

junges grünes bündnis nordwest
Postfach 1442
4001 Basel
info@jungesgruenesbuendnis.ch

Amt für Mobilität
Münsterplatz 11
Postfach, 4001 Basel
mobilitaet@bs.ch

Basel, März 2013

Stellungnahme "Teilrichtplan Velo 2013"

Sehr geehrte Damen und Herren,

Das junge grüne bündnis nordwest (jgb) setzt sich seit seiner Gründung für das Velo als sinnvolles Verkehrsmittel in der Stadt und der Agglomeration ein. Das jgb begrüsst es, dass mit dem "Teilrichtplan Velo 2013" ein umfassendes und ganzheitliches Konzept für das Velo ausgearbeitet wurde und damit ein Instrument für eine nachhaltige Velopolitik vorliegt. Doch möchte das jgb darauf hinweisen, dass die vielen Schwach- und Gefahrenstellen im Basler Velonetz seit Jahren bekannt sind und das jgb deshalb zu einer raschen Umsetzung der im Teilrichtplan vorgesehenen Massnahmen plädiert.

Wir danken für Ihre Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüssen,

Für das junge grüne bündnis nordwest

Anina Ineichen
Michelle Lachenmeier
Oliver Thommen
Benjamin van Vulpen
Tonja Zürcher

Das jgb nimmt wie folgt Stellung:

1. Einleitung

Die unter 1.3. aufgeführten Zahlen zeigen, dass sich zwischen 2001 und 2007 nichts zugunsten der umweltgerechten Verkehrsmittel verändert hat. Der Veloanteil ist sogar um ein Prozent zurückgegangen. Bedauerlicherweise fehlen die Zahlen der letzten fünf Jahre. Es kann deshalb nicht abschliessend beurteilt werden, wie die neuere Entwicklung aussieht und ob die Umsetzung des Gegenvorschlages zur Städteinitiative bereits Auswirkungen zugunsten des Veloverkehrsanteils zeitigt.

(<http://www.mobilitaet.bs.ch/themenundprojekte/motorisierterverkehr/staedteinitiative.htm>)

Die unter 1.5. genannten Ziele der Teilrichtung sind zu vage, da es an einer messbaren Grösse fehlt. Es genügt nicht, nur eine Erhöhung des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr anzustreben. Sondern es braucht ein konkret messbares Ziel. Das jgb regt daher an, den Veloverkehrsanteil von 30 Prozent als übergeordnetes Ziel festzuhalten. Nur so kann endlich ein Quantensprung in der Förderung des Veloverkehrs erreicht werden.

2. Grundlagen und Rahmenbedingungen

Das jgb ist erfreut, dass die Liste der Veloärgernisse, die das jgb zusammengetragen und eingereicht hat, zur Kenntnis genommen wurde (2.1.3). Leider geht die Umsetzung nur schleppend voran. Damit die Ziele des Gegenvorschlages der Städteinitiative bis 2020 erreicht werden können und die vorgesehenen Massnahmen greifen, müssen die längst bekannten Schwachstellen jetzt angegangen werden (2.1.1).

Zusammengefasste Ergebnisse der Veloärgernisse:

http://www.jgb.cyrillbolliger.ch/fileadmin/media/Dokumente/umfrage_veloargernisse_ergebnis.pdf

Alle Ergebnisse:

http://www.jgb.cyrillbolliger.ch/fileadmin/media/Dokumente/umfrage_veloargernisse_antworten_01.pdf

Die in 2.3.2 genannte Strassenhierarchie steht im Widerspruch zu den Anliegen des Gegenvorschlages der Städteinitiative. Es wird damit suggeriert, dass der motorisierte Verkehr unantastbar sei und stets Priorisierung genieße. Dies kann lediglich für Autobahnen gelten. In einer Stadt steht jedoch die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden über dem flüssigen motorisierten Verkehr, weshalb in der Stadt der umweltschonende Verkehr (Velo-, Fuss- und öffentlicher Verkehr) als prioritär zu gelten hat. Das jgb lehnt dieses Verständnis der Strassenhierarchie deshalb ab und regt an auf diese Formulierung zu verzichten.

Wie in 2.3.5 gezeigt, will sich die Stadt Basel als Velostadt bewerben und sich damit profilieren, obwohl sie nur die Note „genügend“ erhalten hat. Sollte eine erneute Kandidatur in Betracht gezogen werden, braucht es Taten und eine vorherige Benotung beim nächsten Test von mindestens der Note 5. Langfristig muss eine Note 6 angestrebt werden.

3. Strategie

Das jgb begrüsst die Verfolgung der acht genannten Strategien, macht jedoch folgende Änderungsvorschläge und Anmerkungen geltend:

ST 1: Diese wichtige Teilstrategie muss umgesetzt werden.

ST 4: Dem Grundsatz der gemeinsamen Führung von motorisiertem und Veloverkehr sind explizit genannte Ausnahmen gegenüber zu stellen: Auf Strassen mit viel und schnellem Verkehr, Lastwagen und Parkplätzen (Gefahr vor geöffneten Türen) und bei gefährlichem Kreisverkehr ist eine eigene Velospur nötig. Diese ist nötigenfalls horizontal von der motorisierten Verkehrsspur getrennt. Damit kann verhindert werden, dass auf Velostreifen parkierte Autos das Durchkommen behindern oder versperren, wie dies heute leider oft festzustellen ist.

ST 5: Wir regen an, dass die Teilstrategie derart umformuliert wird, dass Velos nicht nur „in der Regel“ sondern „immer prioritär“ behandelt werden.

ST 7: Die Räumerung von Schnee und Eis muss auf allen Velospuren bedingungslos durchgeführt werden.

ST 8: Als Teilstrategie der Öffentlichkeitsarbeit ist die Einführung von mindestens einem autofreien Werktag pro Jahr festzuhalten. Zudem soll durch eine neue Infrastruktur, die Öffentlichkeit auf die neue Velostrategie aufmerksam gemacht werden.

Das jgb regt eine weitere, zusätzliche Strategie an:

Neu: ST 9

Zonenplanänderungen, durch welche neue Quartiere gebaut werden, sind autofrei zu planen und auf Velo-, Fussverkehr und ÖV auszurichten.

4. Konzept

4.1.1

Das jgb hat folgendes anzumerken und anzufügen:

ST 1: *neuer Absatz:* Die heute existierenden Gefahren müssen sofort behoben werden (siehe Veloärgernisse vom jgb und parlamentarische Vorstösse).

ST 3: *Änderung:* Die Formulierung „schwächste Verkehrsteilnehmende“ ist durch „verletzlichste Verkehrsteilnehmende“ zu ersetzen. Velofahrende oder FussgängerInnen als "schwache" Verkehrsteilnehmende zu bezeichnen, suggeriert deren Positionierung am Ende der Verkehrshierarchie, die vom jgb abgelehnt wird (siehe oben 2.3.2.).

ST 4: *Änderung:* „Auf bestimmten Abschnitten des Veloroutennetzes ist eine horizontale Trennung zwischen Velofahrenden und motorisiertem Verkehr zu prüfen und wo nötig und möglich umzusetzen“

Ergänzung: "Verkehrsorientierte Strassen ohne Fluchtraum (Brücken, Tunnel, Über- und Unterführungen, ergänzen: Längsparkierungen, Tramschienen)"

ST 5: *Änderung:* „Der Veloverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr mind. gleichwertig und wo möglich prioritär behandelt.“

ST 6: *Änderung:* „Über die ganze Stadt verteilt sind nachfrageorientiert kleinere, qualitativ gute und sichere Abstellplätze einzurichten. *Neu:* Jeder 6. Parkplatz wird zu einem Veloparkplatz umgewandelt.“

ST 7: *Änderung:* „~~Wichtige~~ *neue:* Alle Velorouten werden in Bezug auf Betrieb und Unterhalt gleichwertig zu den Hauptverkehrsachsen für den MIV behandelt.“

ST 7: *Ergänzung:* Mit einer gut sichtbaren Beschilderungen analog Autoverkehrstafeln sind Quartiere, Agglomerationsgemeinden und wichtige Ziele anzuschreiben (Pendlerstrecken und Basisrouten verschiedene Farben).

ST8: *Ergänzung*: Einführung eines autofreien Werktages pro Jahr (siehe oben).

Änderung: "Das Veloroutennetz kann gut kommuniziert werden." Dieser Satz ist zu streichen, da er zu unbestimmt und wenig aussagekräftig ist.

Alternative Änderung: ~~kommuniziert~~ *neu*: umgesetzt

ST9: *Neu*: "Durch Zonenplanänderungen ausgeschiedene Neubauquartiere und grössere neue Überbauungen sind generell autofrei. In bestehende Quartiere sind autofreie Wohnformen zu fördern und stetig Parkplätze zu reduzieren."

4.1.2

Das jgb begrüsst grundsätzlich, dass die Qualitätsanforderungen, denen das Velonetz zu genügen hat, festgehalten werden. Das jgb fordert jedoch weiter gehende Qualitätsstandards wie folgt:

-Fahrfluss: *Änderung*: "~~Unterbrechungen des Fahrflusses sind zu minimieren.~~" ist zu streichen. *Neu*: "Die Grüne Welle ist auf allen Strassen auf Velofahrende auszurichten."

Leider schweigt sich der Teilrichtplan darüber aus, mit welchen konkreten Massnahmen die Qualitätsanforderungen zu erreichen sind. Das jgb regt daher an, an geeigneter Stelle die möglichen Velomassnahmen (VMa) explizit aufzuführen:

Velomassnahmen (VMa) sind insbesondere:

- erhöhte Velowege
- Grünstreifen zw. Velo- und Autostrassen
- Beschilderung
- Aufhebung von Parkplätzen
- extra Veloampeln
- Rechtabbiegen auch bei Rot möglich
- Durchgehende Velowege über Kreuzungen
- Velosack bei Kreuzungen (Veloaufreihung)
- Grüne Welle für Velofahrende (auf Fahrgeschwindigkeit der Velofahrenden eingestellt).

4.1.3

Das jgb begrüsst die Unterscheidung in Basis- und Pendlerrouen. Jedoch ist auch hier die Zielsetzung zu schwammig, weshalb das jgb folgende Änderung anregt:

Änderung: „Die Basisrouen sollen eine möglichst sichere Erschliessung aller Ziele des Alltagsverkehrs und des Freizeitverkehrs ermöglichen.“

Änderung: „Die Pendlerrouen sollen eine möglichst rasche Verbindung ohne Umwege auch über grössere Strecken von A nach B anbieten.“

Tabelle 2

Die Definition des Pendlerrouennetzte ist zu ergänzen:

- *Ergänzung*: Wichtige Ziele: - Agglomerationsgemeinden

Tabelle 3:

Die Anforderungen an die Netzgestaltung für Basisrouten- und Pendlerrouthenetz sind wie folgt zu ändern:

- Fahrfluss bei Basisrouten:

Änderung: „Die Routenwahl erlaubt ein ~~relativ~~ flüssiges Fahren.“

- Direktheit bei Basisrouten:

„Umwege sind aber gegenüber den Anforderungen an die Gefahrenstellen, das Verkehrsregime und die Verkehrsbelastung geringer zu gewichten“

Ergänzung: „Umwege kommen nur in Frage, wenn alle anderen VMa zur Gefahrenreduktion ausgeschöpft wurden (ultima ratio).“

Fussnote: 1

Die potenziellen Gefahrenstellen für den Veloverkehr sind wie folgt zu *ergänzen*: Kreisel und Kapthaltestellen

Fussnote 2: ~~„Unterbrechung des Fahrflusses insbesondere bei Knoten ohne Vortritt oder bei LSA und bei ÖV Haltestellen auf der Fahrbahn (exkl. Inselhaltestellen)“~~ ist zu streichen, da sie nicht aussagekräftig ist.

Neu: Fussnote 2 (bei den erwähnten VMa einfügen):

"Velomassnahmen (VMa) sind insbesondere erhöhte Velowege, Grünstreifen zw. Velo- und Autostrassen, Beschilderung, Aufhebung von Parkplätzen, extra Veloampeln, Rechtabbiegen auch bei Rot möglich, Durchgehende Velowege über Kreuzungen, Velosack bei Kreuzungen (Veloaufrichtung), Grüne Welle für Velofahrende (auf Fahrradgeschwindigkeit eingestellt).

Begründung: Es werden nur die Gefahrenstellen namentlich aufgeführt, nicht aber mit welchen Massnahmen diese Gefahrenquellen behoben werden können.

4.2.

Das jgb begrüsst es, dass im Konzept Veloparkieranlagen vorgesehen sind.

4.2.1

Bei den Qualitätsanforderungen an die Veloparkieranlagen hat das jgb folgende Änderungsvorschläge anzubringen:

Änderung: Qualitätsanforderungen an die Ästhetik ist zu streichen.

Begründung: Bei zu hohen Anforderungen an die Ästhetik besteht die Gefahr einer Verzögerung bei der Umsetzung. Zudem ist die Funktionalität und die Anzahl der Abstellanlagen entscheidend, die Ästhetik hat eine untergeordnete Bedeutung.

- Sicherheit im öffentlichen Raum stellt ein wichtiges Qualitätsmerkmal dar. Das jgb erachtet jedoch die Massnahmen der Videoüberwachung, wie sie unter 4.2.2. genannt wird, als ungeeignet um diese Anforderungen zu erreichen. Das jgb regt daher an, die Videoüberwachung explizit abzulehnen. *Änderung:* (z.B. durch Beleuchtung, Einsehbarkeit, Platzierung, *aber nicht durch Videoüberwachung*).

4.2.2

Das jgb ist grundsätzlich damit einverstanden, dass öffentliche Veloparkierungs-Anlagen kostenpflichtig sein können, jedoch nur wenn in der Nähe auch genügend Gratisparkplätze vorhanden sind. Ausserdem sind Velostationen durch Personal zu betreuen und bewachen. Eine ständige Videoüberwachung lehnt das jgb ab (siehe oben 4.2.1).

5. Massnahmen

5.1.1

Das jgb begrüsst die vorgeschlagenen Änderungen und erwarten, dass diese schnell angegangen werden. Die Planung muss zügig fertig gestellt werden, so dass alle Bauten noch vor 2020 umgesetzt sind und ihren Beitrag zur Einhaltung des Städteinitiativgegnenvorschlags leisten können. Daher sind alle Netzerergänzungen als Festsetzung in die Teilrichtplankarte aufzunehmen. Zudem erwarten wir, dass die Veloärgernisse des jgb sowie die anderen bekannten Schwachstellen so rasch als möglich behoben werden.

Örtliche Festlegungen Netze (in Teilrichtplankarte) sollen alle in die Festsetzung überführt werden:

Koordinationszustand

a) Fuss- und Velobrücke Zolli	Zwischenergebnis Festsetzung
b) Fuss- und Veloweg St. Johannis-Park – Huningue	Festsetzung
c) Fuss- und Veloverbindung Unterer Rheinweg – Westquai	Festsetzung
d) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck – Zoll Friedlingen	Vororientierung Festsetzung
e) Fuss- und Velopasserelle Dreispitz – Güterbahnhof Wolf	Vororientierung Festsetzung
f) Fuss- und Veloweg Dreispitz	Zwischenergebnis Festsetzung
g) Fuss- und Veloverbindung Erlenmatt	Festsetzung
h) Fuss- und Veloverbindung Bäumlihofstrasse – Hirzbrunnen-Promenade	Zwischenergebnis Festsetzung
i) Fuss- und Veloverbindung Hirzbrunnen-Promenade	Festsetzung
j) Fuss- und Veloverbindung Burgfelderstrasse – Friedrich Miescher-Strasse	Festsetzung
k) Veloverbindung im Bereich Tierpark Lange Erlen	Festsetzung
l) Fuss- und Veloverbindung bei Schwarzwaldbrücke über den Rhein	Vororientierung Festsetzung
m) Fuss- und Velobrücke St. Alban – Wettstein	Vororientierung Festsetzung
n) Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof – Grenzach-Whylen	Vororientierung
o) Fuss- und Veloweg Am Mühleleichen	Zwischenergebnis Festsetzung
p) neue Gleisfeldquerung West	Vororientierung Festsetzung

5.2.1

Hier ist gleichermassen zu verfahren (siehe 5.1.1):

b) Velostation Bahnhof SBB Südseite	Zwischenstand Festsetzung
c) Velostation Bahnhof SBB West	Vororientierung Festsetzung
d) Velostation Bahnhof SBB Ost	Vororientierung Festsetzung

5.2.2

a) Velostation Badischer Bahnhof

Änderung: „Die Veloabstellplatz-Situation am Bad. Bahnhof wird auf das nötige Angebot mit bedürfnisgerechten Abstellplätzen ausgebaut. *Neu:* Zusätzlich sollen oberirdisch die

Autoparkplätze zugunsten der Veloparkplätze oder anderweitige Langsamverkehrsnutzungen zu Verfügung gestellt werden."

6. Umsetzung

6.1

Hier macht das jgb folgende Änderungsvorschläge um der raschen Umsetzung mehr Nachdruck zu verleihen:

- „Nach der Genehmigung des TRP Velo durch den Regierungsrat *neu*: werden die Inhalte des TRP Velo insbesondere der VMA und der stehenden Vorstösse im GR, der Verkehrskommission der NQV's, und in besonderem Masse die Veloärgernisse des jgb umgesetzt."
- „Die entsprechenden Aufwendungen werden via ordentliches Budget *neu*: und bestehende Spezialfinanzierungen finanziert."