

Basel, 5.8.2026

Stellungnahme Entwurf TRP Velo BS

Einleitende Bemerkungen

Wir danken für die Möglichkeit, zum Entwurf des neuen Teilrichtplans und zum Strategie- und Massnahmenbericht Stellung nehmen zu können. Bei den Unterlagen handelt es sich um eine sinnvolle Vorlage, um über Strategien und Massnahmen und das konkrete Veloroutennetz im Kanton Basel-Stadt diskutieren zu können. Wir können auch nachvollziehen, dass eine gewisse Einkürzung des Netzes vorgesehen wird, allerdings können wir einer solchen Einkürzung nur zustimmen, wenn dafür nahe Velorouten deutlich aufgewertet werden, was im vorliegenden Entwurf leider nicht ersichtlich ist.

Wir sind uns bewusst, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA im «Handbuch Planung von Velorouten» für Velorouten innerorts eine Maschenweite von ca. 200 m bis 500 m vorschlägt. Allerdings ist diese Maschenweite aufgrund örtlicher Gegebenheiten zu interpretieren und macht nur dann Sinn, wenn die nächste Veloroute sehr einfach anzufahren ist. Sind Hindernisse wie Bahnlinien, Flüsse oder auch Steigungen dazwischen, muss die Maschenweite deutlich geringer ausfallen. Darüber hinaus müssen die Routen attraktiver sein, damit sie auch genutzt werden, wenn ein Umweg nötig ist.

Wir machen einleitend auch auf die Fristen aufmerksam. Gemäss Gegenvorschlag zur Initiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» muss ein durchgehendes, sicheres, attraktives und angemessen dichtes Velowegnetz bis spätestens 10 Jahre nach Inkrafttreten der Bestimmungen im Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (also am 31. Dezember 2035) mit mindestens 40 km Velovorzugsrouten umgesetzt sein. Gleichzeitig sind auch Verbesserungen auf Haupt- und Nebenverbindungen umzusetzen. Um die Fristen einhalten zu können, braucht es eine proaktive Umsetzungsplanung mit einem transparenten, im Voraus ersichtlichem Ablauf, was bisher fehlt.

Es muss eine Schwachstellenanalyse des ganzen Netzes erfolgen und Teilprojekte müssen auch ausserhalb der Erhaltungsplanung möglichst rasch umgesetzt werden. Nur mit einer raschen Umsetzung gelingt es, das Velofahren attraktiver zu machen und die Basler Bevölkerung zu motivieren, das Velo vermehrt zu nutzen bzw. auf das Velo umzusteigen. Es reicht nicht, wie im Bericht geschrieben, dass die Behebung der Schwachstellen auf Haupt- und Nebenverbindungen grundsätzlich im Rahmen laufender Erhaltungsprojekte erfolgen soll und nur kleinere Massnahmen auch ausserhalb der Erhaltungsplanung umgesetzt werden. Die Umsetzung soll zudem unter

Beteiligung interessierter Organisationen wie Pro Velo beider Basel erfolgen, wie es auch des Bundesgesetz über Velowege verlangt (Art. 5 Abs. 3 Veloweggesetz).

Inhalt

A) Grundsätzliches: Wir vermissen eine klare Strategie und konkrete Mindestanforderungen an die unterschiedlichen Routenformen	3
B) Umschreibung der Veloverkehrsführung	5
C) Kommentare zu Textstellen im «Strategie- und Massnahmenbericht»	7
E) Kommentar zur Linienführung der Velorouten	15
F) Kommentar Linienführung Riehen/Bettingen	16
G) Kommentar Linienführung Kleinbasel	16
H) Kommentar Linienführung Grossbasel West	18
I) Kommentar Linienführung Innenstadt und Grossbasel Ost	22

A) Grundsätzliches: Wir vermissen eine klare Strategie und konkrete Mindestanforderungen an die unterschiedlichen Routenformen

Der «Strategie- und Massnahmenbericht» enthält keine klare Strategie oder einen Katalog von konkreten Massnahmen und Umsetzungsvorschlägen, insbesondere über die Ausgestaltung und die Mindestanforderungen an die unterschiedlichen Routenformen. Er bleibt in vielem unverbindlich. Der Mangel an Konkretheit führt zu ungenügender Rechtssicherheit bei der Umsetzung. Muss schliesslich das Gericht entscheiden, ob einzelne Projekte richtplankonform sind, führt das zu langwierigen Verfahren und Verzögerungen. Wünschbar wären deshalb eine klare Strategie und sehr konkrete Mindestanforderungen an die unterschiedlichen Routenformen, anhand derer Umsetzungsprojekte geprüft werden können.

Trotz dieser grundsätzlichen Kritik beurteilen wir es als positiv, dass die vom Bund empfohlene Netzhierarchie und Nomenklatur weitestgehend übernommen werden. Positiv ist weiter, dass anerkannt wird, dass Veloparkieranlagen und «Bike&Ride-Anlagen» im Richtplan aufgenommen werden, sind sie doch untrennbar mit dem Velowegnetz verbunden. Ohne sichere Parkierung erfolgt – gerade bei der deutlich überdurchschnittlichen Velodiebstahlquote in Basel – deutlich weniger Velonutzung. Allerdings braucht es auch für Parkieranlagen gleichermassen wie für die Umsetzung des Velowegnetzes Fristen für die Umsetzung.

Positiv ist weiter, dass ein Monitoring – wie es auch das USG BS verlangt – im Bericht erwähnt wird. Bei diesem Monitoringbericht, der bis zur Fertigstellung des Netzes alle drei Jahre veröffentlicht werden muss, ist es aber zwingend, dass neben der Länge des Netzes auch die Qualität und die Einhaltung der Standards veröffentlicht werden. Es wird aufzuzeigen sein, wie viele (Kilo)Meter der einzelnen Routenformen bereits umgesetzt worden sind, aber auch, welche Qualität die umgesetzten Massnahmen haben. Diese Angaben bzw. die Karte müssen ja als Geobasisdaten auch dem Bund zur Verfügung gestellt werden (Art. 12

Veloweggesetz) und die Daten sollten unbedingt im kantonalen Datenportal bzw. auf MapBS laufend veröffentlicht werden. Wir schlagen zudem vor, auch die Nutzenden für die Qualitätskontrolle miteinzubeziehen, z. B. mit einem System wie dem VelObserver.

Strategisch wäre es wichtig, vermehrt und konsequenter eine Entflechtung der Verkehrsträger anzustreben. Wenn Entflechtung ausbleibt, bleiben Menschen auf dem Velo vom motorisierten Autoverkehr bedrängt und verdrängt. Wo ein sicheres und komfortables Fortkommen auf dem Velo nicht möglich ist, bleibt der Veloverkehr hinter seinem Potenzial. Internationale und nationale Beispiele zeigen, dass eine Entflechtung zu deutlich mehr Sicherheit führt und sicherere Velowege häufiger genutzt werden. In Basel wird heute noch deutlich zu wenig entflochten. Velovorzugsrouten sollten konsequent vom Durchgangsverkehr mit Motorfahrzeugen geschützt werden, wenn die Velos nicht über einen getrennten Veloweg verfügen. Diese Entflechtung war auch ein wichtiges Ziel des Bundesrates bei der Erarbeitung des Veloweggesetzes: Der Bundesrat schreibt in seiner Botschaft einleitend: **«Velowege helfen, die Mobilität zu bewältigen. Sie tragen zu einer Entflechtung und Verflüssigung des Verkehrs bei und helfen Unfälle zu vermeiden.»** (Botschaft zum Veloweggesetz vom 19. Mai 2021, Seite 2).

Nötig sind deshalb **konkrete Angaben über Velowege oder schützende Velostreifen: wie genau werden die Menschen auf dem Velo vor den** Autos geschützt: Geschwindigkeitsreduktion für den MIV, Beschränkung des DTV_{MIV}, protected bike lanes, Höhenversatz der Fahrbahnen.

Solche Angaben fehlen im «Strategie- und Massnahmenbericht». Die Aussage zu Beginn des Berichtes: *«Die festgelegten Veloroutennetze sind als Zielbild zu betrachten und geben keine Auskunft über die Qualität der Infrastruktur.»* (Seite 3 Strategie- und Massnahmenbericht) ist zurückzuweisen: Der Strategie- und Massnahmenbericht muss Ausführungen über Mindeststandards und die Qualität des Netzes enthalten. Radstreifen bieten Sicherheit und machen dem auch auf Velovorzugsrouten zugelassenen motorisierten Individualverkehr deutlich, dass beispielsweise Halten oder Parkieren auf Radstreifen grundsätzlich verboten ist und ein Radstreifen nur zum Ein- und Aussteigen oder für einen kurzen Güterumschlag erlaubt ist, sofern der Fahrradverkehr dadurch nicht behindert wird.

Es wäre im Übrigen sinnvoll gewesen, interessierte Organisationen vor dem Erlass der behördenverbindlichen Standards anzuhören oder diese Standards in eine Vernehmlassung zu geben. Wir schlagen Ihnen vor, die behördenverbindlichen Standards vom September 2024 zu aktualisieren und an die neuen gesetzlichen Bestimmungen im USG anzupassen, die die Stimmberechtigten im Mai 2025 gutgeheissen haben. Mit einer Revision kann auch die vom Gesetz geforderte Vernehmlassung nachgeholt werden (Artikel 5 Ab. 3 Veloweggesetz) und betroffene Organisationen werden gesetzeskonform in die Veloplanung einbezogen.

Wir bemängeln insbesondere:

- **durchgehende sichere und komfortable Velowege sind weiterhin nicht garantiert;**
- **die Rechtsunsicherheit betreffend Führungsformen und einzuhaltenden Standards und Normen besteht weiter;**
- **gegenüber dem geltenden Teilrichtplan erfolgt eine zu starke Ausdünnung vorhandener Velorouten.**
- **Neue wichtige Verbindungen sind nicht enthalten, obschon dafür ein erheblicher Bedarf bestünde:**
 - **Querungen über den Rhein,**
 - **sichere Querungen des Cityrings oder des äusseren Rings**
 - **Erweiterung, Umnutzung oder Neubau von Unterführungen**
 - **Aufwertung der Velo-Anschlüsse an den benachbarten Kanton Baselland und an die Gemeinden im benachbarten Ausland.**

Mit diesem Entwurf des Teilrichtplans steht zu befürchten, dass die Stadt Basel im vergleichenden Städteranking für Veloqualität und -sicherheit weiter Plätze einbüsst. In der neusten Rangliste des Prix Velo liegt die Stadt Basel im Gesamtranking auf Platz 12 und im Ranking der Grossstädte auf Platz 3 (2021 Platz 8 Gesamtranking, Platz 3 Ranking Grossstädte; bei der erstmaligen Durchführung im Jahr 2005/2006 Platz 7 Gesamtranking, Platz 1 Ranking Grossstädte). Auch bezüglich Unfallzahlen und Todesopfer und schwerverletzte Velofahrende gibt es deutlich zu wenig Fortschritte: Die Statistik der Kantonspolizei weist immer noch deutlich zu hohe Unfallzahlen aus. 2025 sind bei den Velofahrenden (Velos und E-Bikes) 2 Todesopfer und 41 Schwerverletzte zu verzeichnen (zum Vergleich 2021 3 Todesopfer und 50 Schwerverletzte; 2016 2 Todesopfer 47 Schwerverletzte).

Das kantonale Umweltschutzgesetz räumt der Sicherheit für Menschen auf dem Velo und Zufussgehenden Priorität ein. Die klaren Mehrheiten bei Volksentscheiden für das kantonale wie für das eidgenössische Gesetz wären auszunützen und Massnahmen – auch zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs – nun konsequent umzusetzen.

B) Umschreibung der Veloverkehrsführung

Richtigerweise wird darauf hingewiesen, dass 40 km Velovorzugsrouten innerhalb von 10 Jahren (ab 2026) umgesetzt sein müssen (S. 4). Im gesamten Text fehlt aber eine Umschreibung, wie die Velorouten konkret ausgestaltet werden sollen und wann genau dies geschehen wird. Es erfolgt einzig ein eher nebensächlicher Verweis auf die Standards Fuss- und Veloweginfrastruktur des Kantons Basel-Stadt (S. 6 Monitoring und Controlling). Allerdings sind in der aktuellen Version dieser Standards Vorzugsrouten bei den Anforderungen an die Projektierung kaum erwähnt.

Grundsätze:

- Wir verlangen, dass im Kapitel «Konzept» die wesentlichen konzeptuellen und planerischen Vorgaben an die Routen (Strecken und Knoten) festgehalten werden.
- Auf allen Velorouten ohne abgetrennte Radwege ist das Tempo auf 30 km/h zu beschränken.
- Alle Velorouten mit $DTV_{MIV} > 2'000$ müssen Velostreifen oder Radwege aufweisen.
- Auf Velostrassen ist die Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr zu beschränken, damit dieser nicht – wie aktuell beispielsweise in der Sperrstrasse oder im Bernerring – die Velostrasse als «Autovorzugsroute» missbraucht wird.
- Roteinfärbungen als intuitive Markierung wo immer möglich, analog dem Konzept der Velostadt Winterthur.
- Zweirichtungsradwege sind oft best choice (zum Beispiel möglich an der Hammerstrasse zwischen Riehenstrasse und Horburgstrasse). Einrichtungsradspuren in ansprechender Breite sind eine Alternative. Bei Vorzugsrouten ist der Durchgangsverkehr für den MIV wie erwähnt mit geeigneten Massnahmen zu unterbinden.
- Begradigung bestehender Fahrbahnen auf Velorouten unter Beseitigung von Parkplätzen sowie Beseitigung von Hindernissen, Beispiel Lothringerstrasse, Nonnenweg, Aufhebung der «Päckli parkplätze».
- Einführen von Zweiradüberholverböten (respektive Einfördern dieser Möglichkeit beim Bund).

Die Durchfahrt für Velos kann – wie an der Hegenheimer- bzw. Colmarerstrasse oder im unteren Teil der Hammerstrasse – mittels geeigneter für die Velos durchlässiger Verkehrslenkung erreicht werden. **Es sei darauf hingewiesen, dass andere Städte¹ auf Vorzugsrouten für den MIV nur Zubringerdienst zulassen, dies sollte auch in Basel geprüft werden. Die Formulierung ist deshalb bewusst offen.**

Zudem sind die Standards Fuss- und Veloverkehr möglichst rasch anzupassen. Aufgrund der Bedeutung der Standards (behördenverbindlich) ist für die

¹ Das Berliner Mobilitätsgesetz schreibt vor, dass Fahrradstrassen so gestaltet sein müssen, dass der motorisierte Individualverkehr ausserhalb des Ziel- und Quellverkehrs unterbleibt. Auch München, Freiburg und Karlsruhe setzen stark auf sogenannte Fahrradstrassen oder Radschnellwege. Autos sind dort nur noch als Anlieger zugelassen.

Anpassung eine Vernehmlassung durchzuführen.² Wir schlagen folgende Formulierung vor:

«Vorzugsrouten sind konsequent auf die erstrangige Velonutzung auszurichten. Auf Vorzugsrouten, die noch keine abgetrennten Radwege aufweisen werden Protected Bike Lanes eingerichtet, im Rahmen des bundesrechtlich Möglichen Tempo 30 signalisiert und die Durchfahrt des motorisierten Individualverkehrs soweit wie möglich beschränkt.»

Für Hauptverbindungen beantragen wir die konsequente Beschränkung auf Tempo 30. Zudem sollen Hauptverbindungen aufgrund des Konfliktpotentials nicht durch Begegnungszonen führen. Ist dies unumgänglich, soll dies nur auf sehr kurzen Streckenabschnitten der Fall sein, deshalb nur «in der Regel».

«Auf Hauptverbindungen wird im Rahmen des bundesrechtlich Möglichen zur Sicherheit der Velofahrenden die Geschwindigkeit grundsätzlich auf Tempo 30 beschränkt. Hauptverbindungen führen in der Regel nicht durch Begegnungszonen.»

Auf den Einschub «im Rahmen des bundesrechtlich Möglichen» könnte auch verzichtet werden. Der Einschub ist einzig ein Hinweis, dass es Gründe geben könnte, die eine Beschränkung nicht zulassen.

Gut geschützte Velowege haben zur Folge, dass der Veloverkehr insgesamt zunimmt, weil das Sicherheitsgefühl ansteigt, wenn namhafte Teile einer Verbindung im geschützten Modus einer entflochtenen Verkehrsfläche bewältigt werden können. Zudem hat der Bund sogenannte Protected Bike Lanes ausdrücklich zugelassen. Auch diese schützen Velofahrende nachhaltig. Sie stellen eine rasche Massnahme dar als Überbrückung bis zur definitiven baulichen Umgestaltung.

C) Kommentare zu Textstellen im «Strategie- und Massnahmenbericht»

2.8 Zielkonflikte (Seite 6)

Der Hauptkonflikt besteht mit dem flächenverschwenderischen motorisierten Individualverkehr. Dies sollte klar und ehrlich so genannt werde.

Wir schlagen vor:

«Im Rahmen der Überarbeitung des TRP Velo wurden Zielkonflikte insbesondere mit folgenden Themen identifiziert: **Fahrspuren und Parkierungsflächen des motorisierten Individualverkehrs, Flächen für den öffentlichen Verkehr,**

² Das Veloweggesetz des Bundes hält fest: «Die Betroffenen sowie die interessierten Organisationen sind an der Planung zu beteiligen.» (Art. 5 Abs. 3 Veloweggesetz). Bei der Überarbeitung des bestehenden Teilrichtplans Velo gilt es auch, das Bundes-gesetz über die Raumplanung und die dort festgehaltene Pflicht, die Bevölkerung bei Planungen in geeigneter Weise mitwirken zu lassen (Art. 4 Abs. 2 RPG), zu berücksichtigen.

Flächen für den Fussverkehr, Freizeitnutzungen, Aufenthalt, Entsiegelung und Baumstandorte. Wo möglich und sinnvoll wurden bereits bei der Überarbeitung der Veloroutennetze mögliche Zielkonflikte berücksichtigt (vgl. Kapitel 4.1). Andernorts gilt es im Einzelfall eine Interessenabwägung vorzunehmen. Im Rahmen der Projekterarbeitung sollen zudem andere relevante Anliegen wie die des Naturschutzes, von Erholungsnutzungen, der Rheinschifffahrt und des Denkmalschutzes berücksichtigt werden.»

3. Strategie

St 1 Sichere und durchgehende Velorouten für alle Nutzendengruppen (Seite 7)

Es fehlt der Hinweis auf fehlerverzeihende bzw. fehlertolerante Infrastruktur. Soll die Velonutzung deutlich erhöht werden, muss die Infrastruktur fehlerverzeihend oder fehlertolerant sein, auch um Selbstunfälle zu reduzieren bzw. vermeiden. Zudem sind die heute teilweise als «Felgenkiller» gebauten Trottoirüberfahrten so zu gestalten, dass «Schläge» vermieden und Kinder in einem Lastenvelo nicht durchgeschüttelt werden.

Bei den Grundsätzen regen wir daher ein neues zweites Lemma an:

- **Die Veloinfrastruktur ist fehlerverzeihend zu planen, Trennelemente und Randabschlüsse auf Velorouten sind überfahrbar, Randsteine werden auch bei Trottoirüberfahrten so gestaltet, dass sie ohne Schläge und Sturzgefahr überfahrbar sind.**

Bei der Aufzählung von wichtigen Quell- und Zielorten werden nur «Pendel- und Einkaufsverkehr» genannt. Es fehlen wichtige weitere zentrale Quell- und Zielorte im Bildungs- und Freizeitbereich. Zu den Sportanlagen gehören sowohl Orte, wo selbst Sport getrieben werden kann (Gartenbäder, Kunsteisbahnen, Sporthallen usw.) wie auch die Publikumsanlagen (Stadien, Sporthallen).

«Das Veloroutennetz Alltag deckt die wichtigsten Quell- und Zielorte unter anderem für den Pendel- und Einkaufsverkehr ab. **Zu den wichtigen Zielorten gehören weiter Sportanlagen, Kultureinrichtungen, Spitäler, Veranstaltungsorte und Bildungszentren (Universitäten, Schulen usw.) Das Veloroutennetz** gewährleistet die Anschlüsse an die Nachbarländer/-gemeinden.»

St 2 Ausreichende Anzahl an guten Veloabstellplätzen (S. 7f.)

Es braucht vermehrt auch gedeckte Veloabstellplätze. In Aussenquartieren sollen gedeckte, abschliessbare «Velohäuschen» auch auf Allmend eingerichtet werden, wenn die Bausubstanz keine Veloabstellplätze in bestehenden Liegenschaften ermöglicht. (viele Liegenschaften, die Ende 19./Anfang 20. Jahrhundert gebaut worden sind, verfügen über keine Abstellmöglichkeit für Velos). Teilweise sind die Eingänge nur über Treppen erreichbar. Wo Vorgärten keine Veloabstellplätze

bieten, sind solche auf Allmend einzurichten, die aber insbesondere auch für teure Velos (E-Bikes) gedeckt und abschliessbar sein sollen und die interessierten Personen vermietet werden.

«Ergänzend hierzu sind über das ganze Kantonsgebiet verteilt nachfragegerecht kleine, **teilweise** gedeckte, sichere Abstellplätze im öffentlichen Strassenraum einzurichten. **Gibt es in bestehenden Liegenschaften keine Möglichkeiten für gedeckte und abschliessbare Abstellplätze, werden solche auf Allmend eingerichtet und kostengünstig vermietet («Velohäuschen»).**»

Verleihvelos haben in Basel noch Potential. Abstellplätze Privatvelos dürfen durch sie aber nicht konkurrenziert werden.

«Bei der Dimensionierung und Anordnung von Veloabstellplätzen werden auch Flächen für Verleihvelos bzw. Mikromobilitätshubs **aufgrund ihres grossen Potenzials** berücksichtigt, **ohne die Flächen für Privatvelos zu konkurrenzieren.**»

St 3 Betrieb und Unterhalt (S. 8)

Baustellen: Zum besseren Verständnis vor Ort sollte die Länge der Schiebestrecke angegeben werden.

«Bei Baustellen im öffentlichen Raum wird die Velodurchfahrt ermöglicht. Falls eine Umleitung notwendig ist, muss diese sicher und so direkt wie möglich sein, die Führung ist mit eigenen Wegweisern zu signalisieren. Bei Schiebestrecken sind jeweils deren Längen anzugeben.»

St 4 Serviceangebote und Öffentlichkeitsarbeit (S. 8)

In Basel gibt es aktuell nur eine öffentliche Zählstelle, die laufend aufrechnet und so zum Velofahren animiert. Es braucht mehr solche öffentliche Zählstellen. Bei Aktionen wird zwar die «breite Bevölkerung» adressiert. Weil das Mobilitätsverhalten in frühen Jahren fürs Leben gelernt wird, sollen spezielle Angebote für Kinder und Jugendliche erwähnt werden. Dabei geht es nicht nur um Sicherheits- und Verhaltenskampagnen (letztes Lemma im Entwurf), sondern auch um die sichere Velonutzung. Wir schlagen zwei zusätzliche Lemmata vor:

- **Öffentliche Zählstellen teilweise mit sofortiger Nutzungsanzeige sollen Basis für die Auswertung der Velonutzung sein und zu vermehrter Velonutzung motivieren.**
- **Mit speziellen Aktionen, Veranstaltungen und Kursen sollen Kinder und Jugendliche lernen, sicher velozufahren und sie sollen zu einer umweltgerechten Mobilität motiviert werden. Besondere Angebote richten sich an Schulen.**

4. Konzept

4.1 Velorouten Alltag (S. 10f.)

Hier wird beschrieben, dass als Quell- und Zielorte Wohnorte, Arbeitsorte, Bahnhöfe oder Schulen definiert worden seien und «das besondere Augenmerk» auf «Schulhäuser und Pärke» gelegt worden sei, die mindestens mit Nebenverbindungen erschlossen werden sollen. Hier fehlen (siehe auch unsere Ergänzung zu St 1) **Sportanlagen, Kultureinrichtungen, Spitäler, Veranstaltungsorte und weitere Bildungszentren** (z. B. werden Universitäten oder Fachhochschulen nicht als «Schulen» wahrgenommen). Für die Freizeitnutzung sind Sport- und Kultureinrichtungen wohl wichtiger als Pärke (wobei auch in einem Park durchaus sportliche Aktivitäten möglich sind).

Auf die Aufnahme von Velorouten auf den ausgewählten Tramachsen (Clarastrasse, Klybeckstrasse, Elsässerstrasse, Allschwilerstrasse, Hardstrasse und Güterstrasse) sei bewusst verzichtet worden, «um den Veloverkehr sicher zu führen».

Das können wir so nicht unterstützen.

Diese Formulierung widerspricht auch fundamental der eigenen Aussage im Bericht: «Gemäss Praxishilfe Velonetzplanung des ASTRA müssen alle für den Veloverkehr offenen Strassen verkehrssicher für den Veloverkehr sein.» (Seite 10 oben). Wenn alle für den Veloverkehr offenen Strassen verkehrssicher sein sollen, so müssen dies auch Tramachsen sein. Es sind deshalb Mittel und Wege zu suchen, damit der Veloverkehr auch auf diesen Achsen möglich und sicher bleibt, handelt es sich bei diesen Achsen doch um zentrale Verbindungen im städtischen Bereich, die bezüglich Quell- und Zielverkehr von grosser Bedeutung sind und auch deshalb nicht einfach umfahren werden können.

Es ist möglich, Velorouten neben Tramachsen zu führen. Für die Tramhaltestellen gibt es auch Möglichkeiten, es sei in diesem Zusammenhang an den Beschluss des Grossen Rates erinnert, wonach wo immer möglich Tramhaltestellenüberfahrten zu realisieren sind. Der Beschluss gilt für Pendler- und Basisrouten und künftig auch für Velorouten für den Alltag und die Freizeit.³

4.3 Veloparkieranlagen

Wie bereits unter «St 2 Ausreichende Anzahl an guten Veloabstellplätzen» ausgeführt, braucht es neben den Velostationen und B&R-Anlagen auch die Möglichkeit, in klassischen Aussenquartieren mit Blockrandbebauung, wo das aufgrund der Liegenschaftsstruktur nicht möglich ist, und wo keine gedeckten und sicheren Quartierparkings mit Angebot an Veloparkplätzen bestehen, sichere, gedeckte und abschliessbare Veloparkiermöglichkeiten zu erstellen.

³ Der Beschluss des Grossen Rates lautet:

«Wo immer möglich, insbesondere auf Pendler- und Basisrouten, sind bei Tram-Kaphaltestellen Velolichtinseln mit Tramhaltestellenüberfahrten zu realisieren.

Wo Velolichtinseln nicht realisierbar sind, sollen bei künftigen Sanierungsprojekten gleichzeitig ergänzende Velomassnahmen auf Umfahrrouten geplant und umgesetzt werden.»

Grossratsbeschluss II Nr. 20/20/09G vom 14.05.2020 (P180462).

Solche lassen sich einerseits in Quartierparkings für Autos einrichten (wobei dann auf die Zugänglichkeit mit Velos ein besonderes Augenmerk zu richten ist). Denkbar sind auch Anlagen auf Allmend, wo Interessierte Veloparkplätze mieten können. Fotos für die Darstellung können zur Verfügung gestellt werden. Die Beispiele zeigen Velostationen in Paris, Weil am Rhein und Lausanne.



(Beispiel Paris)



(Beispiel Vélobox Lausanne)



(Beispiel Weil am Rhein)

Velos werden immer teurer bzw. es werden vermehrt teurere E-Bikes gekauft. Während in Neubauten klar geregelt ist, wie viele gedeckte Veloparkplätze nötig sind, besteht in zahlreichen Bestandesbauten keine Möglichkeit, zugängliche und sichere Veloabstellplätze zu schaffen.

Teilweise führen Treppen zum Eingang, weshalb die schweren E-Bikes kaum in einen Garten hinter dem Haus abgestellt werden können. Hier sind «Velohäuschen» oder «Veloboxen» nötig, die in anderen Städten längst zum Stadtbild gehören. Die Standplätze in diesen Boxen werden Anwohnenden

vermietet und sind teilweise mit elektronischer Schliessung oder mit öffentlichen Pumpen (Bsp. Paris) ausgerüstet.

5. Massnahmen Veloroutennetz Alltag

5.1 Schwachstellen beseitigen (S. 14)

Grundsätze

Sprachliche Präzisierung, teilweise ist nur eine Sofortmassnahme ohne bauliche Massnahme, teilweise beides oder nur eine bauliche Massnahme (nicht sofort) nötig. Deshalb sollte sprachlich geklärt und die Reihenfolge umgestellt werden: «Schwachstellen auf dem Veloroutennetz Alltag werden mit **Sofortmassnahmen und/oder baulichen Massnahmen** behoben.»

Sprachliche Überarbeitung: Es genügt nicht zu prüfen, sondern es braucht Massnahmen, um die klare gesetzliche Vorgabe umzusetzen:

«Für die durchgehende Umsetzung von Velovorzugsrouten bis 2036 sollen auch ausserhalb der Erhaltungsplanung bauliche Massnahmen **geprüft umgesetzt** werden»

Auch das letzte Lemma ist sprachlich zu präzisieren. Wir schlagen folgenden Text vor:

«Auf Haupt- und Nebenverbindungen sollen Schwachstellen **in der Regel** im Rahmen von laufenden Erhaltungsmassnahmen **behoben** werden. **Kleinere bauliche Massnahmen sowie Sofortmassnahmen** sind auch ausserhalb der Erhaltungsplanung möglich.

Handlungsanweisungen

Hier fehlt ein entsprechendes Mittel (Tool), mit dem Bevölkerung Schwachstellen melden kann. Zu prüfen ist, ob «bikeable» (www.bikeable.ch) eine geeignete Plattform ist, auf welcher Velofahrende Schwachstellen melden können. Wir schlagen vor:

«Das Bau- und Verkehrsdepartement erstellt eine Schwachstellenanalyse für das Veloroutennetz Alltag. **Die Bevölkerung kann Schwachstellen mittels geeigneter digitaler Plattform melden. Das Bau- und Verkehrsdepartement überprüft diese Schwachstellen periodisch und berichtet laufend über die Behebung und periodisch über geplante Massnahmen.**»

Im letzten Lemma soll zum Ausdruck gebracht werden, dass die Schwachstellen auch früher behoben werden können:

«Der Kanton behebt die Schwachstellen auf dem Velovorzugsroutennetz **laufend bis spätestens** 2036 und auf Haupt- und Nebenverbindungen bis 2042.»

5.2 Gefahrenstellen beseitigen

Ausgangslage und Zielsetzung

Hier wird die «ISSI-Definition» erwähnt (die Abkürzung wird auch in den Grundsätzen im ersten Lemma verwendet). Die Abkürzung sollte bei der ersten Verwendung ausgeschrieben werden (Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente [ISSI]).

Zudem sollte die Infrastruktur-Sicherinstrumente (ISSI) im Glossar aufgeführt werden.⁴

Grundsätze (S. 15)

Im Gegensatz zu den Schwachstellen wird hier richtigerweise eine digitale Plattform verlangt. Gleiches wird für Schwachstellen verlangt (siehe 5.1 Handlungsanweisungen). Systematisch gehört hier allerdings die Plattform nicht zu den Grundsätzen, sondern zu den Handlungsanweisungen. Wird die digitale Plattform hier bei den Grundsätzen aufgeführt, müsste dies auch bei 5.1 entsprechend angepasst werden).

Die Formulierung beim letzten Lemma ist unvollständig. Es geht nicht nur darum, die Gefahrenstellen zu priorisieren (korrekt müsste eigentlich die Behebung von Gefahrenstellen priorisiert werden). Wir schlagen vor:

«Die Gefahrenstellen werden nach ~~ihre~~ **Dringlichkeit** (Gefährdungspotenzial, Verkehrsbelastung **und** Netzbezug priorisiert **und behoben**».

Handlungsanweisungen

Bei den Handlungsanweisungen schlagen wir eine Präzisierung vor. Die Kantonspolizei soll die Unfälle laufend erfassen und in den Datenmarkt einspeisen, sowie jährlich eine Auswertung verfassen.

«Die Kantonspolizei **erfasst Unfälle laufend und stellt die Unfalldaten der Öffentlichkeit zur Verfügung. Sie erstellt einen jährlichen Bericht zu Unfallschwerpunkten und Gefahrenstellen **jährlich**.**»

5.3. Netzlücken schliessen

Grundsätze (S. 16)

Die Formulierung des zweiten Lemmas ist missglückt, Netzlücken sollen wohl nicht vorangetrieben werden. Wir schlagen folgende Formulierung vor:

«Netzlücken auf Velovorzugsrouten haben Signalwirkung und werden deshalb prioritär **vorangetrieben behoben**.»

5.4 Velorouten erkennbar machen

Grundsätze (S. 20)

Wir erwarten, dass Pro Velo beider Basel als Fachverband in die Erarbeitung der Velowegweisung und Gestaltung der Velovorzugsrouten einbezogen wird. Die Formulierung lehnt sich an das Veloweggesetz des Bundes an. Der Zeitplan erscheint anspruchsvoll.

Grossen Wert muss bei uns im Dreiland auf die grenzüberschreitende durchgehend optimale Erkennbarkeit von Velorouten gelegt werden!

«Die Geschäftsstelle Agglo Basel erarbeitet in Abstimmung mit dem Bau- und Verkehrsdepartement **und**, den angrenzenden Gebietskörperschaften **und**

⁴ Die ISSI Elemente umfassen gemäss Internetauftritt des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) Road Safety Impact Assessment (RIA), Road Safety Audit (RSA), Road Safety Inspection (RSI), Black Spot Management (BSM) Network Safety Management (NSM), Einzelunfallstellenmanagement (EUM)

interessierten Organisationen ein Gestaltungskonzept (inkl. Wegweisungsziele) Velovorzugsrouten für die Agglomeration Basel bis 2026.»

5.5. Veloabstellplätze erstellen

Ausgangslage und Zielsetzung (S. 21)

Wir empfehlen, die Ausgangslage und Zielsetzung zu ergänzen:

«Die Anzahl an Veloabstellplätzen wird insbesondere an zentralen und publikumsintensiven Örtlichkeiten entsprechend dem vorhandenen und weiter steigenden Bedarf erhöht. Dabei wird die zunehmende Verwendung von Cargo-Velos und Veloanhängern berücksichtigt. **An stark frequentierten Orten kann die Abstelldauer beschränkt werden.»**

Handlungsanweisungen (S. 21)

Wir beantragen ein zweites Lemma mit der Regelung für Veranstaltungen (sog. Events):

- **«Bei grösseren Veranstaltungen werden zusätzliche Veloabstellplätze bereitgestellt. Müssen für Veranstaltungen Veloabstellplätze zwingend befristet aufgehoben werden, so werden Ersatzabstellplätze in der Nähe geschaffen und entsprechend signalisiert.»**

An letzter Stelle beantragen wir ein zusätzliches Lemma mit der Regelung der Räumung von Schrottvelos:

- **«Veloabstellplätze werden regelmässig gewartet. Nicht mehr fahrtaugliche Velos und solche, die offensichtlich nicht mehr genutzt werden, werden periodisch entfernt».**

Örtliche Festlegungen Velostationen/Veloparkierungen

Beim **Marktplatz** ist die Velostation im Zusammenhang mit dem «Anschluss Mitte» (Herzstück) geplant. Die Formulierung ist zu streichen, aber beim Marktplatz bleibt der Bedarf nach einer Velostation auch ohne Herzstück.

Beim **Messeplatz** fehlt eine Velostation. Als wichtiger Veranstaltungsort (Herbstmäss, Zirkusse, Baloise Session, Messen, Drummeli usw.) braucht es eine Velostation beim Messeplatz.

A.2 Glossar (S. 26)

Es fehlt «ISSI» (siehe 5.2).

Bei den Sofortmassnahmen betrachten wir den Zeitraum, respektiv was unter «sofort» verstanden wird, als deutlich zu lange. Wir beantragen folgende Anpassung:

«Sofortmassnahmen

Betriebliche Verbesserungen mittels Signalisation und Markierung sowie einfache gestalterische/ bauliche Massnahmen, die innert ~~nützlicher-kürzerer~~ Frist (~~meistens~~ **ca. maximal** zwei Jahre) umsetzbar sind.»

E) Kommentar zur Linienführung der Velorouten

Generell:

Es braucht mehr Velorouten durch dicht besiedelte Quartiere, es braucht für den Transitbedarf durch die Innenstadt eine Hauptroute durch die Innenstadt.

Bei der Durchsicht der neuen Velorouten ist uns aufgefallen, dass sich viele neu zu schaffende Velowege in den eher peripher gelegenen Entwicklungsgebieten befinden.

Es ist wichtig, dass echte Verbesserungen auch in den dicht bewohnten Quartieren mit viel Ziel- und Quellverkehr umgesetzt werden. Es fehlen insbesondere Angaben zu folgenden Punkten:

- Die Anschlüsse an die benachbarten Gebiete müssen wie im bestehenden Richtplan zur Orientierung im Plan gekennzeichnet werden, auch vor dem Hintergrund, dass diese Übergänge signalisations- und markierungstechnisch optimal erkennbar gemacht werden.
- Schaffung sicherer Querungen des Cityrings, zum Beispiel durch Erweiterung bereits bestehender Unterführungen oder deren Neubau.
- Das Netz mit hochwertigen Velovorzugsrouten ist in den dicht besiedelten Gebieten teilweise zu wenig dicht.
- Es ist sicher richtig, dass für die Innenstadt angesichts der hohen Nutzungsdichte andere Regeln gelten als für die Aussenquartiere. Es ist aber eine Tatsache, dass ein Transitbedarf durch die Innenstadt bestehen bleibt, der im Bericht nicht diskutiert wird. Es braucht gute Querungen und eine Aufwertung der Transitspassagen durch die Innenstadt. Diese dürfen angesichts der hohen Frequenzen nicht zu Nebenverbindungen degradiert werden.

F) Kommentar Linienführung Riehen/Bettingen

Veloplanung	Kommentare/Anregungen
Es ist nicht klar, ob der Wegfall der bisherigen Basisroute durch den Wenkenpark später zu einer Sperrung des Parks für den Veloverkehr führt.	Wir beantragen Beibehaltung der Nebenverbindung Wenkenmattweg, Wenkenstrasse.
Der Wegfall zahlreicher Basisrouten durch Riehen bedeutet, dass die einzige autoarme Verbindung nach Bettingen verschwindet und nur die stark frequentierte Hauptstrasse übrig bleibt.	Die bisherigen Basisrouten von Riehen nach Bettingen sind als Nebenverbindungen aufrechtzuerhalten. Der vorgesehene Kahlschlag widerspricht dem Volksentscheid vom Mai 2025. Bettingen sollte weiterhin auch auf einer autoarmen Nebenverbindung erreichbar bleiben. Generell sollten wegfallende Basisrouten weiterhin für den Veloverkehr offen bleiben.

G) Kommentar Linienführung Kleinbasel

Veloplanung	Kommentare/Anregungen
Es fehlt eine direkte Verbindung vom Bad. Bahnhof zur Mittleren Brücke.	Es ist eine durchgehende und direkte Verbindung zu schaffen. Die Routen via Sperrstrasse bzw. Riehenstrasse sind keine direkten Verbindungen vom Badischen Bahnhof zur Mittleren Brücke/Innenstadt.
Die Johanniter- und die Mittlere Brücke werden neu nur ungenügend mit der Veloroute auf dem Rheinweg verknüpft.	Die Leuengasse sollte als Veloverbindung beibehalten werden, weil sie sich gut für den Veloverkehr von der Johanniterbrücke Richtung Kleinhüningen/Weil eignet. Wir regen zudem an, die Breisacherstrasse vom Erasmusplatz bis zur Dreirosenanlage als Velovorzugsroute zu gestalten; dies als Fortsetzung der Zufahrt von Süden bis zum Erasmusplatz und zwecks Entlastung des hoch frequentierten Rheinwegs und zur Vermeidung der velounfreundlichen Klybeckstrasse mit Kaphaltestellen.

Drahtzugstrasse / Rosentalstrasse	Sollte als Hauptverbindung aufgewertet werden und zum Bad. Bahnhof führen. Dient der Entlastung der Clarastrasse. Wir plädieren dafür, die Querung des Messeplatzes via indirekte Linksabbiegemöglichkeit und die Weiterführung Rosentalstrasse als (verkehrsberuhigte) Veloverbindung beizubehalten.
Klybeck	Die Mauerstrasse muss als Veloverbindung aufrechterhalten werden, bis die Verbindung zwischen Klybeckplatz und Wiese erstellt ist. Wie mit Strecken umgegangen wird, die aus dem TRP fallen, muss im Strategie- und Massnahmenbericht thematisiert sein.
Der Route Sperrstrasse fehlt die Fortsetzung	Die Netzlücke zwischen Klingentalgraben und Petersgraben sollte mit einer neuen Velo- und Fussgängerbrücke geschlossen werden. Die Sperrstrasse sollte nicht als Autovorzugsroute dienen können, der Autoverkehr ist mittels Reduktion auf Zubringerdienst oder durch gegenläufige Einbahnregelung zu unterbrechen.
Es gibt keine Verbindung von der Velovorzugsroute dem Rhein entlang auf die Mittlere Brücke. Die Mittlere Brücke ist hoch frequentiert und sollte nicht degradiert werden.	Wir beantragen, das Wild-Ma-Gässli und die Rheingasse bis zur Greifengasse als Veloroute beizubehalten. Die Mittlere Brücke ist eine Hauptverbindung und sollte auch so eingestuft werden.
Die guten Längsverbindungen parallel zum Rhein beinhalten zu wenige Abbiegemöglichkeiten Richtung Rhein. Bsp. Utengasse: die Aufwertung zur Veloverbindung macht Sinn, aber es fehlt eine Querverbindung zur Mittleren Brücke	Nebenverbindung via Schafgässlein – Rheingasse festlegen.
Klybeck-Quartier	Den Plan für das Klybeck-Quartier inkl. geplante Veloverbindungen beurteilen wir positiv.
Horburgstrasse	Heute bei der westlichen Einfahrt gefährliches Engnis für Velo, Fahrbahnbreite ungenügend. Velo hinter die Baumreihe?
Hammerstrasse neu Vorzugsroute sehr positiv. Diese muss klar verbessert werden	Als Velovorzugsroute: Zweirichtungsveloweg (bevorzugt) oder Velostreifen beidseitig. MIV reduzieren!

Die Grenzacherstrasse ist im westlichen Abschnitt als Hauptverbindung suboptimal, weil die Busspuren den Verkehrsraum für Veloverkehr stark einschränken.	Prüfen, ob nicht besser die Alemannengasse statt der Grenzacherstrasse als Hauptverbindung dienen könnte; sie wäre eine wünschbare und sichere Lösung, die dank der Auffahrt durch die Theodorsanlage direkt auf die Wettsteinbrücke mündet. Wird die Hauptroute via Alemannengasse / Stachelrain zur Grenzacherstrasse geführt, wird die beengte Situation auf der mit diversen Buslinien belasteten Grenzacherstrasse wirksam entlastet und es entsteht insgesamt eine gute Alternative zur überlasteten Passage bei der Solitude. Allerdings ergeben sich Verschlechterungen bei den Anbindungen. Dem gegenüber steht wiederum der Vorteil, dass so der Wettsteinkreislauf umfahren werden kann.
Knoten Grenzacherstrasse/Schwarzwaldallee	Bessere Querung des Knotens durch Veloroute durch Unterführung ermöglichen. Die Unterführung gehört dem Kanton Basel-Stadt und könnte somit einfacher umgewidmet werden.
Zukunftsentwicklung zwischen Waisenhaus und Theodorsgraben.	Für eine sicherere Querung Tempo auf der Wettsteinstrasse auf neu 30 km/h senken. Zudem Unterführung zwischen Waisenhaus und Theodorsanlage prüfen, mit Fortsetzung durch die Alemannengasse. Heute eine gefährliche Passage über die Wettsteinbrückenrampe.
Situation bei Kraftwerk, auf Grenzacherstrasse. Muss ebenfalls verbessert werden.	Z. B. Veloweg durchgehend auf oder hinter beiden Trottoirs.

H) Kommentar Linienführung Grossbasel West

Veloplanung	Kommentar/Anregungen
Wegfall Grenzroute Elsässerstrasse / Schlachthofstrasse bis Theodor-Hertzi-Strasse.	Die äussere Grenzroute ist eine beliebte Veloroute. Sie muss erhalten bleiben. Sie ist eine wichtige Pendlerroute für die Pharmaindustrie Richtung Allschwil/Grossbasel West. Die äussere Route bis Bachgraben muss erhalten bleiben. Gerade für ungeübtere Velofahrende sind die Nebenverbindungen angenehm und wichtig.

Die Entenweidstrasse war bisher Basisroute und soll gem. Entwurf ganz wegfallen. Dies ist angesichts des Wohnungsbaus im Entwicklungsgebiet Lysbüchel nicht sinnvoll. Die Entenweidstrasse bleibt von der Strassburgerallee her eine zentrale Verbindung Richtung Vogesenplatz/Grenze und muss Veloroute bleiben.	Die Entenweidstrasse ist eine zentrale Verbindungsachse vom Kannenfeldplatz zu den neuen Wohnungen im Lysbüchel und sie ist möglicherweise stärker frequentiert als das Viadukt über den Bahnhof St. Johann. Die Rasengittersteine in der Mitte führen dazu, dass Autos eher Velos an den Rand abdrängen. Die Strasse muss als Veloroute erhalten und (insb. bergseitig) mit einem breiten Velostreifen aufgewertet werden, auch weil sie am Kannenfeldplatz in die Velovorzugsroute Strassburgerallee einmündet. Am besten wäre die Aufwertung zur Velovorzugsroute und Weiterführung über die Saint-Louis-Strasse bis zur neuen Überbauung Lysbüchel.
Hegenheimerstrasse	Die Bachgrabenanbindung muss eine Velovorzugsroute erhalten. Die Hegenheimerstrasse ist entsprechend zu gestalten. Optimal wäre eine Anbindung via Friedensgasse bis zur ebenfalls zur Velovorzugsroute auszubauenden Hebelstrasse.
Morgartenring	Der Ersatz der Pendlerroute Morgartenrings ist nur dann akzeptabel, wenn die Gotthardstrasse und Im Langen Loh als Hauptverbindungen normengerecht aufgewertet werden (Beseitigung Parkplätze, Velostreifen oder Zweirichtungsradweg).
Pestalozzi-/Metzerstrasse	Die Pestalozzi-/Metzerstrasse ist eine beliebte Verbindung Richtung Kannenfeldplatz und ist stark frequentiert; die Verbindung via Mühlhauserstrasse ist (wegen des Umwegs und der stärkeren Steigung) von der Innenstadt her kommend nicht praktikabel; deshalb und weil die Strasse sehr breit ist, sollte die bestehende Veloroute erhalten bleiben.

Mittlere Strasse: eng und mit schwierigen Kreuzungsmanövern belastet (Auto/Velo, Auto/Parkplätze/Velos); der Übergang über den Cityring ist schwierig und nicht ungefährlich.	Anstelle der Mittleren Strasse ist die Umwandlung der Hebelstrasse vom Petersgraben bis zum Hebelplatz/Kannenfeldplatz in eine Velovorzugsroute zu prüfen, inklusive Erweiterung der Fussgängerunterführung zu einer geteilten Unterführung (Fussgänger/Velo) mit Rampe. Die Hebelstrasse ab Petersgraben ist sehr ruhig gelegen und wird als Autoabstellstrasse missbraucht. Sie hätte viel Potenzial, besonders wenn der Durchgang unter dem Cityring für Velos ausgebaut würde. Sollte sich die Hebelunterführung nicht realisieren lassen, dann ist die Achse Mittlere Strasse bis Petersplatz als Velovorzugsroute auszugestalten. Der Übergang Cityring ist entsprechend velofreundlich auszubauen.
Zu- und Wegfahrt Johanniterbrücke/Schanzenstrasse, St. Johann Quartier	Die Klingelbergstrasse ist ab Schanzenstrasse bis St. Johannis-Ring als Veloroute zu führen. Auch von der Johanniterbrücke her (via St. Johannis-Vorstadt / St. Johannis-Ring) ist eine Alternativroute zur viel befahrenen Schanzenstrasse vorzusehen. Dies ermöglicht auch die Anbindung der bisher fehlenden Anbindung an den St. Johannis- und Elsässer-Rheinweg. Spitalstrasse: hier soll in Zukunft das Tram durchgeführt werden; eine Velovorzugsroute scheint uns daher langfristig schwierig, wenn auch sehr willkommen.
Bachgrabenpromenade / Badweglein	Die sehr sichere und attraktive Verbindung Hegenheimerstrasse – Bachgraben-Promenade – Badweglein muss als Veloverbindung aufrechterhalten werden, mind. bis die Netzlücke «X», bzw. eine sichere und komfortable Verbindung via Felsplattenstrasse erstellt sind.
Direktverbindung von der Mülhauserstrasse zum Rhein	Es braucht eine direkte Verbindung von der Mülhauserstrasse an den Rhein südlich der Dreirosenbrücke, ohne dass man über die stark befahrene Voltastrasse fahren muss. Die heutige Veloroute ist aufrechtzuerhalten.
Nonnenweg/Eulerstrasse/Leonhardsstrasse/Leonhardskirchplatz	Diese viel befahrene Route mit wenig öffentlichem Verkehr ist als Veloroute aufrechtzuerhalten. Sie schafft eine der wenigen guten Passagen durch die Vorstadt.

Engpass Richtung Bahnhof	Das Birsigviadukt muss mit breiterer Fahrbahn ausgestattet werden. Trottoir aussen anhängen. (2,0 m Trottoirbreite muss erhalten bleiben), innen entsteht Platz für einen breiten Veloweg, der die Standards erfüllt.
Viaduktstrasse, Steinenring, Spalenring, Kannenfeldstrasse	Diese stark befahrene Verbindung sollte zur Velovorzugsroute aufgewertet werden. der bestehende Velostreifen erfüllt die Standars nicht (zu schmal, zu gefährlich). Es ist zu prüfen, ob ein Veloweg hinter den Bäumen auf dem Trottoir platziert werden kann, unter Aufhebung der Parkplätze auf den Trottoirs. Die Trottoirs sind auf dem Ring bis zu 6 m breit.
Binnergerstrasse-Theaterstrasse	Prüfen, ob Binnergerstrasse-Steinenberg als Vorzugsroute geführt werden könnte. Wichtige Verbindung für Verkehr aus dem Leimental.
Dorenbachviadukt	Haupt- zu Velovorzugsroute ändern. Die Verbindung aus dem Quartier Gundeldingen und von der Südseite des Bahnhofs Basel SBB in Richtung Leimental und Neubad erfordert eine Velovorzugsroute. Die Zolli-Querung (L) ist nicht absehbar.
Höhenweg, Dachsfelderstrasse, Pruntrutstrasse	Die Führung der Velovorzugsroute ist zu plausibilisieren. Der Gewinn durch die Velovorzugsroute im Dreieck Höhenweg/Dachsfelderstrasse/Pruntrutstrasse ist aus heutiger Sicht nicht erkennbar. Alternativ (und evtl. als einfach zu realisierende provisorische Sofortmassnahme) sollte eine Velovorzugsroute zum und über das Dorenbachviadukt geschaffen werden.
Petersgraben, Betrieb während Herbstmesse	Diese Velovorzugsroute ist richtig platziert. Aber während der Herbstmesse sollte die Route via Nadelberg Petersgasse als Alternative ausgeschildert werden.
Petersgraben / Klingentalgraben: neue Rheinquerung	Wir schlagen vor, zur Entlastung der Mittleren Brücke eine direkte Querung des Rheins mittels einer neuen Fussgänger- und Velobrücke vom Abgang zum St. Johann-Rheinweg in Richtung Velovorzugsroute Klingentalgraben / Sperrstrasse zu erstellen: «Totentanzsteg».
Mittlere Brücke	Angesichts der starken Frequenzen muss diese Brücke Hauptverbindung bleiben. Auch die Anbindungen sind aufzuwerten (Blumenrain, Oberer und Unterer Rheinweg).

Bundesstrasse / Schützenmattstrasse	Die Achse zwischen Allschwil und Stadtzentrum ist eine wichtige Veloroute geworden. Zudem wird die Binningerstrasse in Allschwil fürs Velo in naher Zukunft aufgewertet. Zwischen Bundesplatz und Schützenmattstrasse sollte die Kategorie nicht niedriger sein, daher mind. als Hauptroute bezeichnen.
-------------------------------------	---

I) Kommentar Linienführung Innenstadt und Grossbasel Ost

Veloplanung	Kommentar/Anregungen
Querung Innenstadt	Leonhardsgraben, Kohlenberg, Steinenberg bis Kunstmuseum sollte Hauptverbindung bleiben, wegen des hohen Transitbedarfs durch die Innenstadt. Dasselbe gilt für die Achse Mittlere Brücke bis Barfüsserplatz. Die Busparkplätze am Steinenberg sind aufzuheben, da sonst neben der rutschigen «Akustikrinne» zu wenig Platz ist.
St. Jakobs-Strasse	St. Jakobs-Strasse zwischen Denkmal und Grosspeterstrasse sollte Vorzugsroute werden.
Erschliessung Lindenhofareal sicherstellen	Für die Erschliessung des Lindenhofareals mit geplanter intensiverer Nutzung ist die gleich danebenliegende Velovorzugsroute sehr wichtig. Deshalb muss sichergestellt werden, dass diese aus dem Lindenhofareal fahrbar erreicht werden kann und in alle Richtungen (Bahnhof Basel SBB, Velovorzugsroute in Richtung Baselbiet, andere Quartiere) gute Verbindungen bestehen.
Velovorzugsroute linkes Rheinufer (St. Alban-Rheinweg)	Es soll geprüft werden, die Velovorzugsroute vom linken Rheinufer auf die Hauptachse St. Alban-Anlage und Zürcherstrasse zu verlegen. Heute ist der Weg übers Birschöpfli vor allem von der Freizeitnutzung von Fussgänger:innen dominiert. Die mittlerweile vielen Velofahrenden stehen besonders in den warmen Monaten teilweise im Konflikt mit ihnen. Deshalb wäre es evtl. sinnvoller, nicht zum wiederholten Mal eine wichtige Veloverbindung auf einen Fussweg zu legen, sondern eine bereits existierende Strasse zu nutzen.
Bruderholz: Erschliessung generell	Das Bruderholz braucht eine Haupteerschliessungsrouten für Velos (am zentralsten via Gundeldingerrain. Wir schlagen vor, den Gundeldingerrain zur Hauptroute aufzuwerten.

Bruderholzstrasse	Wir wehren uns nicht prinzipiell gegen die Deklassierung, aber die Strasse sollte anschliessend nicht neu mit Parkplätzen belegt werden. Wie kann dies rechtlich abgesichert werden? Alternativ als Nebenroute weiterführen.
Wolfschlucht	Die Verbindung zwischen Bruderholzstrasse und Rehhagstrasse durch die Wolfschlucht verringert eine zu grosse Maschenweite und sollte als Nebenverbindung aufgenommen werden.
Dorenbach Ost	Es fehlt eine (Neben-)Verbindung von der Friedhofstrasse (Kantonale Veloroute BL) aufs Dorenbachviadukt (eine solche ist z. B. via Velofurt unmittelbar südlich der Tramhaltestelle realisierbar).
Verbindung St. Jakob – Hirzbrunnen	Im Osten der Stadt fehlt zwischen diesen Örtlichkeiten eine <u>Vorzugsroute</u> . Diese könnte am linken Ufer der Birs oder auf Baselbieter Seite geführt werden, sollte aber im Plan als Netzlücke aufgenommen werden.
Verbindung Dreispitz – Gartenbad St. Jakob	Die Verbindung vom Walkeweg zur Eishalle und weiter zur Grossen Allee und zurück muss als Nebenverbindung aufrecht erhalten und verbessert werden. Wie mit Strecken umgegangen wird, die aus dem TRP fallen, muss im Strategie- und Massnahmenbericht generell thematisiert sein.
Sevogelstrasse	Als Route belassen (Haupt- oder mindestens Nebenverbindung). Wichtige Route, und die Maschenweite im Routennetz wäre sonst hier zu gross.
Meret Oppenheim- und Hochstrasse werden eine Nebenverbindung. Grosspeter bis Bahnhof SBB sind eine Velovorzugsroute.	Unterführungen bei Münchensteinerbrücke und Peter Merian Brücke sind vorrangig zu realisieren, da hohe Frequenzen Achse MuttENZ-Basel und Bahnhof-Gellert rasch aufwerten und umsetzen.
Jakobsbergerstrasse / Giornicostrasse	Wir freuen uns auf die längst überfälligen Verbesserungen in der Giornicostrasse.
Situation Birsstrasse/Lehenmattstrasse	Prüfen, ob diese Route als Vorzugsroute geführt werden kann. Dies ist eine wichtige Verbindung nach MuttENZ und weiter in die Birsstadt.

Freundliche Grüsse



Roland Chrétien
Geschäftsführer