilfe für Quartierplanungen zur Verfügung. Unter Punkt 4.4 „Erschliessung und Parkierung“ ist festgehalten, dass die Planung der Erschliessungs- und Parkierungseinrichtungen einen wichtigen Bestandteil eines Quartierplanes darstellt. Dies, da eine Quartierplanüberbauung gut in die vorhandenen Strukturen integriert werden soll und um Immissionen des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren. Unter anderem ist auch festgehalten, dass gedeckte Abstellplätze für Velos vorzusehen sind und dass diese an für den Veloverkehr gut erschlossenen Standorten auf dem Areal des Quartierplanes zu realisieren sind.

Für die Berechnung der Grundanzahl für solche Abstellplätze steht zudem die "Wegleitung Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos / Mofas“ (November 2004) zur Verfügung. Trotz der Erwähnung von Abstellplätzen für Velos / Mofas im Titel von § 70 der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) bestehen für diese jedoch nur Empfehlungen der Bau- und Umweltschutzdirektion. Es sind also keine Pflichtplätze für Velos / Mofas vorgeschrieben. Ausserdem ist die Berechnung der Anzahl Abstellplätze für Velos / Mofas gemäss Wegleitung nicht nachvollziehbar. Die Velo-Abstellplätze orientieren sich darin am Grundbedarf der Auto-Parkplätze und es werden auf Velo-Abstellplätze ebenfalls die Reduktionsfaktoren angewendet, mit denen die Anzahl Auto-Parkplätze aufgrund ÖV-Erschliessung (R1) und Umweltvorbelastung / verkehrspolitische Leitbilder / etc. (R2) reduziert werden. Dabei müsste es umgekehrt sein: Je weniger Auto-Parkplätze erstellt werden, umso höher ist der Bedarf an Velo-Abstellplätzen. Besonders störend ist die Anwendung des R2 auf die Anzahl Velo-Abstellplätze. Mit dem Reduktionsfaktor R2 wird z. B. die Umweltvorbelastung abgebildet sowie politische / planerische Leitbilder, die den Veloverkehr fördern wollen und vorhandene umliegende Auto-Parkplätze an Orten, an denen Velos nicht parkieren dürfen. Die Reduktion mit R2 ist zudem grösser bei Gebäuden, die ein grosser Anteil Velokundschaft erwarten lässt. Was für die Reduktion R2 der Auto-Parkplätze Sinn ergibt, ist für die Anzahl Velo-Abstellplätze geradezu widersinnig.

Weitere Informationen betreffend Velo-Abstellplätze lassen sich in einem Muster-Quartierplanreglement des Kantons unter §6 „Erschliessung“ finden. Darin wird festgehalten, dass eine ausreichende Anzahl von Veloabstellplätzen an geeigneten Orten zu erstellen ist.

Mit diesen Empfehlungen steht es den Gemeinden frei, in den Quartierplänen konkrete Bestimmungen betreffend Veloinfrastruktur und –abstellplätzen festzuhalten. Bei Erstellung eines Mobilitätskonzeptes kann z. B. auch die Anzahl an Autoparkplätzen aufgrund der Bereitstellung von Veloparkplätzen reduziert werden.

Im Sinne der Förderung des umweltfreundlichen Veloverkehrs sollen verbindliche Bedingungen betreffend Infrastruktur und Abstellplätzen für Velos im Rahmen von Quartierplanungen geschaffen und gesetzlich verankert werden.

Der Regierungsrat wird deshalb beauftragt, gesetzliche Bestimmungen zu schaffen, um Verbindlichkeit betreffend konkreter Infrastruktur und Abstellplätzen für Velos im Rahmen von Quartierplanungen sicherzustellen. Insbesondere sollten diese Bestimmungen verpflichtende qualitative sowie quantitative Angaben bezüglich der Bereitstellung von Veloabstellplätzen beinhalten. Die widersinnige Anwendung der Reduktionsfaktoren R1 und R2 in der aktuellen Wegleitung soll dabei zu Gunsten einer höheren Anzahl Velo-Abstellplätze korrigiert werden.

Parlamentarischer Vorstoss wird durch System eingesetzt

Geschäftstyp: Postulat
Titel: **Velo-Offensive BL: Nachhaltige Mobilität der Verwaltungsangestellten bei Dienstfahrten und Fahrten zur Arbeit**

Urheber/in: Mirjam Würth
Zuständig: Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.
Mitunterzeichnet von: Wird durch LKA ergänzt
Eingereicht am: 7. Februar 2019

Dringlichkeit: Wählen Sie ein Element aus.

Ausgangslage
Der grösste Teil der kantonalen Verwaltung ist in Liestal angesiedelt. Für Aufgaben der Verwaltung, die dezentral stattfinden (Kundenbesuche, Inspektionen etc.) stehen einerseits verwaltungsinterne Autos zur Verfügung. Es können auch Mobility-Autos genutzt werden oder es wird eine Entschädigung für die Nutzung von privaten motorisierten Fahrzeugen bezahlt. Alternativ wird die Nutzung eines ÖV-Billettes (Halbtax) entschädigt, und es stehen an den verschiedenen Standorten Velos und E-Bikes (bis max. 25 km/h) zur Verfügung.
Es ist unbestritten, dass das Velo für Strecken von weniger als fünf Kilometern Länge das schnellste Verkehrsmittel ist. Laut Bundesamt für Umwelt und Verkehr können 30 % der Autofahrten durch Velofahrten ersetzt werden. **Velofahren ist schnell, gesund, umweltfreundlich, klimaschonend, günstig, trendig und deshalb förderungswürdig.**

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat zu erheben, wie viele Dienstfahrten und Fahrten zur Arbeit mit welchem Transportmittel über die aufgelisteten Strecken zurückgelegt werden:

Distanz	Auto/Moto/Mofa	ÖV	Velo	E-Velo	zu Fuss
< 5 km					
5 – 10 km					
> 10 km					

(5 km darf nicht in zwei Ranges vorkommen, weil sonst unklar, wo einordnen)

Ausgehend von der obigen Erhebung bitte ich den Regierungsrat Nachstehendes zu prüfen und zu berichten:

- Erachtet es der Regierungsrat auch als wichtig, dass möglichst viele Angestellte zu Fuss, mit Velos und E-Bikes zur Arbeit kommen, was gleichzeitig die Strassen entlastet und die Gesundheit fördert?
- Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass heute der Anteil der Angestellten, die mit dem Velo und E-Bikes zur Arbeit kommen und Dienstfahrten mit Velos und E-Bikes durchführen, **zu tief** ist, **obwohl** viele der zurück gelegten **Strecken** kürzer sind als **fünf Kilometer**?
- Welche Massnahmen sind notwendig, um die Angestellten zu motivieren für **Dienstfahrten** vermehrt das Velo oder E-Bike zu nutzen?
- Welche Massnahmen sind notwendig, um die Angestellten zu motivieren für **Fahrten zur Arbeit** vermehrt das Velo oder E-Bike zu nutzen?
- Wie und wie schnell können diese Massnahmen umgesetzt werden?

- Insbesondere ist zu prüfen, warum private E-Bikes nicht analog zu privaten E-Autos gratis Strom tanken können und wie die Ungleichbehandlung schnell zu beheben ist.
- Welcher finanzielle Betrag in den letzten 5 Jahren (pro Jahr) an Entschädigungen für Dienstfahrten mit privaten Motorfahrzeugen ausgerichtet wurden.
- Ebenfalls ist zu prüfen, warum für Dienstfahrten die Verwendung von privaten Velos und E-Velos nicht (analog zur Nutzung des privaten Automobils oder des Motorfahrrads) entschädigt wird und wie die Ungleichbehandlung zu beheben ist.

Mirjam Würth, SP Landrätin

Parlamentarischer Vorstoss wird durch System eingesetzt

Geschäftstyp:	Interpellation
Titel:	**Velo-Offensive BL: «Défi Vélo» auch in Baselbiet zum Fliegen bringen**
Urheber/in:	Jan Kirchmayr, SP-Fraktion
Zuständig:	
Mitunterzeichnet von:	Wird durch LKA ergänzt
Eingereicht am:	14. Februar 2019
Dringlichkeit:	—

Défi Vélo (vgl. https://www.defi-velo.ch/de/) ist eine spielerische Art, junge Menschen zum Velofahren zu motivieren. Die Aktion wird von Pro Velo Schweiz und Label Vert getragen (und unterstützt von BFE, BAG, Gesundheitsförderung Schweiz, vom Fonds für Verkehrssicherheit sowie Kantonen und Gemeinden). Es gibt sie seit fast 8 Jahren. Inzwischen beteiligen sich jährlich rund 5'000 Teilnehmer_innen an Schulen der Sekundarstufe II in 12 Kantonen daran. Schweizweit stehen 100 ausgebildete Leiter_innen zur Verfügung, welche das Angebot vor Ort durchführen.
Der Final (2018 in Deutschschweiz/Bern und Romandie/Genf, insgesamt rund 300 Teilnehmende) ist als Team-Wettkampf ausgestaltet. Bei der Orientierungsfahrt (analog OL) durch die Stadt waren Strategie und Kreativität gefragt, um zu gewinnen. Bei den Posten erwarteten die Final-Teams verschiedene originelle oder auch praktische Aufgaben, wie zum Beispiel eine Velo-Choreographie zu fahren, einen Veloschlauch zu wechseln oder eine Kurierlieferung zu absolvieren. Hielt sich eine Gruppe nicht an die Verkehrsregeln, bekam sie Strafpunkte. Auf dem Start- und Zielgelände kam es zum veritablen Velofest.
75% der Teilnehmenden geben an, die Aktion habe sie motiviert, öfter Velo zu fahren und 73% fühlen sich danach sicherer im Verkehr. Défi Vélo ist also nicht einfach ein Plausch-Angebot, sondern vermittelt gezielt Verkehrskompetenz und weckt die Lust am Velofahren, was nicht nur ökologisch sondern auch gesundheitlich und verkehrssichereitstechnisch sinnvoll ist.
Leider kommt Défi Vélo in der Region Basel bisher nicht zum Fliegen. Angesichts des grossen Erfolgs von Défi Vélo in anderen Kantonen und der grossen, anerkannten Kompetenz der Trägerorganisationen ist das bedauerlich.
Der Regierungsrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wo liegen aus Sicht der Regierung die Gründe für die geringe Teilnehmenden-Zahl in Baselland?
2. Wie kann das Interesse der Schulen und Schulklassen an einer Teilnahme geweckt werden?
3. Stehen den Schulen genügend Leihvelos für die Durchführung von Défi Vélo-Qualifikationen zur Verfügung?
4. Wie können die Schulen bei einer Défi Vélo-Teilnahme unterstützt werden, und welche finanziellen Mittel sind dafür nötig?