

SP BS Sachgruppe Stadtentwicklung und Verkehr

Vernehmlassung zur Veloparkplatzverordnung, VeloPPV



Bau- und Verkehrsdepartement
Mobilität
Münsterplatz 11
4001 Basel

Per Mail an: antje.hammer@bs.ch

Stellungnahme der SP Basel-Stadt zur Vernehmlassung der Veloparkplatzverordnung VeloPPV

Die SP Basel-Stadt begrüsst, dass nun die Erstellung von Veloparkplätzen in einer Verordnung festgeschrieben werden und somit die alten Richtlinien von 1994 abgelöst werden. Sie hat die Vernehmlassung eingehend studiert und in den Parteigremien diskutiert. Weiter hat sie die Normen der geplanten Velo-PPV mit der Realität verglichen. Die SP Basel-Stadt äussert sich dazu wie folgt:

Vorbemerkung und Antwort auf die generell gestellten Fragen in der Einladung

Frage 1

Finden Sie die Differenzierung nach Kurzzeit- und Langzeitparkieren sinnvoll? Wenn nein, warum nicht?

Antwort

Eine Differenzierung macht Sinn im Bereich Einkauf und Dienstleistung wo das Velo nur kurzzeitig abgestellt wird. Bei Platzknappheit soll dem Kurzparkierer der Vorzug gegeben werden.

Frage 2

Halten Sie die Festlegung des Standardbedarfs nach Norm für die verschiedenen Nutzungen für sinnvoll und ausreichend? Wenn nein, warum nicht?

Antwort

Wir verstehen die Frage so, dass mit der verschiedenen Nutzung im Wohnbereich der Einbezug von Anhängern, Kinderwagen und Kinderfahrzeugen gemeint ist. Der Standardbedarf muss hier zweiteilig festgelegt werden. Einerseits der Bedarf für das Abstellen von Velos gemäss VSS-Norm. Darüber hinaus ist der Flächenbedarf für Anhänger, Kinderwagen und Kinderfahrzeuge in m2 festzulegen und zwar differenziert nach der Nutzung der Gebäude. Bei Bürogebäuden, Schulen oder Altersheimen braucht es keine Flächen für Kinderwagen oder Kinderfahrzeuge. Diesbezüglich muss die Verordnung angepasst werden.

Frage 3

Halten Sie es für praktikabel, die Details durch Verweis auf die nationalen Normen zu regeln oder sollten die Anforderungen in der Verordnung explizit Berücksichtigung finden?

Antwort

Wenn immer möglich ist auf Normen zu verweisen. Dies erleichtert die Arbeit der Planer und Architekten.

Generelle Bemerkung

Basel-Stadt gehört zu den Kantonen mit der geringsten Autodichte 348 PW/1'000 Einwohner und hat im Gegensatz dazu eine hohe Velodichte, die über 500 Velos / 1'000 Einwohner liegt. Dazu kommen bei Familienwohnungen der Bedarf für das Abstellen von Kinderanhänger und Kinderwagen.

Titel und Zweck der Verordnung widersprechen dem Inhalt der §§ 2-5

Im Titel und in §1 Abs. 3 wird auf den Bedarf an Abstellplätzen für Velos, inklusive E-Bikes, Tandems und Veloanhängern, sowie für Mofas, Kinderwagen und Kinderfahrzeuge hingewiesen. In den §§ 2-5 beziehen sich die Angaben de facto nur auf die Zweiradfahrzeuge. §5 verweist auf die Grundlage der VSS-Norm, die Kinderwagen und Kinderfahrzeuge nicht beinhaltet.

Die VSS-Normen müssen für die Velostadt Basel das absolute Minimum sein

Die Synopse in der Vernehmlassung (Erläuterungen Seite 6) zeigt klar auf, dass die neuen Velo-PPV-Werte fast durchwegs unter den VSS-Normen liegen. Beim Wohnen, Gastronomie, kundenintensive Dienstleistungen und Verkauf unterschreiten die vorgesehenen Pflichtparkplätze zum Teil erheblich die VSS-Normen. Die VSS-Norm stützt sich auf den schweizerischen Durchschnitt ab. Basel hat aber eine höhere Velodichte und auch eine grössere Velonutzung als andere Städte. Es ist deshalb unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass die neue Velo-PPV nicht mindestens die VSS-Normen übernimmt.

Abstellbedarf für Wohnungen massiv zu klein

Heute werden pro Wohnung 1 Velo pro 2 Zimmer vorgeschrieben. Die Praxis zeigt, dass dies eindeutig zu wenig ist. Mit der neuen Norm von 1 Veloabstellplatz pro Zimmer kommt man der Realität und dem effektiven Bedarf näher. Nicht berücksichtigt ist in der neuen PPV der Bedarf an Platz für Kinderfahrzeuge und Kinderwagen/Kinderanhänger. Es wird im Entwurf auch nirgends festgehalten wie die Aufteilung unter den Fahrzeugen erfolgen soll. Es wird auch kein Flächenbedarf vorgeschrieben. So kann ein Architekt für eine 4-Zi Wohnung den Platz für 4 Trottinets einplanen und sich darauf berufen, dass er ja die Vorgabe von 4 Abstellplätzen einhalte. Hier ist die Velo-PPV „unausgegoren“ und muss ergänzt werden. Nebst dem Bedarf für Velos muss auch ein Flächenbedarf für die anderen und breiteren Fahrzeuge festgeschrieben werden. Dies ist insbesondere notwendig, weil nebst den Veloabstellplätzen Abstellmöglichkeiten für Kinderfahrzeuge und Kinderwagen vorzusehen sind.

Bemessungsgrundlage für Wohnungen darf nicht auf 4 Zimmer beschränkt werden.

bei grösseren Wohnungen 5- oder 6-Zimmer müssen auch mindestens 5 oder 6 Veloabstellplätze bei Neubauten vorgeschrieben werden. Also bei §4 "jedoch höchstens vier pro Wohnung" ist zu streichen. Weiter ist bei halben Zimmer die Bemessungsgrundlage auf die nächst höhere Zimmerzahl festzulegen. Die Bemerkung, dass immer mehr Wohnfläche von weniger Personen belegt werden war bis vor kurzer Zeit zutreffend. Neue Wohnprojekte in Basel gehen wieder von kleineren und kompakteren Wohnungen aus. Grosse Wohnungen sind in der Regel Familienwohnungen mit Kindern. Hier ist der Bedarf an genügend Abstellfläche für Kinderfahrzeuge, Kinderwagen, Anhängern und Cargo-Bikes vorhanden. Die Beschränkung auf den Platz von 4 Velos bringt keine Berücksichtigung dieser Anliegen und entschärft das Problem nicht. Investoren erstellen nur das gesetzlich absolute Minimum und berücksichtigen nicht die Wünsche der Nutzer, sprich Mieter und Mieterinnen. Spannend ist, dass gemäss Auto Parkplatzverordnung PPV für Wohnungen über 140 m² 2! Autoparkplätze erlaubt sind. Logik Baudepartement Autos erlauben, Velos beschränken!

Verbot von Doppelstockanlagen festhalten!

Es hat sich eingeschlichen Doppelstockanlagen zu installieren damit man die vorgeschriebene Anzahl Abstellplätze bereitstellen kann. Kinder, kleinere Erwachsene, weniger kräftige Personen können die Velos nicht in die obere Etage hieven. Auch stärkere Personen können kein E-Bike hochheben. Es gibt seit 15 Jahren keine brauchbaren und benutzerfreundlichen Doppelstockanlagen. Zudem können bei Doppelstockanlagen unten keine Cargo-Bikes, Anhänger oder Kinderwagen abgestellt werden.

Abstellplätze im Freien – gedeckt und mit Diebstahlsicherung.

Wenn Abstellplätze nicht InHouse erstellt werden, wird in der Regel die notwendige Anzahl im Freien (Vorgarten oder hinter der Baulinie) bereitgestellt. Die Erfahrung zeigt, dass diese meist ungedeckt und ohne Diebstahlsicherung gebaut werden. Dies ist ein grosser Nachteil gegenüber der Abstellmöglichkeit im Gebäude wo die Velos vor Nässe geschützt und gegen Diebstahl gesichert sind. Werden im Baubewilligungsverfahren Standorte ausserhalb der Gebäude akzeptiert, dann sind diese gedeckt und mit einer Diebstahlsicherung zu versehen. Basel gehört zu den Städten mit der höchsten Velodiebstahlquote. Dies hat verschiedene Gründe (Grenzlage, hochwertige Velos). Darum ist bei OutDoor-Anlagen die gleiche Abstellqualität sicherzustellen.

Erfordernis gedeckter Abstellanlagen.

Es fehlt die Bestimmung, dass beim Verkauf, kundenintensiver Dienstleistungen, sonstiger Verkauf, sonstige Dienstleistung, Gewerbe und Industrie die Veloabstellplätze überdeckt werden müssen. Heute haben wir die leidige Situation, dass bei COOP (Südpark, Spalentor, Rauracherzentrum, Volta-Zentrum) und Migros (Gudelitor, Burgfelderplatz) oder anderen wichtigen Einkaufsläden die Kunden im Regen stehen gelassen werden, während die Autokunden in die gedeckten Autoeinstellhallen fahren können um ihre Einkäufe tätigen zu können.

§6 Standort, Zugänglichkeit und Ausgestaltung

Hier wird lediglich auf die VSS-Norm verwiesen und zudem stipuliert, dass die Velos nicht getragen werden müssen! Dies ist ungenügend. Mit dieser Formulierung ist es weiterhin möglich, dass die Erreichbarkeit der Veloräume in den Untergeschossen unzulänglich und unbequem erschlossen werden. Zu steile Rampen, zu enge Türen, ja man muss sogar durch 2 Türen und schmale Gänge um in die Veloräume zu gelangen. Die muss man leider laufend feststellen, wenn man die Pläne laufender Baugesuche anschaut oder realisierte Neubauprojekte ansieht. In erster Linie sind Veloabstellräume fahrbar zu erreichen. Rampen (wie z.B. am Veloparking Bahnhof SBB 12%) können von Velofahrenden befahren werden. In Ausnahmefällen, wie Neubauten mit wenig Wohnungen, sind kurze Schieberampen zuzulassen. Die Formulierung müsste demnach heissen: *"Abstellplätze sind möglichst ebenerdig anzuordnen. In Untergeschossen angeordnete Abstellplätze sind über Rampen, ausreichend breite Türen und genügend breite Gänge zu erschliessen."*

§7 Ausnahmen von der Erstellungspflicht

§7, Abs. 2, lit. b) hält fest: „wenn Gebäude mit den Fahrzeugen nur erreicht werden kann, indem diese getragen werden“. Wer bestimmt und welche Kriterien werden angewandt, dass keine Erstellungspflicht besteht. Wenn keine Rampen gebaut werden können, dann besteht im Notfall die Möglichkeit entlang den Treppen Rampen oder Schieberillen anzuordnen auf denen die Velos, Kinderwagen usw. geschoben werden können. Wo eine Treppe besteht ist auch eine Schieberampe möglich. Wegen der hohen Diebstahlquote in Basel nehmen Mieterinnen und Mieter auch die Unbequemlichkeit in Kauf das Velo in den Veloabstellraum zu stossen damit es sicher abgestellt werden kann. *§7, Abs. 2, lit. b) ist deshalb zu streichen, weil er Tür und Tor öffnet um sich von der Erstellungspflicht zu befreien.*

Schaffung von gedeckten, abschliessbaren Abstellmöglichkeiten auf Allmend

In den Quartieren wo keine Veloabstellmöglichkeiten vor dem Haus oder in Vorgärten vorhanden sind (Innenstadt, Gründerquartiere St. Johann, Matthäus, Gundeli) sollten Hausbesitzer die Möglichkeit bekommen Allmendfläche zu mieten um dort geschützt Velos und E-Bikes abstellen zu können. Automobilisten können mit einer Anwohnerparkkarte (CHF 140.00/Jahr) eine Fläche von 10 m² in Anspruch nehmen um ihr Auto ganzjährig unbeschränkt abstellen zu können. In Hamburg ermöglicht und fördert die Stadtverwaltung die Schaffung von geschlossenen Velohüsli im Strassenraum, weil die Velos nicht in den alten Häusern abgestellt werden können. Hausbesitzer in Basel sind bereit für adäquate Parkflächen eine Allmendnutzungsgebühr zu zahlen. Sie wären auch bereit abschliessbare Velohüsli selbst zu finanzieren. Das sichere und geschützte Abstellen von Velos ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal für die Nutzung des Velos und zeichnet eine Velostadt aus. Folgedessen ist das Allmend- sowie Bau- und Planungsgesetz entsprechend anzupassen.

Verabschiedet an der Sitzung der Sachgruppe Verkehr und Stadtentwicklung

Basel, 19. April 2016