

Stellungnahme der Interessengemeinschaft Kleinbasel zum Teilrichtplan Velo (Vernehmlassung)

Die Interessengemeinschaft Kleinbasel begrüsst grundsätzlich die Weiterentwicklung der Veloinfrastruktur im Kanton Basel-Stadt, sowie die Zielsetzung ein durchgängiges und leistungsfähiges Velonetz zu schaffen.

Die Analyse des Teilrichtplans (TRP) im Perimeter Kleinbasel zeigt jedoch wesentliche strukturelle Defizite, sowie bedeutende Zielkonflikte, insbesondere im Spannungsfeld zwischen Verkehrssicherheit, Quartierverträglichkeit und wirtschaftlicher Nutzung. Die IGK äussert sich explizit nur zum TRP Velo auf Kleinbasler Boden.

1. Grundsätzliches

Die Übernahme der FVV als Standard für den TRP Velo wird abgelehnt. Diese Standards ohne demokratische Legitimation in einen Teilrichtplan zu integrieren weisen wir zurück.

Der Veloverkehr darf nicht zulasten des motorisierten Verkehrs, insbesondere des gewerblichen Verkehrs, gefördert werden. Die verschiedenen Verkehrsmittel dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Den Gewerbetreibenden muss der Zugang zu den Quartieren gewährleistet bleiben, insbesondere die Anlieferung und die Arbeiten vor Ort müssen weiterhin ohne bürokratische Hürden, sowie klimaschädlichen und aufwendigen Umwegen, uneingeschränkt möglich bleiben. Die Hauptverkehrs- und Sammelstrassen müssen weiterhin den motorisierten Verkehr priorisieren und der Veloverkehr ist, wenn immer möglich, in parallelen (Quartier-) Strassen mit weniger motorisiertem Verkehr zu führen.

Die Akzeptanz der Massnahmen ist eine zentrale Voraussetzung für deren Erfolg. Eine einseitige Flächenumverteilung ohne ausreichende Berücksichtigung lokaler Bedürfnisse führt zu Widerstand bei Bevölkerung und Gewerbe.

2. Übernahme FVV als Standard wird abgelehnt

Wir sind nicht einverstanden, dass ein im BVD intern entworfenes Dokument über den TRP Velo als neuer gesetzlicher Standard etabliert werden soll, ohne unabhängige Studienbelegbarkeit oder Sichtung durch den Grossen Rat, bzw. durch eine Volksabstimmung. Viele kleinbasler Hauptachsen entstanden im 19. Jahrhundert und erfüllen gleichzeitig mehrere Funktionen, was zwangsläufig zu Nutzungskonflikten (Erschliessung, Anlieferung, ÖV, Wohnen, Fussverkehr, Parkraum, Stadtklima) führt. Die vorhandene Verkehrsfläche ist ausgeschöpft und kann nur zulasten eines anderen Guts vergrössert werden.

Die gravierendsten Auswirkungen der Übernahme des FVV-Standards gegenüber dem SVG sind:

- Die Normbreiten vergrössern den Platzbedarf für sämtliche «Velofahrbahnen» um 30–60%
- Der höhere Platzbedarf geht primär zulasten von Parkplätzen (Wegfall von Kurzzeit- und Kundenparkplätzen, sowie Erhöhung Suchverkehr)
- Der FVV fordert beim Öffentlichen Verkehr u.a. eine getrennte Führungen, was zum Abbau von ÖV-Fahrspuren, Umbau von Haltestellen, Anpassung von Gleisabständen und weiteren Massnahmen führt. Dies ist eine klare Schwächung des ÖV.
- Die Priorisierung des Fuss- und Veloverkehrs gegenüber dem MIV ist in keiner gesetzlichen Verordnung verankert. Der Wegfall von Fahr- und Abbiegespuren, die Reduktion der Verkehrsleistungsfähigkeit für alle Verkehrsteilnehmenden und der steigende Parkplatzsuchverkehr sind nur einige wenige Folgen einer solchen Umsetzung. Weitere Faktoren wie längere Stauzeiten, Rückstaus und geringerer Flexibilität bei Baustellen oder Störungen (Unfällen, etc.) sind weitere wirtschaftliche Zeit- und Kostentreiber.
- Das Gewerbe leidet nicht nur unter dem Wegfall der Parkplätze und dem damit verbundenen Suchverkehr, sondern auch die Problematiken von Lieferzonen, Ladeplätzen und Kundenerreichbarkeit erhöhen sich. Die Mehrheit der Unternehmen liefert über die Strasse an (keine privaten Ladehöfe vorhanden). Die Übernahme des Standards führt zu längeren Transportwegen, Behinderung durch Be-/Entladen, erhöhtem zeitlichem Aufwand, Mehrkosten, u.v.m.
- Je breiter die Veloinfrastruktur ist, desto kleiner wird der Spielraum für Neupflanzungen, bestehende Baumreihen und den Ausbau von Grünflächen.
- Die verbindlichen Kriterien umfassen auch das Tempolimit, die Verkehrsmenge (DWV), die Netzfunktion, sowie für die Vorzugsrouten und Haupt-/Nebenverbindungen, welche weit über die Vorschriften des SVG hinaus gehen.
- Gemeinsame Fuss- und Velowege sind auf Velovorzugsrouten ausgeschlossen. Dies bedeutet im Kleinbasel eine komplette Umgestaltung der Dreirosen- und Wettsteinbrücke sowie der Grenzacherstrasse.

3. Überlagerung von Velorouten mit Hauptverkehrsstrassen

Im Kleinbasel verlaufen sowohl Basis- als auch Pendler Routen in weiten Teilen entlang stark belasteter Hauptverkehrsstrassen (u. a. Klybeckstrasse, Kleinhüningerstrasse, Riehenstrasse, Rosentalstrasse, Schwarzwaldallee und Grenzacherstrasse).

Diese Bündelung führt zu erhöhtem Konfliktpotenzial zwischen motorisiertem Verkehr, öffentlichem Verkehr und Veloverkehr und beeinträchtigt sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Qualität des Velonetzes selbst.

4. Unzureichende Nutzung quartierverträglicher Alternativen

Geeignete Quartiersammelstrassen werden im Kleinbasel nur unzureichend als Velokorridore genutzt. Dadurch werden vorhandene Potenziale zur Entflechtung der Verkehrsarten nicht ausgeschöpft.

Eine stärkere Führung durch quartierverträgliche Strassenräume (ohne Parkplatzabbau!) würde die Sicherheit erhöhen und gleichzeitig Nutzungskonflikte reduzieren.

- **Feldbergstrasse:** Die Sperrstrasse ist bereits eine Velostrasse und Velovorzugsroute. Die gleich nebenan parallel liegende Feldbergstrasse als Hauptverkehrsachse zu führen, erscheint wenig sinnvoll. Die Feldbergstrasse sollte in erster Linie weiterhin als Hauptsammelstrasse für den motorisierten Verkehr als Brücken- und Nationalstrassenzubringer fungieren.
- **Riehenring:** Der Riehenring ist als Veloroute aus dem TRP Velo zu streichen. Der Riehenring ist sowohl ein Hauptzubringer auf das übergeordnete Nationalstrassennetz als auch eine stark durch den Schwerverkehr (Anlieferungen Messen, Zirkus, etc.) befahrene Strasse.
- **Schwarzwaldallee:** Die Schwarzwaldallee ist als Veloroute aus dem TRP Velo zu streichen. Sie ist sowohl eine Auf- sowie Abfahrt des übergeordneten Nationalstrassennetzes als auch eine stark durch den Schwerverkehr befahrene Strasse.
- **Allmendstrasse:** Die neue Verkehrsführung im Einbahnregime schneidet das Hirzbrunnenquartier von einer direkten Autobahnzufahrt ab. Mehrverkehr in den Quartierstrassen sowie erhöhter CO₂-Ausstoss durch lange Umwege sind die Folge. Diese Umwege führen zu Zeitverlusten bei Arbeitnehmenden, Gewerbetreibenden und der Quartierbevölkerung und somit zu Mehrkosten. Dieses Verkehrsregime ist rückgängig zu machen.
- **Arealentwicklung Basel Nord/Klybeckstrasse:** Das Transformationsareal bietet die Chance die Velonebenroute von der Klybeckstrasse auf das verkehrsberuhigte Entwicklungsareal zu verschieben (Entflechtung).

5. Netzsicherheit

Basel Nord (bei Badenstrasse): Die neuentstehende Velohauptverbindung (Netzlücke) parallel zur Badenstrasse verläuft durch das Industrieareal. Daraus entstehen Konflikte zwischen dem Schwer- und Veloverkehr, was unweigerlich zu

gefährlichen Situationen führt. Dem Werk- und Anlieferverkehr auf den Industriearealen ist klar der Vorzug zu geben. Wenn eine solche Verbindung dort entstehen sollte, wäre der Veloverkehr getrennt zu führen und mit verstärkten Sicherheitsmassnahmen zu begleiten.

6. Auswirkungen auf Parkierung und Verkehrsverhalten

Die Umsetzung neuer Veloinfrastrukturen – insbesondere von Velostreifen auf bestehenden Strassen – ist regelmässig mit dem Abbau von Parkplätzen verbunden. Im Kleinbasel ist die Parkraumsituation bereits heute angespannt. Die Auslastung liegt faktisch über 100 %. Fahrzeuge stehen bereits heute sehr häufig ausserhalb von markierten Parkplätzen oder auf dem Trottoir.

Ein weiterer Abbau von Parkplätzen, ohne alternative Parkmöglichkeiten, führt zu zusätzlichem Zeitverlust für Gewerbetreibende, Suchverkehr, Ausweichverkehr in Quartierstrassen, erhöhter Verkehrsbelastung bei gleichzeitig sinkender Arbeitseffizienz. Diese Effekte stehen im Widerspruch zu einer nachhaltigen und verträglichen Quartierentwicklung. Fehlende Parkmöglichkeiten führen zu einer Kostensteigerung beim Gewerbe und der Quartierbevölkerung.

Die bereits heute fehlenden Abstellmöglichkeiten für Gewerbefahrzeuge würden durch einen weiteren Parkplatzabbau noch verschärft. Parkinghäuser bieten hier für die hohen Transport- und Arbeitsfahrzeuge keine Alternative.

Für das lokale Gewerbe und den Detailhandel ist eine verlässliche Erreichbarkeit ein zentraler Standortfaktor. Der Wegfall von Parkplätzen sowie Lade- und Kurzhaltemöglichkeiten hat direkte Auswirkungen auf die:

- Kundenfrequenz im Detailhandel (insbesondere für Spontankäufe)
- Erreichbarkeit für Dienstleistungsbetriebe
- Anlieferung und den Serviceverkehr

Gerade im städtischen Umfeld ist das Kurzzeitparkieren für viele Nutzungen entscheidend und kann durch andere Verkehrsträger nicht vollständig ersetzt werden.

Ein struktureller Abbau von Parkmöglichkeiten kann zu einer Verlagerung von Gewerbe und Dienstleistungen ins Um- und Ausland führen, wo Flächen und Erreichbarkeit einfacher gewährleistet sind.

Dies führt mittel- bis langfristig zu folgenden Effekten:

- Steuerverluste für den Kanton Basel-Stadt
- Abwanderung von Arbeitsplätzen und Sozialversicherungsbeiträgen

- zusätzlichem Pendlerverkehr, der die Verkehrsbelastung insgesamt erhöht
- Damit besteht die Gefahr, dass verkehrspolitische Massnahmen unbeabsichtigte, aber nicht unvorhersehbare gegenteilige Wirkungen entfalten.

7. Nutzungskonkurrenz im öffentlichen Raum

Der Strassenraum im Kleinbasel ist begrenzt und bereits heute intensiv genutzt.

Jede Umverteilung von Flächen führt zwangsläufig zu Verdrängungseffekten.

Der Teilrichtplan berücksichtigt diese Nutzungskonkurrenz aus Sicht der lokalen Wirtschaft und der Quartierbevölkerung derzeit unzureichend.

Beispielhaft zeigt sich dieser Nutzungskonflikt am neu geplanten Riehenring, wo die Schaffung eines Velostreifens zulasten des Tramtrassees geschieht. Das Tram soll sich künftig eine Fahrbahn mit dem MIV teilen, was alle Verkehrsteilnehmenden verlangsamt und den ÖV ineffizienter macht. Dies verschlechtert die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden.

Auch Grünraum und Klimamassnahmen stehen teilweise in Konflikt zu neuen Velofahrbahnen.

8. Datengrundlagen und Wirkungsabschätzung

Es ist nicht ausreichend ersichtlich, inwieweit die Auswirkungen auf Gewerbe, Detailhandel und Verkehrsverlagerung systematisch und wissenschaftlich analysiert wurden.

Für eine fundierte Planung sind vertiefte Wirkungsanalysen notwendig, insbesondere hinsichtlich:

- Verkehrsverlagerung (Such- und Ausweichverkehr)
- wirtschaftlicher Effekte
- Nutzungsverhalten im urbanen Raum

Da die einzelnen Massnahmen mehrheitlich offen sind, gilt es bei der Umsetzung die Bedürfnisse des Gewerbes und die Verträglichkeit mit diesem miteinzubeziehen.

9. Strategie

Der Strategiepunkt 4 «Serviceangebote und Öffentlichkeitsarbeit» ist zu streichen.

Die im Massnahmenbericht erwähnte Öffentlichkeitsarbeit wird grundsätzlich in Frage gestellt.

Velofahren ist bereits heute attraktiv und bedarf keiner zusätzlichen

Werbung durch den Staat. Statt Aktionen und Events werden geleitete Velofahrkurse inkl. Verkehrskunde als sinnvoll erachtet.

Die Grundideen Beseitigung der Schwachstellen, Gefahrenstellen und Schliessung der Netzlücken werden befürwortet.

10. Schlussfolgerungen und Forderungen

Die Interessengemeinschaft Kleinbasel empfiehlt:

- Der Veloverkehr darf nicht zulasten des motorisierten Verkehrs priorisiert werden.
- Die verschiedenen Verkehrsmittel dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden.
- Eine demokratische Legitimation der FVV-Standards, bevor diese in den TRP Velo einfließt und zur rechtsverbindlichen Grundlage erklärt wird
- Reduktion der Führung von Velohaupttrouten auf stark belasteten Hauptverkehrsstrassen und konsequente Nutzung von Quartiersammelstrassen als alternative Velokorridore
- Sicherstellung ausreichender Park-, Lade- und Kurzhalteangebote
- Systematische Berücksichtigung der wirtschaftlichen Auswirkungen auf das Gewerbe
- Vertiefte Analyse der Verlagerungseffekte und Berücksichtigung der Bedürfnisse des Gewerbes bei jeder einzelnen Umsetzung.

Die IGK rät den Behörden, die genannten Punkte im weiteren Planungsprozess zu berücksichtigen, den Teilrichtplan entsprechend zu überarbeiten und noch einmal zur Vernehmlassung aufzulegen.

Die Interessengemeinschaft Kleinbasel lehnt den TRP Velo ab.