

Amt für Mobilität
Münsterplatz 11
Postfach
4001 Basel

per E-Mail an mobilität@bs.ch

Basel, 14. März 2013

Öffentliche Planauflage und Vernehmlassung Teilrichtplan Velo 2013

Stellungnahme VCS beider Basel

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nutzen wir die Gelegenheit, zum Entwurf des aktualisierten Teilrichtplan Velo 2013 (nachstehend TRP Velo) Stellung zu nehmen und bedanken uns für diese Möglichkeit.

Unsere Anregungen und Bemerkungen nummerieren wir analog zum Erläuterungsbericht. Für Pendlerrouen verwenden wir das Kürzel PRt, Basisrouten mit BRt, für Velomassnahmen übernehmen wir VMa, für FussgängerInnen FG, für motorisierten Individualverkehr MIV. Neue Formulierungsvorschläge haben wir unterstrichen, solche ~~ohne Zustimmung~~ durchgestrichen.

Sektion beider Basel

Verkehrs-Club der Schweiz, Gellertstrasse 29, 4052 Basel
Tel. 061 311 11 77, Fax 061 311 11 90
www.vcs-blbs.ch, vcs.blbs@bluewin.ch

1.1 Bedeutung

a) Zentrales Argument für die Veloförderung ist gerade bei den engen Platzverhältnissen einer Stadt der geringe Platzbedarf des fahrenden Veloverkehrs und va. auch der parkierten Velos im Vergleich zum MIV. Die Ergänzung "Platz sparendes" entspricht auch den Leitsätzen des kant. Richtplanes. Ausserdem verlangt auch die massive Lärmproblematik nach leisen Verkehrsmitteln (in CH sind 1.2 Mio Menschen tags und 700'000 nachts übermässigem Strassenverkehrslärm ausgesetzt)¹.

→ *Das Velo hat als umweltschonendes, (...), kostengünstiges, flexibles, leises und Platz sparendes Verkehrsmittel eine grosse Bedeutung (...).*

b) Der Begriff Langsamverkehr soll konsequent durch Fuss- und Veloverkehr ersetzt werden, da diese beiden Verkehrsformen sehr unterschiedliche Bedürfnisse und Ansprüche haben.

1.3 Ausgangslage

a) Wie Abb. 1 zeigt, hat der Veloverkehr zwischen 2001 und 2007 abgenommen. Im soeben publizierten Städtevergleich Mobilität wird der Veloanteil für Basel noch mit 16% angegeben. Dieser Negativtrend soll explizit erwähnt werden und den dringenden Handlungsbedarf betonen.

1.4 Zweck des TRP Velo 2013

a) Der TRP Velo soll die Veloförderung nicht nur mittel- und langfristig sicherstellen. Er soll zusätzlich auch schnell wirksame Massnahmen ermöglichen.

b) Es soll eine konkrete Frist für die vollständige Umsetzung des TRP Velo genannt werden. Der Kanton BL hält beispielsweise fest, dass die kantonalen Radrouten bis spätestens 2020 fertigzustellen sind.

1.5 Ziele des TRP Velo 2013

a) Wir stimmen grundsätzlich mit den Zielen überein. Die Erhöhung des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr soll jedoch konkret festgelegt werden. Nur so ist die Veloförderung überprüfbar (s. auch Anregung zu Kapitel 6.3. Controlling). Wir schlagen vor:

→ *Erhöhung Verdoppelung des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr auf mind. 30%*

b) → *Stärkung der kombinierten Mobilität ÖV - Veloverkehr*

1 Quelle: Bundesamt für Umwelt BAFU, 2009

1.6 Inhalt des TRP Velo 2013

a) Wir schlagen die Ergänzung nachstehenden Satzes vor:

→ *Die Routen bilden ein flächendeckendes, dichtes und lückenloses Netz.*

b) Für die Veloparkierung, die direkt Bauten und Anlagen zuzuordnen sind, ist die Bauherrschaft zuständig. Die Charta für eine nachhaltige, städtische Mobilität (Kap. 2.1.2) verlangt aber auch für private Anlagen genügend und gut erreichbare Veloabstellplätze.

→ Wird das entsprechend im Bau- und Planungsgesetz verankert?

2.3.1 Kantonaler Richtplan Basel 2009

a) Die Vernehmlassung zum kant. Richtplan 2013 wurde vor kurzem abgeschlossen. Wie kann die Koordination mit den dortigen Formulierung gewährleistet werden, wenn hier noch der kant. Richtplan 2009 Bezugsgrösse ist?

2.3.2. Strassennetzhierarchie

a) Wir lehnen die Definition der verkehrsorientierten Strassen ab. Ein "möglichst flüssiger Verkehrsablauf" ist nicht von hoher Geschwindigkeit (über Tempo 30) abhängig.

2.3.3 Verkehrskonzept Innenstadt

a) Das Verkehrskonzept Innenstadt ist sistiert, solange die dazugehörige Verordnung nicht rechtskräftig ist. Wir regen dringend an, diese Zeit zu nützen, um noch einmal die Details der Velosituation in der Freien Strasse zu prüfen.

→ Die Verbindung vom Barfüsserplatz zum Münsterplatz wird unnötig gekappt. Die Velorampe am Barfüsserplatz vor dem Historischen Museum (Foto S. 4 links) ermöglicht die Route durch die Barfüssergasse-Bäumleingasse. Dabei wird die Freie Strasse lediglich gequert.

Zum Erhalt dieser von jeher bestehenden Route ist es erforderlich, dass Radfahren durch Barfüssergasse und Bäumleingasse bergwärts auch zukünftig erlaubt bleibt. (In der Gegenrichtung ist der Umweg über Bankenplatz-Steinenberg eher in Kauf zu nehmen, weil dabei kein Linksabbiegen nötig wird.)



Velorampe Hist. Museum, Barfüsserplatz



Freie Strasse abends

→ Das Veloverbot durch die Freie Strasse während den fussgängerintensiven Zeiten zwischen 11.00Uhr und ca. 19.00Uhr ist nachvollziehbar. Vorher und insbesondere nach Ladenschluss ist das Veloverbot aber unverhältnismässig. Die Freie Strasse ist dann schwach gegangen (Foto rechts). Velofahrende würden diese sichere, direkte Verbindung nach der Mittleren Brücke abends und nachts sehr schätzen.

→ Zudem soll die bewährte und viel genutzte Velozufahrt auf den Rümelinplatz via Spiegelgasse - Schneidergasse - Hutgasse bestehen bleiben. Auch soll eine Verbindung via Grünpfahlgasse wohlwollend geprüft werden.

3. Strategie

Grundsätzlich unterstützen wir die Teilstrategien sehr. Insbesondere anerkennen wir, dass nun auch die Veloparkierung Teil des TRP Velo ist.

a) ST 5: Gemäss § 13b, Abs. 3 ist der nicht motorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr zu bevorzugen. Die Relativierung in ST 5 (und mehr noch in den Grundsätzen zu dieser Teilstrategie, s. Kap. 4.1.1) ist unsers Erachtens nicht konform.

→ *Bei der Planung und Projektierung der Infrastruktur für den Individualverkehr wird der Veloverkehr gegenüber dem motorisierten Verkehr in der Regel piroritär, mindestens aber gleichwertig behandelt.*

b) ST 8: Wir unterstützen jede Öffentlichkeitsarbeit für die Bekanntmachung der baulichen und betrieblichen Massnahmen für den Veloverkehr. Zusätzlich sollen Öffentlichkeits-Kampagnen auch das Velofahren als klimafreundlichen, urbanen Lifestyle portieren.

c) ST 9 Neu: Es fehlt eine Strategie zur Signalisation der Velorouten. Velorouten dürfen nicht nur auf dem Stadtplan erkennbar sein, sondern müssen vor Ort selbsterklärend signalisiert und markiert werden. Velorouten sollen gut und von weitem sichtbar sein, Signalisation analog zu MIV. Abzweigungen sollen zudem farbig am Boden markiert werden.

4.1.1 Grundsätze zu den Teilstrategien

a) Wir erachten die Grundsätze mehrheitlich als sehr geeignet. Insbesondere anerkennen wir, dass die Velosicherheit sich nicht nur auf die Velorouten beschränken darf. Auch unterstützen wir das Konzept mit den beiden Routennetzen (BRt und PRt). Hingegen bleibt zur Zeit noch unklar, welche neuen Qualitäten die Routen gegenüber dem normalen Strassennetz bringen. Die Qualität und Zumutbarkeit der Routennetze steht und fällt mit der Umsetzung geeigneter VMA. Wichtig wäre deshalb, die Art solcher VMA zu kennen. Wir erlauben uns, einen Katalog von zu realisierenden VMA aufzuzählen (siehe ganz am Schluss: Anforderungen an die VMA).

b) Kritik bzw. Ergänzungen haben wir zu nachstehenden Grundsätzen:

→ ST 2: Direkte Erreichbarkeit wichtiger Ziele. Diese sollen nicht eingeschränkt werden, wichtige Ziele sind für alle Verkehrsformen die gleichen. Es ist neben dem Bf SBB mindestens der Bad Bf, zukünftig aber auch Bf St. Johann hervorzuheben.

- *Wichtige Ziele ~~des Veloverkehrs~~ sind gut durch das Veloroutennetz erschlossen.*

- *Aus jedem Quartier führt (...) zum Bahnhof SBB, Bad Bf und Bahnhof St. Johann.*

→ ST 4: Führungsprinzip. Basisrouten auf verkehrsorientierten Strassen sollen grundsätzlich eine horizontale Trennung (Veloweg) erhalten, unabhängig vom Verkehrsaufkommen. Entscheidend ist das Tempo, das tendenziell gerade bei geringem Verkehrsaufkommen sogar überschritten wird. Zumindest müsste die hohe Verkehrsbelastung konkret definiert werden (ab welchem DTW). Auch Abschnitte von verkehrsorientierten Strassen im Umfeld von Autobahnausfahrten sollen eine horizontale Trennung erhalten. Die "grosse Steigung" soll konkretisiert werden.

- *Verkehrsorientierte Strassen ~~mit einer hohen Verkehrsbelastung~~ auf Basisrouten.*

- *Abschnitte ~~von Basisrouten~~ im direkten Umfeld von Autobahnausfahrten*

- Abschnitte von Basisrouten mit engem Strassenraum und grosser Steigung (ab XY %)

→ ST 5: Priorisierung der Veloinfrastruktur. Wir erachten den Grundsatz als nicht konform mit § 13b USG, siehe 3a).

- Der Veloverkehr wird gegenüber dem motorisierten Verkehr ~~mind. gleichwertig und wo möglich~~ prioritär behandelt.

→ ST 6: gute und genügende Abstellanlagen. Unter den publikumsintensiven Orten sollen insbesondere auch die öffentlichen Sport- und Freizeitanlagen (Stichwort: Freizeitverkehr) erwähnt werden.

- Publikumsintensive Orte, insbesondere an den Bahnhöfen und in der Innenstadt, sowie öffentliche Sport- und Freizeitanlagen sind mit (...).

→ ST 7: Betrieb und Unterhalt. Eine Unterscheidung des Betriebs und Unterhalts bei Alltags- und Pendlerverkehr ist nicht nachvollziehbar. Pendlerverkehr ist auch Alltagsverkehr. Velorouten müssen analog übrige Verkehrsinfrastruktur verfügbar sein.

- Das Veloroutennetz wird analog zu den Verkehrsinfrastrukturen des übrigen Strassenverkehrs ~~entsprechend seiner Bedeutung für den Alltags- und Pendlerverkehr~~ unterhalten und betrieben.

→ ST 8: Öffentlichkeitsarbeit. Die Veloroutennetze müssen auch vor Ort auf der Strasse verständlich sein. Entsprechend ist die Signalisation und Markierung zu gestalten. Auch soll die Öffentlichkeitsarbeit Kampagnen zur eigentlichen Nutzung des Velos umfassen.

4.1.3 Netzdefinition und -gestaltung

a) Tabelle 3. Wir lehnen PRT und BRT auf verkehrsorientierten Strassen ohne VMa ab (s. Strassen-Initiative Basel-Stadt). Die zulässigen Umwegen bei den BRT sollen nur geringfügig sein. Die Qualitätsanforderungen sollen entsprechend ergänzt werden.

Verkehrsregime, Verkehrsbelastung:

→ PRT: Führung der Route bevorzugt auf verkehrsorientierten Strassen mit VMa (...) zügiges Vorwärtskommen erlauben. Die Führung von PRT auf verkehrsorientierten Strassen ohne Temporeduktion und ohne VMa ist nicht zulässig.

→ PRt müssen zügiges Vorwärtskommen ermöglichen, dazu gehört auch eine Grünwelle für Velofahrende. D.h. die Ampelsteuerung wird auf Velo- statt Autogeschwindigkeit eingestellt: ca. 20 km/h.

→ BRt: Die Führung von BRt auf verkehrsorientierten Strassen ohne Temporeduktion und ohne VMa ist zu vermeiden ausgeschlossen.

→ BRt: Die Führung von BRt auf siedlungsorientierten Strassen oder auf verkehrsorientierten Strassen mit VMa soll nach folgenden Prioritäten gewählt werden:

1. Motorfahrzeugfreie/-arme Strassen

2. Verkehrsberuhigte Zonen

3. verkehrsorientierte Strassen mit Temporeduktion oder VMa (separate Veloführung oder mindestens Velostreifen mit „Schwank-Toleranzbreite“)

Direktheit:

→ BRt: BRt verbinden Ziele und Quellen möglichst direkt. Höhendifferenzen sind zu vermeiden. ~~Umwege sind aber (...) geringer zu gewichten.~~

Alternativ höchstens: → Geringfügige Umwege sind aber (...) zu gewichten.

b) Fussnote 1: Potentielle Gefahrenstelle. Wir stimmen dieser Aufzählung absolut zu und halten fest, dass die Gefahr in 4-5 der 8 aufgezählten Fällen auf die Parkierung zurück zu führen ist (Längsparkierung, Quer- und Schrägparkierung, Güterumschlag, Tramschienen, zT. nicht ausreichende Kreuzungsmöglichkeit, bei engen Stellen wegen Parkierung). Als zusätzlicher Punkt gilt übersetztes Tempo. Zwar ist dies mit polizeilichen Massnahmen zu verhindern, für die Veloführung ist es jedoch wichtig, diese Stellen zu kennen und durch bauliche Massnahmen Tempoüberschreitungen zwingend zu verhindern.

c) Fussnote 2: → Unterbrechung des Fahrflusses (...) ÖV-Haltestellen auf der Fahrbahn (exkl. Inselhaltestellen aber inkl. Lichtinseln).

4.2 Veloparkierungsanlagen

a) Wir unterstützen wie erwähnt in aller Form, dass die Veloparkierung nun Teil des TRP Velo ist. Die Veloparkierung kleinerer Anlagen auf Allmend soll in einem separaten Veloabstell-Konzept geregelt werden. Wir regen an, dass die grundsätzlichen Anforderungen an dieses Konzept dennoch im TRP Velo festgehalten werden. Insbesondere sollen bei unterirdischen Velostationen weiterhin auch eine

gewisse Anzahl oberirdischer Veloparkplätze angeboten werden. Dies ist gerade bei den Bahnhöfen und in der Innenstadt für die Kurzzeitparkierung wichtig (kurzer Einkauf, abholen Fahrgäste SBB, etc.).

4.2.1 Qualitätsanforderungen an Veloparkieranlagen

a) Veloparkieranlagen von kantonaler Bedeutung sollen immer fahrbar erreichbar sein.

→ *Zielnähe: Veloparkplätze (...) sind vom Strassennetz her fahrbar, sicher, konfliktfrei und komfortabel erreichbar.*

b) Wir unterstützen insbesondere auch, dass die Sicherheit im öffentlichen Raum gegeben sein muss, z.B. also die Einsehbarkeit. Dieses Kriterium sehen wir beispielsweise in der Planung Bernoulliplatz bei S-Bahn-Haltestelle Dreispitz nicht gegeben (Veloabstellplätze in Böschungsnischen).

4.2.2 Öffentliche Veloparkieranlagen von kantonaler Bedeutung

a) Velostationen: Es soll immer auch einen Gratis-Bereich geben, damit die Parkierungskosten kein Hindernis für die Nutzung und kein Argument für das oberirdische Wildparkieren sind.

→ *Velostationen sind Parkieranlagen in einem geschlossenen Raum, (...). Sie können teilweise kostenpflichtig sein.*

5.1 Festlegung Veloroutennetz

- Sehr erfreut sind wir über die Netzergänzungen, die wichtige Velobeziehungen herstellen. Als Beispiele möchten wir die Missionsstrasse und die Arnold Böcklin-Strasse (sehr wichtiger Bf-Zubringer) hervorheben. Wenn es gelingt, solch wichtige, täglich von (noch) ungezählten VelofahrerInnen genutzten Verbindungen mit verlässlichen VMa sicher zu gestalten (va. Aufhebung Parkierung), ist wirklich etwas gewonnen.

Grundsätzliches

- Die Plandarstellung soll durch die wichtigen Ziele ergänzt werden, insbesondere weiterführende Schulen, Einkaufszentren, grosse Freizeitanlagen, wichtige Tram/Bus-Haltestellen.

- Die beiden Routennetze sollen auch unabhängig voneinander vollständig und lückenlos sein.

- Beim PRt-Netz erkennen wir ein grundsätzliches Manko in fehlenden Tangentialen.

- Tram(radial)achsen sollen generell auch PRt sein. Daher ist dort grundsätzlich das Längsparkieren durch einen Velostreifen zu ersetzen.

- Bei allen Netzergänzungen müssen die Naturschutzanliegen im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt werden.

Konkrete Routen

- Bei den aus Naturschutzperspektive problematischen Netzergänzungen Hirzbrunnen-Promenade und Bad. Bahnhof - Grenzach-Wylen soll konkret aufgezeigt werden, ob und wie der gebotene Schutz der Fauna garantiert werden kann.

- Anpassung g): → *Neue Verbindung durch das Entwicklungsgebiet Erlenmatt auf der Strecke Erlkönigweg – Amerbacherstrasse - Wiesekreisel zur Quartiererschliessung und als Zugang zum Naherholungsgebiet Lange Erlen.*

- Anpassung l): → *Neue attraktive ~~LV~~-Fuss-/Velo-Verbindung zwischen Gross- und Kleinbasel parallel zur Schwarzwaldbrücke. ~~Das Vorhaben steht im Zusammenhang mit der Kapazitätserweiterung Osttangente.~~*

Nötige Ergänzungen

- Es soll eine direkte und sichere Veloverbindung (Bahnhof SBB -) Heumattstrasse - Heuwaageviadukt realisiert werden

- Im Raum Hirzbrunnen/Bäumlihof fehlen Radrouten. Die Bäumlihofstrasse soll als BRT und die Allmendstrasse als PRt. aufgenommen werden.

- Im Raum Gellert fehlt eine zentral wichtige PRt. Diese soll entlang der Tramachse via Hardstrasse und Adlerstrasse - Zeughausstrasse geführt werden (Velostreifen statt Längsparkierung).

- Zwischen Birsfelden und Kleinhünigen soll die Fasanenstrasse als PRt ausgewiesen werden.

- Die Inzlingerstrasse soll als PRt vorgesehen werden.

- Die Verbindung Ensisheimerstrasse – Voltaplatz erfolgt umständlich via Septerstrasse – Largitzenstrasse – Lachenstrasse – Flughafenstrasse. Es soll die direktere Führung via Glaserbergstrasse – Flughafenstrasse gewählt werden.
- Die Verbindung Schwarzwaldbrücke (resp. dortige geplante Fuss- und Veloverbindung) – Gellert – Dreispitz ist nicht direkt genug. Die geplanten Verbindungen über den Rhein und den Güterbahnhof Wolf sollen mindestens als BRt via Emanuel Büchel-Strasse und Speiserstrasse oder direkt via Galgenhügelpromenade verbunden werden.
- Es fehlt eine Verbindung zwischen Bettingen und Grenzach.
- PRt St. Galler Ring – Strassburgerallee - Mülhauserstrasse, mind. ab Allschwilerstrasse - Strassburgerallee - Mülhauserstrasse - bis Dreirosenbrücke
- PRt Allschwilerstrasse, ganze – Ahornstrasse - Birmanngasse, inkl. Birmanngasse - bis Spalentor. Zentrale, wichtige Achse aus Grossbasel West nach Innenstadt
- BRt: Clarahofweg
- BRt: (Hegenheimer-) Türkheimerstrasse
- BRt: Vogesenstrasse
- BRt: Stettenweg Riehen (eigentlich nicht in Basel-Hoheit...)

5.2.2 Erläuterungen zu den örtlichen Festlegungen Velostationen

a) Alle Velostationen sollen auf das künftig nötige Angebot, also inkl. Angestrebter Mehr-Veloverkehr, ausgelegt werden. Bei der Aufhebung von oberirdischen Einzelanlagen, insbesondere alleine wegen stadtgestalterischen Argumenten, ist Zurückhaltung nötig. Veloparkierungen sollen vielmehr ästhetisch gestaltet werden: Velos sind nicht hässlicher Störfaktor sondern urbaner Lifestyle, siehe Niederlande und Dänemark.

→ Mit Velostationen in den möglichen Bereichen (...) werden ~~einerseits~~ Komfort und Sicherheitsansprüche der Velofahrenden befriedigt. Die gute Platzierung von ~~dezentrale Einzelanlagen~~ schafft Übersichtlichkeit und damit als auch stadtgestalterische Möglichkeiten durch die Aufhebung von Einzelanlagen geschaffen.

→ a) Velostation Bad. Bf. Die Veloabstellplatz-Situation am Bad. Bf wird auf das künftig nötige Angebot (...) ausgebaut.

→ c) redaktioneller Hinweis: ~~Nordseite~~ durch Westseite ersetzen.

b) Es fehlen im TRP Velo Aussagen und örtliche Festlegungen zu Veloverleihstationen, obwohl die Strategielandkarte des BVD solche explizit schaffen will.

5.2.3 Überblick über Bike&Ride-Anlagen

a) S-Bahnstationen: Bei den zukünftigen Haltestellen Morgartenring und Solitude sollen auch Bike&Ride-Anlagen als Vororientierung vorgemerkt werden.

6.1 Planungsprogramm

a) Der Abschluss der Schwachstellenanalyse nach Genehmigung TRP Velo soll konkret terminiert werden.

→ Bis spätestens XY nach der Genehmigung des TRP Velo durch den Regierungsrat (...).

b) Die Massnahmen im Planungsprogramm sollen mit Umsetzungsfristen versehen werden.

→ Davon abgeleitet wird ein Planungsprogramm (...). Dieses bezeichnet (...) und, soweit möglich, Umsetzungszeiträume die Umsetzungsfristen für die Behebung der Schwachstellen.

6.3 Monitoring und Controlling

a) Wir unterstützen die flächendeckende Erfassung des Veloverkehrs, weil erfahrungsgemäss nur was gezählt wird zählt.

b) Ein sinnvolles Controlling der Erhöhung des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr bedarf einer konkreten Zielsetzung (s. 1.5 a) und eines konkreten Umsetzungshorizontes des TRP Velo.

NEU 6.4 Massnahmen bei Nicht-Erreichen der Zielsetzungen

a) Ein Controlling ohne Konsequenzen ist wenig sinnvoll. Es sollen Massnahmen/Interventionen vorgeschlagen werden, die auf einer nächsten "Stufe" umgesetzt werden, wenn die Ziele nicht innerhalb der konkreten Frist erreicht sind.

A1.3.1 Externer Vernehmlassungskreis

a) Wir bedanken uns nocheinmal für die Einladung zur Stellungnahme.

b) Wir regen an, auch die Behindertenorganisationen und Naturschutzverbände in den Vernehmlassungskreis aufzunehmen, weil sich bei der Veloroutenplanung immer auch Konflikte mit der Behindertengleichstellung und dem Naturschutz (s. oben) ergeben können.

Anforderungen an die VMA:

BRT:

- Sollen überall fahrbar sein.
- BRT entlang von Strassen mit einem grösseren DTW der Tempo 50 verfügen über separate Velowege oder rot hervorgehobenen Velostreifen mit mind. 2m Breite (bei Steigung mehr), welche auch leichte bis mittlere Schwankbewegungen bspw. von Kindern erlauben.
- Schwerpunkt Kreuzungen: Hier muss besonders auf die Sicherheit und Veloführung geachtet werden. Velostreifen werden über die Kreuzung geführt und rot markiert. Es bestehen genügend grosse Velo(links)abbiegespuren für mindestens 4 Velos oder 2 Velos mit Anhänger in alle Richtungen.
- Aufhebung von Quer- und Schrägparkierungen sowie Güterumschlag, falls die Sicherheit beeinträchtigt ist. Auf Längsparkierungen ist zu verzichten, falls neben dem Parkfeld kein Sicherheitsstreifen von der Breite einer Autotür eingerichtet werden kann (d.h. Verbreiterung der Velospur um eine Autotür-Breite).
- Bei Kap-Haltestellen sind Massnahmen zur Verbesserung der Velosicherheit einzurichten.

PRt:

- Die PRt orientieren sich an der Best-Practice aus dem In- und Ausland. Insbesondere können die Schnellstrassen für Radfahrer in Kopenhagen als Vorbild genommen werden.

- Velos werden bei LSA u.a. durch ausgeweitete und vorgezogene Radstreifen über die gesamte MIV-Spurbreite und durch Ermöglichung des Rechtsabbiegens bei MIV-Rot gefördert.
- Velospuren mit einer Mindestbreite von 2m ermöglichen das schnelle Vorwärtskommen auch bei MIV-Stau. Wo BRT und PRt der gleichen Strasse entlang führen, müssen Überholmöglichkeiten geschaffen werden. Z.B. flächendeckende oder punktuelle Verbreiterung der Velospur.
- Aufhebung von Quer- und Schrägparkierungen sowie für Güterumschlag, falls die Sicherheit oder der Fahrfluss beeinträchtigt ist. D.h. insbesondere entlang Tramlinien. Auf Längsparkierung ist, aufgrund der Gefahr plötzlich geöffneter Türen, in jedem Fall zu verzichten.
- Verzicht auf Verkehrsberuhigungsmassnahmen, die den Fahrfluss der Velofahrenden behindern. D.h. z.B Bäume, an denen die Velos vorbei fahren können, statt Parkplätze. Auf PRt ist auf Trottoirüberfahrten zu verzichten (PRt dürfen keine Trottoirüberfahrten kreuzen, entlang der PRt sind solche aber möglich).
- PRt führen nicht durch Fussgänger-, Begegnungs- und Velofahrverbotsbereiche. Sie sind überall fahrbar.

Danke, wenn Sie unsere Ausführungen eingehend prüfen und uns rückmelden, wie Sie damit verfahren werden.

Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion beider Basel



Stephanie Fuchs

Geschäftsführerin