

Vernehmlassung zum Teilrichtplan Velo (TRP Velo 2018) aus der Sicht von wettstein21

1. Unsere Position

Der Verein wettstein21 hat sich im Jahr 2012 gegründet aus der Einsicht heraus, dass Nachhaltigkeit, der Einsatz von erneuerbaren Energien, die soziale Nachhaltigkeit und nicht zuletzt auch die Frage der nachhaltigen Mobilität Themen sind, die auch und vor allem lokal angegangen werden müssen. Denn es kann nicht sein, dass auf nationaler und internationaler Ebene Massnahmen beschlossen werden, die dann jahrelang nicht oder viel zu spät auf der lokalen Ebene umgesetzt werden; dies zeigt sich einmal mehr beim Klimaabkommen von Paris 2015.

Wir sind davon überzeugt, dass zur Umsetzung der Energiestrategie 2050 neue Formen der Mobilität und auch andere Formen der Nachbarschaft auf Quartierebene ausprobiert, gelebt und auch umgesetzt werden müssen. Denn die neuen Formen nachhaltigen Lebens, des nachhaltigen Konsums, der nachhaltigen Energieproduktion, auf die wir uns sehr rasch umstellen müssen, benötigen eine lokale, eine gelebte Praxis.

Deshalb hat der Verein wettstein21 unter anderem eine Energiestudie machen lassen, die zeigt, dass im Quartier über 80 Prozent der Energie lokal gewonnen werden kann. Wir haben im Quartier bisher Photovoltaikanlagen mit einer Stromproduktion für rund 500 Haushalte initiiert, weitere werden folgen. wettstein21 hat zudem als erstes Quartier in der Schweiz eine App in der Form der «wettsteinapp» eingerichtet, und in diesem Jahr haben wir einen öffentlichen Bücherschrank am Wettsteinplatz realisiert.

Mobilität ist eines unserer Schwerpunktthemen für 2019.

2. Definition

In der Selbstbeschreibung des Amtes für Mobilität heisst es «Wir vom Amt für Mobilität optimieren das gesamte Basler Verkehrssystem».

wettstein21 hingegen spricht nicht von «Verkehr», sondern von «Mobilität». Wir gehen nicht von einem «optimierten» System von «Verkehrsträgern» aus; wir fokussieren auf die verschiedenen Bedürfnisse der Anwohner im Quartier und legen Wert auf sehr diverse, individuelle Formen der Fortbewegung.

Dazu gehören nicht zuletzt auch Begegnungsräume, Orte der bewussten Verlangsamung, in denen die übliche «Optimierung» nicht greift; hier sollen Inseln der Ruhe, auch des Rückzugs geschaffen werden. Während überall dort, wo Menschen im Quartier und darüber hinaus in Bewegung sind, die Grundsätze einer nachhaltigen Raumbewirtschaftung, der effiziente und konsistente Einsatz von Ressourcen sowie die Priorisierung suffizienter Verkehrsmittel im Vordergrund stehen.

3. Richtplan TRP Velo 2018 - grundsätzlich

Unter diesen Voraussetzungen begrüssen wir den als einen wichtigen Schritt in Richtung nachhaltiger Mobilität auch im Wettsteinquartier.

Bedeutsam ist für uns insbesondere:

> das klare Bekenntnis zum Velo als den zentralen Verkehrsträger in der Stadt;

> die grundsätzliche Priorisierung des Velos gegenüber anderen Mobilitätsträgern;

> die Schaffung von Pendlerrouen und die klare Fokussierung auf ein zusammenhängendes Netz von Velorouten in der Stadt;

> die grundsätzliche Anerkennung, dass es zwischen dem motorisierten Verkehr und Velos eine räumliche Entflechtung in Form von Velowegen und Velospuren braucht

Hingegen sind uns eine ganze Reihe von Punkten aufgefallen, die wir im Folgenden hervorheben möchten. Dies mit einem klaren Fokus auf das Wettsteinquartier und auf die Bedürfnisse seiner Bewohnerinnen und Bewohner.

4. Problematische Punkte

4.1. Velorouten im Wettsteinquartier

Der TRP Velo legt die Velorouten durchs Wettsteinquartier entlang von (a) Hauptverkehrsstrassen sowie von (b) Mischzonen, ohne die dafür notwendige Infrastruktur vorzusehen. Hier versagt der Grundsatz, wie er im TRP festgeschrieben ist: *Um den Platz sparenden, umwelt- und gesundheitsfördernden Fuss- und Veloverkehr zu fördern, sind die Sicherheit sowie die (Benutzungs-)Attraktivität der Infrastrukturen (Netze, Abstellplätze und Möblierung) durch Ausbau und / oder betriebliche und gestalterische Massnahmen (insbesondere auch Begrünung) zu erhöhen.*

Zudem werden im TRP Velo Routen nach unrealistischen, nicht durch die Praxis hinterlegten Vorgaben gelegt. Routen, die klar im Alltag als Pendlerrouen dienen, werden als Basisrouen ausgewiesen; umgekehrt fehlen wichtige Pendlerrouen und Basisrouen, die in der Praxis sehr regelmässig benutzt werden, gänzlich.

Im Einzelnen zu den Pendlerrouen

4.1.1. Pendlerroute Grenzacherstrasse

Der TRP Velo 2018 weist die Grenzacherstrasse als eine Pendlerroute mit erwartetem hohem Aufkommen an Veloverkehr aus. Auf dieser Strasse fahren nicht nur Velos, sondern sehr viele AutopendlerInnen, sehr viele Busse und auch Lastwagen; der TRP sieht für diesen Abschnitt aber keine besonderen baulichen Massnahmen vor, um die VelofahrerInnen vom motorisierten Verkehr zu trennen.

Das ist für uns nicht akzeptabel, und wir erwarten im Falle der Beibehaltung der Grenzacherstrasse als Pendlerroute, dass der Regierungsrat:

> die räumliche Trennung von Velos und dem motorisierten Verkehr in diesem Abschnitt vornimmt;

> dafür sorgt, dass insbesondere die jetzt sehr gefährlichen Verengungen rund um die Verkehrsinseln beseitigt werden;

> Massnahmen trifft, dass der Veloverkehr gegenüber dem motorisierten Verkehr klar priorisiert wird.

4.1.2 Pendlerroute Hammerstrasse-Riehenstrasse

Der TRP Velo 2018 weist auch die Hammerstrasse-Riehenstrasse als eine Pendlerroute mit erwartetem hohem Aufkommen an Veloverkehr aus. Auf dieser Strasse fahren nicht nur Velos, sondern sehr viele AutopendlerInnen, Trams und

auch Lastwagen; dennoch sieht der TRP für diesen Abschnitt im unteren Bereich, also vor dem Kreisel bei der Messe, keine besonderen baulichen Massnahmen vor, um die VelofahrerInnen vom motorisierten Verkehr zu trennen.

Das ist für uns nicht akzeptabel, und wir erwarten im Falle der Beibehaltung dieses Abschnitts als Pendlerroute, dass der Regierungsrat:

- > die räumliche Trennung von Velos und dem motorisierten Verkehr vornimmt;
- > Massnahmen trifft, dass der Veloverkehr gegenüber dem motorisierten Verkehr klar priorisiert wird.

4.1.3 Pendlerroute Riehenring

Hier stellt sich das Problem, dass nicht ersichtlich ist, welche PendlerInnen dieser Abschnitt aufnehmen soll, denn er endet abrupt beim Kreisel Wettsteinallee in einer Basisroute. Zudem gilt auch hier: Der Riehenring ist eine Strasse, auf der nicht nur Velos fahren, sondern sehr viele AutopendlerInnen, sehr viele Busse und auch Lastwagen; zudem gibt es hier beidseitig Parkplätze mit Ausfahrten, die für VelofahrerInnen eine Gefahr darstellen. Der TRP sieht für diesen Abschnitt aber keine besonderen baulichen Massnahmen vor, um die VelofahrerInnen vom motorisierten Verkehr zu trennen.

Das ist für uns nicht akzeptabel, und wir erwarten im Falle der Beibehaltung des Riehenrings als Pendlerroute, dass der Regierungsrat:

- > die räumliche Trennung von Velos und dem motorisierten Verkehr vornimmt;
- > Massnahmen trifft, dass der Veloverkehr gegenüber dem motorisierten Verkehr klar priorisiert wird.

Im Einzelnen nun zu den Basisrouten:

4.1.4 Basisroute Schaffhauser Rheinweg - Solitude

Hier wird verkannt, dass es sich nicht um eine Basisroute handelt, sondern um eine Pendlerroute auf der Achse Innenstadt-Riehen-Grenzach. Das ist augenfällig für jeden und jede, die zu den Stosszeiten den Verkehr beobachtet; insbesondere im Raum Solitude führt dies regelmässig zu Konflikten - hunderte Velos sind hier unterwegs.

Diese Situation wird sich noch akzentuieren durch eine geplante S-Bahn Haltestelle Solitude - die wir notabene befürworten - sowie die beabsichtigte Fuss- und Veloverkehrsverbindung über den Rhein mit der Sevogelbrücke.

Kommt hinzu: Sehr viele VelofahrerInnen wählen nicht, wie im TRP aufgezeichnet, den Weg durch die Rheingasse, um dann, nach der Wettsteinbrücke, rechts in den Theodorsgraben abzubiegen; vielmehr wählen alle den direkten Weg durch die enge, für VelofahrerInnen sehr gefährliche Alemannengasse, um dann auf der Höhe des Tennisplatzes rechts Richtung Solitude abzubiegen.

Wir fordern deshalb den Regierungsrat auf, in diesem Streckenabschnitt die Planung an die Realitäten anzupassen und Folgendes vorzusehen:

- a. den Schaffhauser Rheinweg und die Solitude als Pendlerroute auszuweisen;
 - > dafür die räumliche Trennung von Velos, motorisiertem Verkehr und Fussgängern vorzunehmen;
 - > Massnahmen zu treffen, dass der Veloverkehr gegenüber dem motorisierten Verkehr klar priorisiert wird;

> den Abschnitt Solitude zügig so umzugestalten, dass ein ungefährliches Nebeneinander von FussgängerInnen und VelofahrerInnen möglich ist, sowie für den Freizeitverkehr an geeigneten Stellen Abstellanlagen vorzusehen.

b. die Alemannengasse so umzugestalten, dass hier eine klare Veloroute geschaffen wird und dazu:

> eine Reihe von Parkplätzen aufhebt, um Platz zu schaffen für VelopendlerInnen;

> die Vortrittsregelung so zu regeln, dass Velos zügig und mit klarer Priorisierung durch die Alemannengasse fahren können

> die Gefahren für den Veloverkehr durch Längsparkierung zu minimieren.

4.1.5 Basisroute Wettsteinallee

Auch hier gilt das im obigen Abschnitt Gesagte: VelofahrerInnen benutzen die Wettsteinallee als Pendlerroute, vor allem in Richtung Hirzbrunnen und weiter nach Riehen. Auch hier müssen bauliche Massnahmen getroffen werden, damit die Wettsteinallee als Pendlerroute für den Langsamverkehr taugt. Das bedeutet, die Wettsteinallee so umzugestalten, dass:

> eine Reihe von Parkplätzen aufgehoben wird, um Platz zu schaffen für VelopendlerInnen;

> die Vortrittsregelung so zu geregelt wird, dass Velos zügig und mit klarer Priorisierung durch die Wettsteinallee fahren können.

> Zusätzlich sollte die Wettsteinallee im schmalen Abschnitt zwischen Wettsteinplatz und Kreisverkehr Rührbergerstrasse für Autoverkehr bloss einspurig (als Einbahnstrasse) betrieben werden. Das Kreuzen von Motorfahrzeugen ist dort kaum möglich und gefährdet Velofahrende.

4.1.6 Basis- und Pendlerroute Wettsteinbrücke

Die Brücken sind offensichtliche Engpässe im Velo-Verkehrsnetz, insbesondere zu Stosszeiten. Zudem ist die Dimensionierung der Velospuren für die unterschiedlichen Geschwindigkeiten einer Basis- und Pendlerroute zu schmal. Die Velospuren sollten breiter ausgestaltet sein.

4. 2. Infrastruktur für Velos insgesamt

Nicht ersichtlich aus dem TRP ist, inwiefern für das Wettsteinquartier weitere Infrastrukturmassnahmen vorgesehen sind, um unter anderem das sichere und entspannte Parken der Velos zu erleichtern; oder auch nur, um Räume zu schaffen, an denen mit dem Velo neuralgische Punkte problemlos bewältigt werden können.

Drei Punkte sind für uns prioritär:

4.2.1. Knotenpunkt Wettsteinbrücke Nord

Hier müssen VelofahrerInnen, nebst Schülerinnen und Schülern, FussgängerInnen bei jeder Fahrt Richtung Innenstadt oder Richtung Wettsteinquartier insgesamt 4 Verkehrsträger gleich zweimal überqueren: Fussgänger, Velos, Autos, Tram, Tram, Autos, Velos, Fussgänger.

Der Ort ist gefährlich, zumal es sich bei der Wettsteinbrücke um eine Achse von sehr vielen Autopendlern handelt; und nachts fahren hier Raser mit stark übersetzter Geschwindigkeit über die Brücke.).

Aus unserer Sicht besteht hier dringender Handlungsbedarf, und zwar muss:

> an diesem Brückenkopf eine klare Priorisierung des Langsamverkehrs vorgenommen werden, und zwar mit einer Vortrittsregelung zugunsten von ÖV, Velos und FussgängerInnen;

> mit baulichen Massnahmen sichergestellt werden, dass VelofahrerInnen gefahrlos vom Theodorsplatz in die Alemannengasse fahren können; dies bedingt beispielsweise eine bauliche Erhöhung der Veloroute (die in der Realität eine Pendlerroute ist) sowie eine Stoppregelung für Autos in gebührender Distanz.

4.2.2 Entflechtungen auf Kreiseln und auf Kreuzungen

Ungelöst ist die Verkehrsführung der VelofahrerInnen unter anderem auf dem Kreisel am Wettsteinplatz, aber auch beim Kreisel Wettsteinallee. Hier sind VelofahrerInnen besonders gefährdet, weil sie sich in den motorisierten Autoverkehr einfädeln müssen bzw. abgedängt werden. Der Regierungsrat ist aufgerufen, auch in diesem Punkt Massnahmen zu ergreifen, damit VelofahrerInnen diese neuralgischen Punkte in unserem Quartier sicher passieren können

4.2.3 Sichere Abstellplätze

Zur Zeit fehlt es im Quartier vor allem an einigen stark frequentierten Orten wie vor der Migros an der Grenzacherstrasse an sicheren Abstellplätzen. Es muss dafür gesorgt werden, dass VelofahrerInnen sicher und ohne Gefährdung Dritter in den Verkehr einfädeln können; dies bedingt die Schaffung von Veloparkplätzen, die räumlich sicher vom motorisierten Verkehr getrennt sind.

5. Grundsätzliche Überlegungen

Die Pendlerrouen sind nur dann effektiv und effizient als Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität, wenn sie sicher und flüssig befahren werden können; dies ist in vorbildlichen Städten wie Kopenhagen oder Amsterdam der Fall.

In Basel-Stadt ist man heute sehr weit von einem solchen Konzept entfernt; und leider sieht auch der TRP Velo 2018 nichts vor, was solche sicheren, abgetrennten und effizienten Velorouten ausmacht. Vielmehr setzt der Regierungsrat auch im Bereich des Wettsteinquartiers auf die Vermischung von Auto- und Veloverkehr – damit erfüllt er die selber gesetzten Bekenntnisse im TRP nicht, die da lauten:

- *Velo fahren ist auf sämtlichen für den Veloverkehr geöffneten Strassen sicher. Das bestehende Veloroutennetz soll an die Bedürfnisse der Benutzer angepasst werden.*
- *Das Veloroutennetz bietet allen Nutzergruppen geeignete und sichere Verbindungen.*
- *Auch das übrige Strassennetz muss so sicher ausgestaltet sein, dass es vom Veloverkehr gefahrlos benutzt werden kann. Insbesondere auf verkehrsorientierten Strassen sind Velomassnahmen vorzusehen.*
- *Anerkannte Gefahrenstellen sind zügig zu sanieren.*

Nur wenn Velofahren wie in anderen Ländern zum Standard, zur selbstverständlichen Form der Fortbewegung wird, können die CO₂-Ziele des Bundes erreicht werden; und nur so kann ein Schritt in Richtung nachhaltiger Mobilität getan werden. Das bedingt – nochmals zur Bekräftigung – dass Pendlerrouen fürs Velo auch diesen Namen verdienen.

Für die Basisrouten gelten dieselben Grundsätze. Auch hier ist wichtig, dass VelofahrerInnen sicher, ungefährdet und entspannt unterwegs sein können. Nur wenn dies gewährleistet ist, wird das Velo zum selbstverständlichen Fortbewegungsmittel in der Stadt; und nur dann können auch im quartiersübergreifenden und quartiersbezogenen Verkehr echte Fortschritte in Richtung Nachhaltigkeit gemacht werden.

6. Abschliessend

Der Verein wettstein21 fordert den Regierungsrat in diesem Sinne auf, sich nicht nur verbal zum Velo zu bekennen, sondern auch wirklich etwas zu TUN. Das kann nicht geschehen, ohne dass andere Verkehrsträger sich bescheiden müssen. Eine aktive Velopolitik bedeutet, dass der Autoverkehr beschnitten werden muss.

Dies zu bekennen - und nicht so zu tun, als ob beides ginge: mehr Velomobilität und noch mehr Autos - das wäre eine klare und nachhaltige Politik. Den Bürgerinnen und Bürgern sollte reiner Wein eingeschenkt werden: Dass wir unseren Planeten an die Wand fahren, wenn wir nicht JETZT eine Trendwende einleiten; und dazu gehört eben auch die Veränderung der der Mobilität. Velofahren heisst Umdenken.

Und das müssen wir alle.