



Basel, 10.01.2022

Veloabstellplatz-Konzept Innenstadt

Synthesebericht



Inhalt

1. Einleitung	4
1.1 Auftrag	4
1.2 Bedeutung des Veloverkehrs	4
1.3 Wichtigkeit von Veloabstellplätzen	4
1.4 Entwicklung des Veloverkehrs	4
1.5 Zielsetzungen	5
1.6 Zweck des Konzepts	5
2. Inhalt des Konzepts	6
2.1 Definition des Perimeters	6
2.2 Abgrenzung des Auftrags	6
2.3 Vorgehen	7
2.4 Rahmenbedingungen und abzuwägende Faktoren	7
2.4.1 Ungehinderten Verkehr sicherstellen	8
2.4.2 Dem Ortsbildschutz hohes Gewicht beimessen	8
2.4.3 Weitere Nutzungen im öffentlichen Raum beachten	8
3. Analyse und Empfehlungen	9
3.1 Parkiersituation im öffentlichen Raum	9
3.2 Potenzial für Abstellanlagen ausserhalb Allmend	9
3.3 Anforderungen neuer Velotypen	10
3.3.1 Empfehlung zu Velotypen	10
3.4 Möglichkeiten des Abstellens im öffentlichen Raum	10
3.4.1 Empfehlung zum Abstellen im öffentlichen Raum	11
3.4.2 Empfehlung zur Anordnung der Abstellflächen	11
3.5 Kennzeichnung und Ausstattung von Abstellplätzen	11
3.5.1 Kennzeichnung von Parkfeldern	11
3.5.2 Empfehlung zu Kennzeichnung	11
3.5.3 Grundsätzliche Ausstattung	11
3.5.4 Einsatz von Ständermodellen	11
3.5.5 Empfehlung zu Ausstattung und Ständermodellen	12
3.5.6 Überdachung	12
3.5.7 Empfehlung zu Überdachung	12
3.6 Erstellung neuer Stationen des Veloverleihsystems	12
3.6.1 Empfehlung zu neuen Veloverleihstationen	13
4. Lösungsansätze und Massnahmenpakete	13
4.1 Weiterzuerfolgende Lösungsansätze	13
4.2 Optimierungen bestehender Parkfelder	13
4.2.1 Anpassungen bestehender Parkfelder an Auslastung	13
4.2.2 Berücksichtigung neuer Velotypen	14
4.2.3 Ausstattung mit geeigneten Ständermodellen	14
4.2.4 Entfernung ausgedienter oder dauerparkierter Velos	14
4.2.5 Zeitliche Begrenzung der Parkdauer	14
4.3 Schaffung zusätzlicher Abstellmöglichkeiten	14
4.3.1 Einrichtung zusätzlicher Parkfelder im öffentlichen Raum	14
4.3.2 Umnutzung privater Liegenschaften für öffentliche Abstellanlagen	15
4.3.3 Vorantreiben von Angebotserweiterung mit grösseren Anlagen	15
4.4 Einrichtung Nutzungsunterstützender Kommunikation	16
5. Umsetzung	17
5.1 Wiederholung der Bedarfs-Erhebung	17
5.2 Regelmässiges Monitoring	17

5.3	Ämterübergreifende Umsetzung und Finanzierung	17
6.	Anhang	18

1. Einleitung

1.1 Auftrag

In den letzten zehn Jahren hat der Veloverkehr im Kanton Basel-Stadt deutlich zugenommen. Dies hat sich auch auf die Veloabstellplatzsituation in der Innenstadt ausgewirkt. Der zweite Monitoring- und Controllingbericht des Projekts „Innenstadt - Qualität im Zentrum“ (QuiZ) von 2018 hält für die Innenstadt einen Mangel an Veloabstellplätzen fest. Eine Befragung ergab, dass 40% der Befragten mit den Parkiermöglichkeiten für Velos und Mofas eher unzufrieden sind¹. Deshalb hat der Regierungsrat das Bau- und Verkehrsdepartement damit beauftragt, ein Veloabstellplatz-Konzept für die Innenstadt zu erarbeiten. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie haben die Erarbeitung etwas verzögert, da 2020 eine aussagekräftige Erhebung der aktuellen Abstellplatzsituation erst möglich war, nachdem eine Reihe von Beschränkungen aufgehoben wurde. Das vorliegende Konzept des Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) erläutert die Lösungsansätze für die weitere Umsetzung von Veloabstellplätzen in der Innenstadt.

1.2 Bedeutung des Veloverkehrs

Die Bedeutung des Veloverkehrs für eine **nachhaltige, emissionsarme Mobilität** im Allgemeinen ist unbestritten. Gerade für den Kanton Basel-Stadt, als flächenmässig relativ kleinem Stadtkanton mit hoher Einwohnerdichte und hohem Pendleraufkommen, stellt das Velo ein platzsparendes, kostengünstiges und effizientes Verkehrsmittel dar. Innerorts ist das Velo für viele Wege das schnellste Verkehrsmittel und als Zubringer zu Bahn, Bus und Tram eine geeignete Kombination bei weiteren Strecken auch über die Kantons- bzw. Landesgrenzen hinaus.

1.3 Wichtigkeit von Veloabstellplätzen

Voraussetzung für die Wahl des Velos als Verkehrsmittel ist in erster Linie der Ausbau der Veloinfrastruktur. Mit der Umsetzung des Teilrichtplans Velo wird im Kanton Basel-Stadt das Veloroutennetz stetig verbessert. Allerdings ist neben einem **gut ausgebauten Veloroutennetz ein darauf abgestimmtes Abstellplatzangebot** notwendig, um Velos am Zielort legal und sicher abstellen zu können. Der Teilrichtplan Velo beinhaltet deshalb nebst dem Veloroutennetz auch Veloabstellanlagen von kantonaler Bedeutung. Dazu gehören Velostationen und Bike&Ride-Anlagen² an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Sie unterstützen dabei, Velo und Öffentlichen Verkehr als Fortbewegungsmittel auf grösseren Distanzen zu verbinden. Ein gut ausgebautes Veloroutennetz mit einem darauf abgestimmten Abstellplatzangebot bilden zusammen den Grundpfeiler, der das Velo auch auf mittleren und in Kombination mit ÖV auf grösseren Distanzen attraktiv und insbesondere gegenüber dem MIV konkurrenzfähig macht.

Für den Einzelhandel ist der Veloverkehr im Vergleich zum MIV von grösserer Bedeutung als oft angenommen wird: Gemäss Studien³ kauft ein deutlich höherer Anteil der Kunden per ÖV, zu Fuss oder mit dem Velo ein, als mit dem Auto. Dabei legt die Kundschaft geringere Distanzen zurück als angenommen. Der Ausbau der Veloinfrastruktur und besonders nahe gelegener Veloabstellplätze kommt daher auch dem Einzelhandel zugute.

1.4 Entwicklung des Veloverkehrs

Der Veloverkehr nimmt im Kanton Basel-Stadt stetig zu und hat zwischen 2010 und 2019 einen Zuwachs von über 40% verzeichnet. Die Entwicklung anderer Verkehrsmittel ist dagegen leicht rückläufig oder nur leicht angestiegen.

¹ Monitoring- und Controllingbericht Innenstadt Qualität im Zentrum 2018. Seite 31. vgl. F12-c.

² Velostationen befinden sich in geschlossenen Räumen, teilweise kostenpflichtig, bieten aber auch zusätzliche Dienstleistungen wie Bewachung, Reparaturservice, Aufladestationen etc. Bike&Ride-Anlagen stehen im öffentlichen Raum, sind gedeckt und mit Abstellsystem ausgestattet. Im Unterschied zu Velostationen sind sie unbewacht und gratis.

³ Schneidmesser, D., Betzien, J. (2021 online): Local Business Perception vs. Mobility Behavior of Shop-pers: A Survey from Berlin. - Transport Findings. <https://doi.org/10.32866/001c.24497>.

Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr ist auch im Pandemiejahr 2020 weiter gestiegen, Die Verkehrsleistung des Veloverkehrs blieb praktisch konstant.

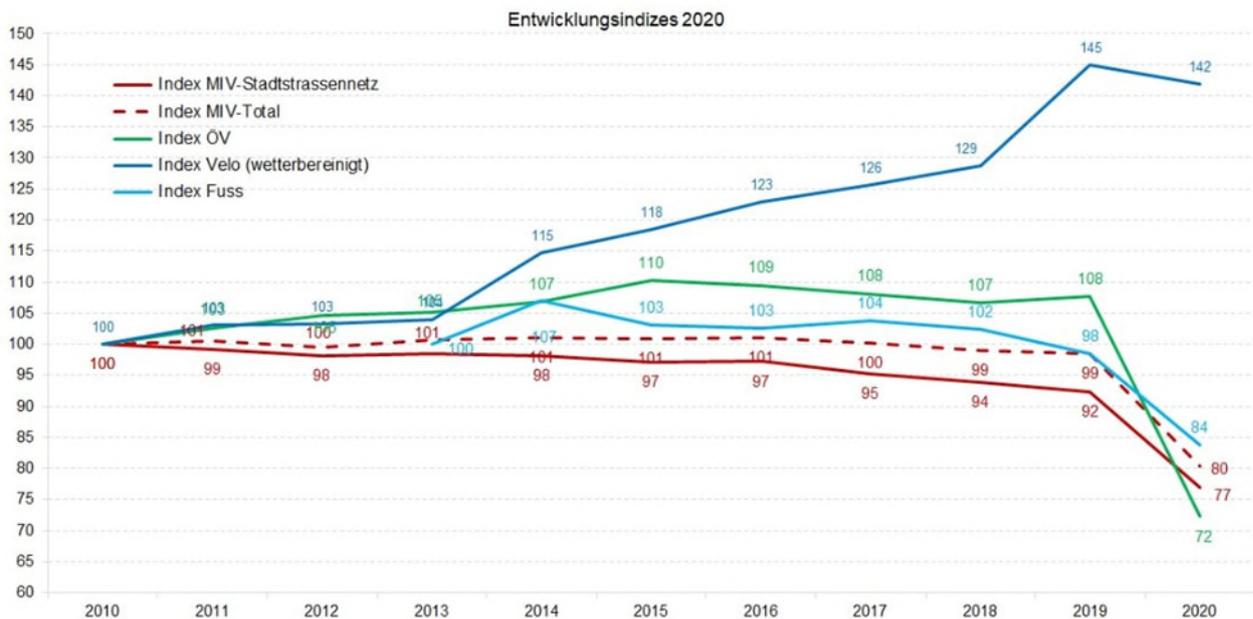


Abbildung 1: Verkehrsentwicklung 2010 – 2020 (Verkehrsindizes)

1.5 Zielsetzungen

Übergeordnetes Ziel des Veloabstellplatz-Konzepts Innenstadt ist es, einen Beitrag an einen attraktiven Veloverkehr in Basel zu leisten und so im Kanton den Anteil des Veloverkehrs und damit die Verlagerungswirkung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu erhöhen. Um dieses Wirkungsziel zu unterstützen, strebt das Konzept an, kurz- bis langfristige Lösungsansätze aufzuzeigen, wie die Veloabstellplatzsituation in der Innenstadt – im Einklang mit dem Stadtbild und ohne andere Nutzungen zu verdrängen – verbessert werden kann. Damit werden auch folgende Wirkungen angestrebt:

- Förderung der Attraktivität des Velos als Verkehrsmittel für kurze und mittlere Distanzen, indem zu verbesserten Veloverbindungen auch ausreichend Abstellmöglichkeiten geschaffen werden.
- Stärkung der Erreichbarkeit der Innenstadt zugunsten des Einzelhandels und Dienstleistungen im Innenstadt-Perimeter, indem genügend und nahe der Destinationen gelegene Veloparkflächen zur Verfügung gestellt werden.
- Verbesserung des Stadtbildes durch Vermeidung „wild“ abgestellter Velos.

1.6 Zweck des Konzepts

Das Veloabstellplatz-Konzept für die Innenstadt soll aufzeigen, welche Schritte der Kanton für die Steigerung und Verbesserung des Angebots von Veloabstellplätzen vornehmen sollte. Nach Umsetzung der Massnahmen sollen jederzeit so viele Veloabstellplätze zur Verfügung stehen, dass auch bei steigendem Bedarf jedes Velo legal, sicher vor Diebstahl und nah an der Destination abgestellt werden kann.

2. Inhalt des Konzepts

2.1 Definition des Perimeters

Das Konzept bezieht sich auf den Perimeter des Projekts „Innenstadt - Qualität im Zentrum“ (QuiZ). Dieser geht über den Bereich der (Grossbasler) Innenstadt hinaus. Im Folgenden wird für diesen Handlungsbereich der Begriff «QuiZ-Perimeter» verwendet.

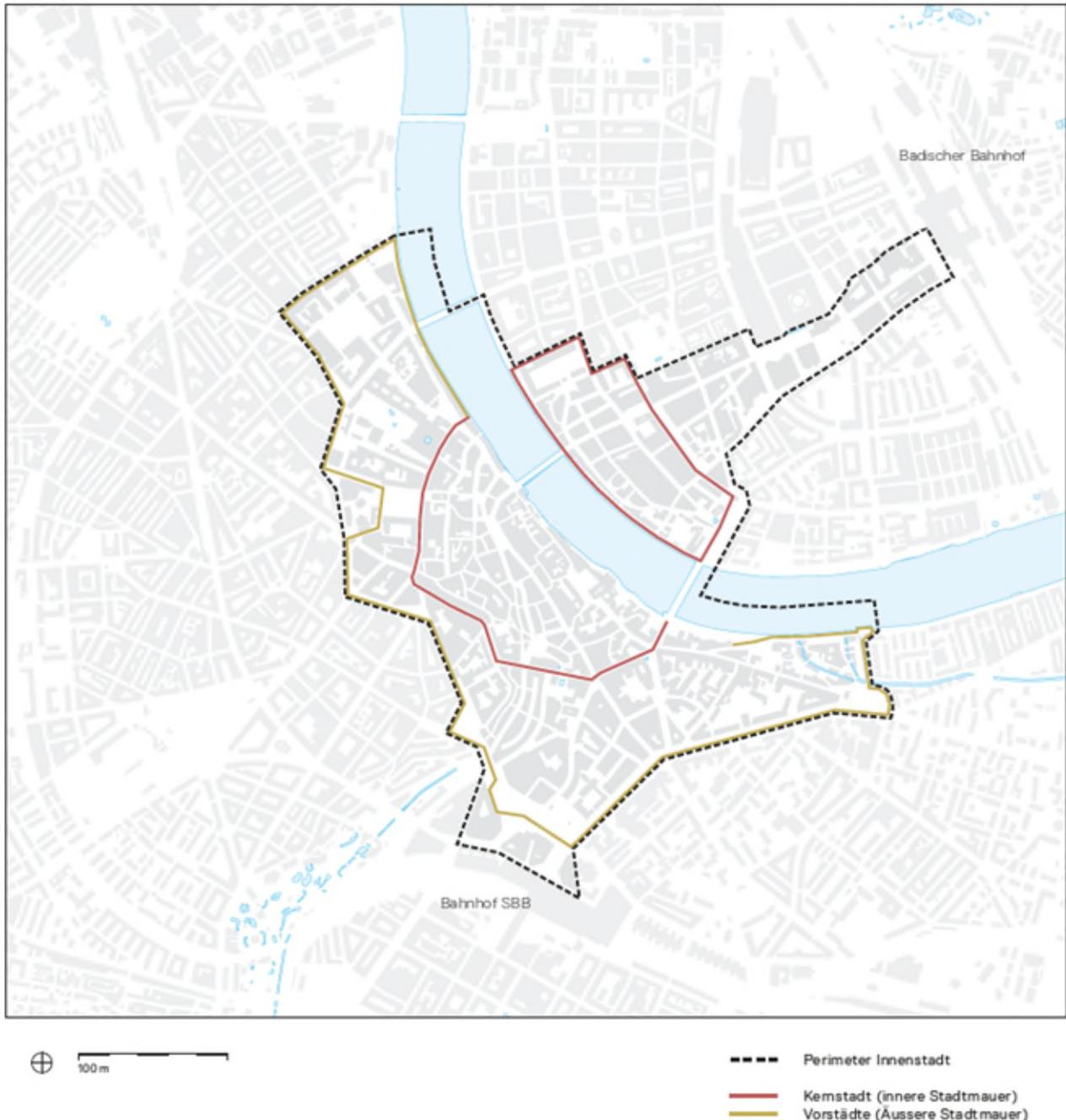


Abbildung 2: Perimeter QuiZ (gemäss Entwicklungsrichtplan Innenstadt)

2.2 Abgrenzung des Auftrags

Der Fokus des Veloabstellplatz-Konzepts liegt auf den öffentlich anzubietenden Abstellmöglichkeiten. Diese liegen in der Kompetenz des Kantons. Auch ist der Kanton verpflichtet, bei öffentlich zugänglichen Gebäuden (z.B. Museen, Bibliotheken) dem Bedarf entsprechende Veloabstellplätze

anzubieten. Er verfügt dabei in erster Linie über den öffentlichen Raum (Allmend). Dieser umfasst alle frei zugänglichen Flächen (wie z.B. Verkehrsflächen, Plätze und Grünanlagen), die sich nicht im privaten Eigentum befinden. Die Möglichkeiten zusätzliche Abstellflächen im öffentlichen Raum zu schaffen sind räumlich jedoch beschränkt. Das Konzept untersuchte deshalb auch das Potenzial, ob Flächen ausserhalb der Allmend für öffentliche Abstellplätze genutzt werden können.

Bei privaten Wohn- oder Geschäftsgebäuden oder semi-öffentlichen Flächen (z.B. Schulareale oder Verwaltungsliegenschaften) hingegen ist gemäss Bau- und Planungsgesetz die Grundeigentümer- bzw. die Bauherrschaft verpflichtet, auf die Nutzung bezogene Veloabstellplätze auf eigenem Grund vorzusehen. Diese Abstellplätze sind nicht Bestandteil des Konzepts.

2.3 Vorgehen

Das Veloabstellplatz-Konzept Innenstadt basiert auf einer Grundlagenaufarbeitung und verschiedenen Analysen.

Für das Konzept hat das BVD die aktuelle Abstellsituation im QuiZ-Perimeter eingehend sowie örtlich differenziert erhoben und analysiert; dies im Hinblick sowohl auf die Auslastung bestehender Parkfelder als auch auf das Ausmass an sogenannt «wild» parkierten Velos, welche auf eine Unterversorgung mit Abstellplätzen in bestimmten Bereichen schliessen lässt.⁴

Mitberücksichtigt wurde im Konzept der prognostizierte Bedarf, u.a. aufgrund des zunehmenden Veloverkehrs. Auch das Aufkommen neuer Veloformen und -angebote, die spezifische Anforderungen für die Ausgestaltung der Abstellplätze mit sich bringen (siehe Kap. 3.3), floss ein. Untersucht wurden die aktuell verwendeten Ständermodelle auf ihre Praktikabilität und Platzersparnis (siehe Kap. 3.5.4).

Das Konzept berücksichtigt weiter Zufahrtswege, Verkehrsbeschränkungen und Velorouten im QuiZ-Perimeter. Beachtung fand auch der Belegungsplan der Allmend und die privaten temporären Nutzungen des öffentlichen Raumes bei Events. Darüber hinaus sind für Analyse und Vorschläge zahlreiche weitere Grundlagen berücksichtigt worden.⁵

Auf Grundlage der Analysen wurde zunächst abgeschätzt, wie viele zusätzliche Abstellplätze in bestimmten Bereichen insgesamt zu errichten sind. Das Konzept zielt dabei zunächst auf die effiziente Nutzung der bestehenden Parkfelder ab. Dafür mussten geeignete Massnahmen evaluiert werden. Im nächsten Schritt wurden die Kriterien für geeignete Flächen für neue Parkfelder festgelegt. Dazu wurden im öffentlichen Raum freie, noch ungenutzte Flächen identifiziert. Parallel dazu wurde die Möglichkeit von öffentlichen Einstellräumen in privaten Liegenschaften geprüft.

2.4 Rahmenbedingungen und abzuwägende Faktoren

Abstellflächen für Velos stehen gerade im QuiZ-Perimeter in starker **Konkurrenz zu anderen Nutzungen, Interessen und damit verbundenen Ansprüchen**. Dies schränkt den Spielraum ein bzw. ist abwägend bei der Planung miteinzubeziehen. Bei der Stellplatzplanung (insbesondere bei neuen Parkfeldern) sind dementsprechend eine Reihe von Faktoren zu berücksichtigen, welche teils Voraussetzungen sind, teils einer Abwägung bedürfen.

⁴ Da es im Kontext des Berichts grundsätzlich um Veloparkfelder bzw. -abstellplätze geht, wird der Zusatz «Velo-» der Einfachheit halber in der Regel weggelassen. Geht es um MIV-/Auto-Parkplätze wird dies jeweils explizit geschrieben.

⁵ Beispielsweise Fussgänger- und Begegnungszonen, Tramlinien sowie Beschäftigten- und Einwohnerzahlen in den verschiedenen Bezirken

2.4.1 Ungehinderten Verkehr sicherstellen

Durch die Parkfelder und allfällige Ständersysteme dürfen keine Behinderungen für den Verkehr bzw. die anderen Verkehrsteilnehmenden entstehen:

- Parkfelder dürfen z.B. nicht die Sicht verstellen oder ablenken und müssen gut zugänglich sein. Dies ist insbesondere bei der Nutzung von Sperrflächen relevant (siehe Kap. 4.2.1).
- Parkfelder dürfen in Bereichen mit Fussgängervorrang (d.h. in Begegnungszonen) den Fussverkehr nicht durch störende Platzierung oder Ausstattung mit Ständersysteme behindern bzw. in Bereichen mit Fahrverbot (in Fussgängerzonen wie in der Freien Strasse) nicht dazu einladen, diese fahrend zu erreichen.⁶
- Insbesondere muss für den Fussverkehr immer eine Breite von mindestens 1.5 Meter gewährleistet sein, dies auch vor Schaufenstern. Dabei ist insbesondere an Kinderwägen sowie an Menschen mit Behinderungen, wie Rollstuhlfahrer oder Blinde zu denken.
- Zudem muss immer eine ausreichend breite Fahrspur für den Blaulicht- und Lieferverkehr freigehalten werden.

2.4.2 Dem Ortsbildschutz hohes Gewicht beimessen

Der Ortsbildschutz hat im QuiZ-Perimeter eine erhöhte Bedeutung, und muss insbesondere in sensiblen Bereichen und im Hinblick auf den Einsatz von Ständersystemen gut abgewogen werden. Während Parkfelder lediglich durch Markierungen am Boden ausgewiesen werden können, sind Ständersysteme deutlich präsenter im Ortsbild (siehe Kap. 3.5.5). Im Zweifel tragen Parkfelder und gerade auch Ständersysteme allerdings zu einem ordentlicheren Erscheinungsbild bei und beeinträchtigen dieses damit weit weniger als gehäuft «wild» abgestellte oder umgefallene Velos. Daher wäre es nicht sinnvoll, Abstellmöglichkeiten in den Bereichen völlig wegzulassen. Insbesondere bei Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, wie Plätze, Aussichts-Terrassen und Grünanlagen sollen Velos unauffällig und in Randlagen geplant werden.

2.4.3 Weitere Nutzungen im öffentlichen Raum beachten

Weiter sind zahlreiche permanente oder regelmässige Nutzungen im öffentlichen Raum zu berücksichtigen, insbesondere folgende:

- Permanente Nutzungen durch Gastronomie und Verkaufsgewerbe (Aussenbestuhlung, Präsentation von Waren, Zugänglichkeit vor Schaufenstern).
- Regelmässig und häufig stattfindende Nutzungen wie Märkte, wodurch beispielsweise fast die gesamte Fläche des Marktplatzes und Barfüsserplatzes freizuhalten sind.
- Für Grossveranstaltungen, besonderes jährlich stattfindende Anlässe, wie die Basler Fasnacht, die Herbstmesse und der Weihnachtsmarkt, müssen im QuiZ-Perimeter immer wieder abgestellte Velos temporär entfernt werden. Dies ist mit Kosten und erheblichem Aufwand für Tiefbauamt und Kantonspolizei verbunden. Der Aufwand ist grösser, wenn zudem Ständersysteme entfernt werden müssen.⁷ Bei der Frage, ob neue Parkfelder mit Ständersystemen ausgestattet werden sollen, ist entsprechend abzuwägen, ob und wie oft diese bei bestimmten Anlässen entfernt werden müssen.⁸

⁶ Um dies zu vermeiden, ist eine entsprechende Signalisation sowie grössere Parkfelder an den Eingängen solcher Zonen vorzusehen.

⁷ Dabei müssen oft sogar Schlösser aufgeschnitten werden, was auch für zusätzliche Verärgerung bei Velofahrenden sorgt.

⁸ Die Kantonspolizei erarbeitet aktuell ein Konzept zum «Eventparking», dass sich auch mit dieser Thematik befasst.

3. Analyse und Empfehlungen

3.1 Parkiersituation im öffentlichen Raum

Zur Ermittlung der Anzahl der aktuell zusätzlich erforderlichen Abstellplätze hat das BVD den tatsächlichen Bedarf in Relation zu den bestehenden Parkier-Möglichkeiten gesetzt. Zudem hat es untersucht, an welchen Stellen die Anzahl an Parkmöglichkeiten und die Nachfrage differieren.

Mittels einer Erhebung, die im August bis September 2020 stattfand, hat das BVD die Auslastung der bestehenden Parkfelder im Innenstadtpereimeter ermittelt⁹. Zudem wurden strassenweise auch die «wild» abgestellten Velos aufgenommen. Die Erhebung hat gezeigt, dass je nach Örtlichkeit die Ursache für die unbefriedigende Situation variiert, was demnach auch unterschiedliche Lösungsansätze erfordert. Bei der Auswertung wurden Bereiche der Über- oder Unterbelegung sichtbar¹⁰. Diese geben Aufschluss darüber, wo bestehende Parkfelder optimiert bzw. besser bewirtschaftet oder allenfalls neue Abstellmöglichkeiten geschaffen werden sollen. Beispielsweise lässt die konstante Überbelegung der Abstellplätze auf dem Marktplatz auf ein generelles Unterangebot schliessen. Auf dem Barfüsserplatz ist hingegen die Lage der Abstellplätze nicht optimal. Während im nördlichen Bereich das Parkfeld entlang der Falknerstrasse stark überbelegt ist, sind Abstellflächen auf der südlichen Seite kaum belegt.

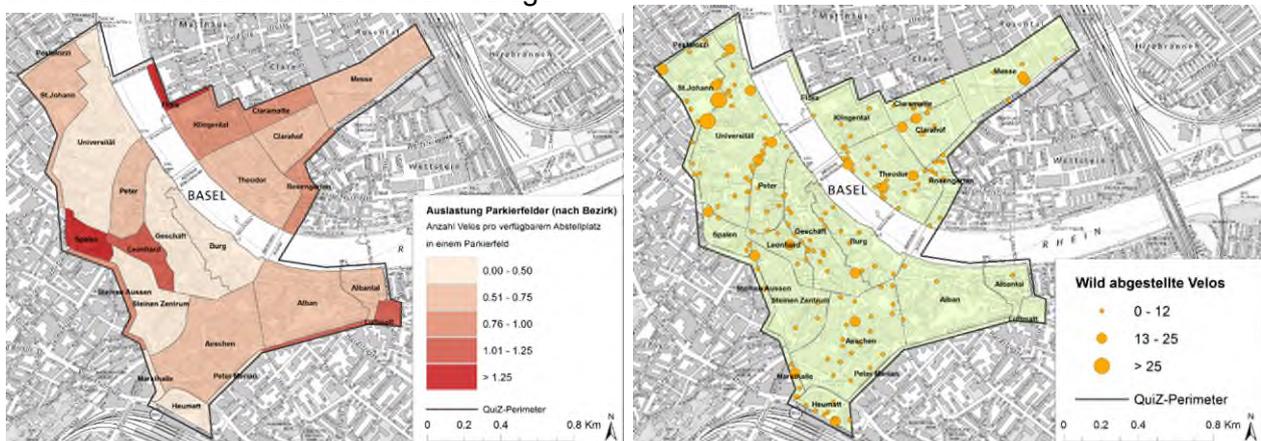


Abbildung 3: Resultate der Erhebung 2020 (BVD): Auslastung der Parkfelder und wild abgestellte Velos

Als Basis für das weitere Vorgehen wurde ortsbezogen das grundsätzliche Potenzial anhand möglicher Vorschläge ausgelotet. Die Vorschläge müssen in der kommenden Umsetzungsphase jeweils im Einzelfall unter Abwägung der Rahmenbedingungen (siehe Kap. 2.4) vertieft geprüft werden.

3.2 Potenzial für Abstellanlagen ausserhalb Allmend

Um das Stellplatzangebot kurz- bis mittelfristig zu erweitern ohne den öffentlichen Raum zu belasten, hat das BVD zusammen mit Immobilien Basel-Stadt (IBS) geprüft, ob öffentlich zugängliche Veloabstellanlagen in privaten Liegenschaften (z.B. auf freistehenden Gewerbeflächen) geschaffen werden könnten.

Die Abklärungen haben ergeben, dass es kaum für Veloabstellanlagen geeignete Räume im QuiZ-Perimeter gibt. Die vorhandenen freistehenden Flächen sind nicht gross genug und zugleich eben-erdig bzw. barrierefrei (velotauglich) zugänglich. Es liesse sich daher nur eine geringe Anzahl zusätzlicher Abstellplätze realisieren, die bei weitem nicht den Bedarf abdecken. Im Verhältnis dazu wären die Kosten für die Miete pro Quadratmeter in der Innenstadt, sowie für deren Betrieb und

⁹ Aufgrund des Erhebungszeitpunkts vom Frühsommer 2020 und der pandemiebedingt eingeschränkten Aussagekraft der erhobenen Daten wird empfohlen, die Erhebung im 2022 zu wiederholen (siehe Kap. 5.1)

¹⁰ Die partiellen Über- und Unterbelegungen der Parkfelder heben sich in der Summe auf und sind pro Einwohnerquartier nicht abbildbar. Diese Hotspots werden besser anhand der Lage der «wild» abgestellten Velos sichtbar.

Unterhalt unverhältnismässig. Die Nutzung solcher Flächen als Abstellanlage stellt zudem eine direkte Konkurrenz für Nutzungen wie Läden oder Cafés dar, die die Attraktivität der Innenstadt ausmachen. Ein solches Angebot als grundsätzliche kurzfristige Lösung anstelle von Abstellplätzen im öffentlichen Raum wäre somit ungenügend, unpraktikabel und wirtschaftlich nicht vertretbar.

3.3 Anforderungen neuer Velotypen

Im letzten Jahrzehnt sind zunehmend neue Formen von Velos bzw. veloartige Gefährte oder Sondertypen auf den Markt gekommen und mittlerweile teils stark verbreitet.

Die meisten dieser Fahrzeugtypen werden rechtlich – zumindest hinsichtlich der Parkierung – wie Velos behandelt, weshalb sie grundsätzlich auch auf Veloparkfeldern abgestellt werden dürfen. Entsprechend sind sie mit Blick auf den zusätzlichen Abstellbedarf im Rahmen des Konzepts zu berücksichtigen:

- Zu diesen Fahrzeugtypen gehören Fahrräder mit elektrischem Hilfsmotor (umgangssprachlich: E-Bike, Elektrofahrrad oder Pedelec), E-Trottinette und die sogenannten Enuus. Letztere dürfen sogar ausschliesslich auf Veloparkfeldern abgestellt werden.
- Zugenommen hat auch die Nutzung von Velos mit Anhängern und Cargo-Bikes (welche auch als Lasten- oder Transporträder bezeichnet werden). Auch sie werden in der Praxis wie Velos bzw. wie Fahrräder mit elektrischem Hilfsmotor klassifiziert. Allerdings sind sie deutlich länger als normale Velos und ragen bei herkömmlichen Parkfeldern in unzulässiger Weise über die Markierung hinaus.
- Nicht in die Kategorie «Velo» gehören sogenannte (dreirädrige) Velorikschas, welche als Kleinmotorräder klassifiziert werden und entsprechend nicht auf Veloparkfeldern abgestellt werden dürfen.

3.3.1 Empfehlung zu Velotypen

Aufgrund vergleichbarer Voraussetzungen von Velos mit Anhängern und Cargo-Bikes (rechtlich, Dimensionen) soll für sie ein eigener, gemeinsamer Parkfeld-Typ mit ausreichender Länge vorgesehen werden. Da Cargo-Bikes eher hochpreisiger sind, wäre zudem eine Diebstahlsicherung mit geeignetem System sinnvoll (siehe Kap. 3.5.3).

3.4 Möglichkeiten des Abstellens im öffentlichen Raum

Grundsätzlich können Velos im öffentlichen Raum nicht nur auf Parkfeldern, sondern auch ausserhalb dieser abgestellt werden. Diese sogenannte «wilde» Parkieren ist legal, sofern es vorschriftskonform erfolgt. An sich wäre es mit dem geringsten Aufwand für Planung und Nutzende verbunden.

Allerdings sind nicht nur Parkverbotstafeln zu beachten, sondern eine Reihe weiterer Vorschriften, die weniger bekannt sind (z.B. gilt ein Abstellverbot «in der Nähe» eines Parkfelds). Ausserdem dürfen abgestellte Velos keine Behinderung darstellen (siehe Kap. 2.4). Dies ist jedoch häufig der Fall, insbesondere, wenn diese aufgrund des mangelnden Diebstahlschutzes an Schildern oder Ampeln angeschlossen werden.

Zudem wirken «wild» abgestellte Velos im Stadtbild unordentlich und vermitteln den Eindruck illegal abgestellt worden zu sein. Dies wiederum ist der Akzeptanz des Velos als gleichberechtigtes Verkehrsmittel abträglich.

Die Erhebung hat gezeigt, dass das Velo als Verkehrs- und Transportmittel von «Tür zu Tür» verwendet wird. Unterbelegte Parkfelder liegen in relativer Nähe zu überbelegten und «wild» abgestellten Velos. Das lässt darauf schliessen, dass die Bereitschaft, ein Velo in einem Parkfeld abzustellen, nur dann besteht, wenn dieses in direkter Nähe (ca. 50 m) zum Zielort liegt.

3.4.1 Empfehlung zum Abstellen im öffentlichen Raum

Aus genannten Gründen sollen Velos im QuiZ-Perimeter ausschliesslich auf Parkfeldern (mit oder ohne Ständersystem) abgestellt werden. Dies stellt auch für die Nutzenden sicher, dass sie ihr Velo legal abstellen und dieses niemanden behindert (Rechtsschutz).

3.4.2 Empfehlung zur Anordnung der Abstellflächen

Damit die Gehdistanzen vom Abstellort zu den Zielorten möglichst gering sind, ist im öffentlichen Raum eine dezentrale Anordnung kleinerer Parkfelder sinnvoll.

3.5 Kennzeichnung und Ausstattung von Abstellplätzen

Neben der reinen Fläche, die für Abstellplätze zur Verfügung gestellt wird, geht es auch darum, wie diese gekennzeichnet wird und wo bzw. mit welchen Ständersystemen diese gegebenenfalls versehen sind.

3.5.1 Kennzeichnung von Parkfeldern

Grundsätzlich reicht es aus, wenn Parkfelder mit einer vorschriftsgemässen Linien- und Farbmarkierung auf dem Boden gekennzeichnet werden. Soll die Parkberechtigung auf bestimmte Fahrzeugarten beschränkt werden, war bisher ein zusätzliches Signalschild notwendig. Seit 1.1.2021 ist eine Markierung ausreichend (mit Symbol auf dem Parkfeld).

3.5.2 Empfehlungen zur Kennzeichnung

Die Option der reinen Markierung wird insbesondere im QuiZ-Perimeter empfohlen, um – auch mit Blick auf den Ortsbildschutz – eine übermässige Schilderdichte zu vermeiden.

Parkfelder für Velos mit Anhängern und Cargo-Bikes sollen dem ausschliesslichen Abstellen dieser beiden Velotypen vorbehalten sein und daher entsprechend markiert werden.

3.5.3 Grundsätzliche Ausstattung

Parkfelder ohne Ständersystem haben den Vorteil, dass sie kostengünstig sind, bei Veranstaltungen nicht abgeschraubt werden müssen und im Stadtbild nicht auffallen. Nachteilig ist der mangelnde Diebstahlschutz. Zudem werden Velos bei hohem Parkierdruck zu eng abgestellt (Gefahr der Überbelegung), wodurch wiederum das Ausparkieren erschwert wird und sich Lenker oder Kabel leicht verheddern. In Folge besteht die Gefahr, dass die Velos reihenweise umfallen (Domino-Effekt) und beschädigt werden. Parkfelder ohne Ständersystem bieten sich insbesondere für Kurzzeitparkieren an. Nutzende sind demzufolge vornehmlich Personen, die einkaufen oder Dienstleistungen in der Innenstadt in Anspruch nehmen.

Parkfelder mit Ständersystemen stellen zwar die aufwändigere Methode dar, bieten dafür Schutz vor Diebstahl. Dieser ist im Hinblick auf die weiter steigende Verbreitung von kostspieligen Velos, E-Bikes und Cargo-Bikes ein immer wichtigerer Faktor. Zudem ermöglichen sie ein geordnetes sowie platzsparendes Parkieren, verhindern das Umfallen und Beschädigungen und wirken – je nach Modell – auch einer Überbelegung entgegen. Umgekehrt verursachen sie mehr Kosten und Aufwand, besonders, wenn sie für Veranstaltungen entfernt und danach wieder installiert werden müssen.

3.5.4 Einsatz von Ständermodellen

In Basel werden (nach erfolgter Evaluation im 2011) bei den Ständersystemen drei Modelle eingesetzt, die sich grundsätzlich bewährt haben: Es sind die Modelle «Easy», «Kappa» und «(variabler) Fallschutzbügel». Sie haben unterschiedliche funktionale und ästhetische Eigenschaften und eignen sich daher nicht gleichermassen an allen Örtlichkeiten, für alle Einsatzbereiche und für alle inzwischen verbreiteten Velotypen (siehe Übersichtstabelle im Anhang).

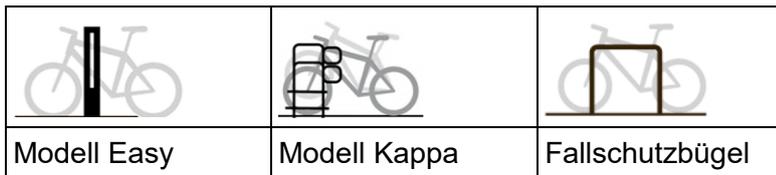


Abbildung 4: in Basel verwendete Ständermodelle

Mehrstöckige Modelle haben den Vorteil, dass sie eine höhere Anzahl der Stellplätze auf gleicher Fläche bieten. Dafür benötigen sie mehr Manöverfläche zur Bedienung, sind weniger benutzerfreundlich und dominant in der Erscheinung. Sie lassen sich schwer im Stadtbild integrieren. Sie sind deshalb in Innenräumen zu bevorzugen.

3.5.5 Empfehlung zu Ausstattung und Ständermodellen

Im Ergebnis sind grundsätzlich alle verwendeten Modelle geeignet zum Abstellen von Velos und E-Bikes. Sie sollen beibehalten werden. Cargo-Bikes und Velo-Anhänger lassen sich hingegen nur im Modell «Fallschutzbügel» unterbringen.

Nach Prüfung verschiedener Aspekte¹¹ ist im Einzelfall zu entscheiden, welches der drei Modelle allenfalls zum Einsatz kommt. Die Abwägung soll durch eine einzusetzende ämter- und fachstellenübergreifenden Arbeitsgruppe erfolgen (siehe Kap. 5.3). Punkto Ortsbildschutz ist jeweils abzuwägen, dass Ständersysteme zwar auffälliger sind, dafür aber auch ein ordentlicheres Erscheinungsbild des Abstellplatzes gewährleisten.

Über die drei verwendeten Ständermodelle hinaus sollen keine weiteren Abstellvorrichtungen im öffentlichen Raum des QuiZ-Perimeters eingesetzt werden, auch keine mehrstöckigen Modelle. Ausnahmen sind denkbar, wenn punktuell ein extrem hoher Bedarf an Stellplätzen besteht und die Ständermodelle verdeckt und nicht einsehbar installiert werden können.

3.5.6 Überdachung

Überdachungen dienen zwar dem Witterungsschutz (u.a. für die Elektronik von E-Bikes) und bieten erhöhten Komfort, ihr Platzbedarf ist jedoch auch grösser. Aufgrund der ohnehin dichten Bebauung sowie dem engen öffentlichen Raum in der Innenstadt wirken sie zudem visuell störend. In der Abwägung ist der Schutz der parkierten Velos vor Witterungseinflüssen mit Überdachungen aufgrund des störenden Charakters im öffentlichen Raum des Innenstadtperimeters im Grundsatz nicht gerechtfertigt. Ausnahmen betreffen lediglich Bike&Ride-Anlagen.

3.5.7 Empfehlung zu Überdachung

Auf Überdachungen wird verzichtet. Der Ortsbildschutz wird im QuiZ-Perimeter höher gewichtet, zumal die Stellplätze hier vor allem für die Kurzzeitparkierung gedacht sind. Ausnahmen sind denkbar, beispielsweise bei Bike&Ride-Anlagen oder bei einem punktuell sehr hohen Bedarf an Abstellplätzen, sofern dort kein Konflikt mit dem Ortsbildschutz besteht.

3.6 Erstellung neuer Stationen des Veloverleihsystems

In Basel wird der Bevölkerung seit September 2021 ein Veloverleihsystem eines Gesamtdienstleisters angeboten. Die Stationen der Leihvelos befinden sich sowohl auf Parkfeldern zusammen mit normalen Velos, als auch auf exklusiv für sie vorgesehenen Flächen¹².

¹¹ Die Aspekte sind insbesondere die Grösse der zur Verfügung stehenden Fläche, Nutzungsdauer, Durchgängigkeit, Kapazität, Bedürfnis nach Diebstahlschutz, Art des Velos, Anforderungen des Ortsbildschutzes, sowie die allfällige Betroffenheit des jeweiligen Orts für (Gross-)Veranstaltungen im öffentlichen Raum.

¹² Gemischt genutzte Parkfelder sind nur mit Signeten am Boden oder an Stangen markiert. Die exklusiven Stationen sind mit roter Farbe markiert und mit einer Bau- und Nutzungsbewilligung zur exklusiven Nutzung für das Veloverleihsystem zugewiesen.

Es kann heute noch nicht abgeschätzt werden, ob durch das Veloverleihsystem die Auslastung der Veloabstellfelder im QuiZ-Perimeter zu- oder abnimmt.

3.6.1 Empfehlung zu neuen Veloverleihstationen

Exklusiv dem Verleihsystem vorbehaltene Stationen sollen wo möglich auf bisher nicht explizit zugewiesenen Flächen erstellt werden. An bestimmten Orten, insbesondere im QuiZ-Perimeter, wird aber die Umwidmung von Flächen z.B. eines Autoparkplatzes, Veloabstellplatzes, Güterumschlagfeldes oder Taxi-Standplatzes zu einer Station des Veloverleihsystems erforderlich sein.

4. Lösungsansätze und Massnahmenpakete

4.1 Weiterzuverfolgende Lösungsansätze

Die wichtigste Erkenntnis aus den Erhebungen und Abklärungen zur Veloabstellplatz-Situation in der Innenstadt ist, dass das grösste Potenzial zur zeitnahen Verbesserung der Veloabstellplatz-Situation im öffentlichen Raum liegt. Weder grössere Abstellanlagen noch die Nutzung von (privaten) Flächen ausserhalb Allmend können kurz- bis mittelfristig die erhoffte Entlastung des öffentlichen Raums bieten. Der Beitrag von ungenutzten Liegenschaften ist mangels geeigneter Standorte und geringer Wirtschaftlichkeit klein. Auch lassen sich Velostationen in der eng bebauten Innenstadt kaum unabhängig von Grossvorhaben (wie der Haltestelle Mitte des Herzstücks oder dem Umbau des entsprechenden Stadtraums) realisieren.

Auf Basis dieser Erkenntnisse beruht die Reihenfolge nachstehender Lösungsansätze und Massnahmenpakete zur Verbesserung der Abstellplatz-Situation:

- Bestehende Parkfelder optimieren
 - Parkfelder an Auslastung anpassen
 - mit geeigneten Ständermodellen ausstatten
 - ausgediente oder dauerparkierte Velos entfernen
 - Parkdauer zeitlich begrenzen
- Zusätzliche Abstellmöglichkeiten schaffen
 - zusätzliche Parkfelder im öffentlichen Raum einrichten
 - private Liegenschaften für öffentliche Abstellanlagen umnutzen
 - Angebotserweiterung mit grösseren Anlagen vorantreiben

Die Umsetzung der Massnahmenpakete beider Lösungsansätze soll durch nutzungsunterstützende Kommunikation begleitet werden.

4.2 Optimierungen bestehender Parkfelder

Durch Anpassungen und eine effizientere Bewirtschaftung der bestehenden Veloparkfelder lässt sich die Abstellplatzsituation verbessern und damit gegebenenfalls die Anzahl der zusätzlich benötigten Abstellplätze erheblich reduzieren. Nachfolgend beschriebene Massnahmenpakete dienen der Umsetzung dieses Lösungsansatzes.

4.2.1 Anpassungen bestehender Parkfelder an Auslastung

Wie die Erhebung zeigte, sind bestehende Veloparkfelder häufig unter-, über- oder teils auch zweckentfremdet belegt. Damit ihre Auslastung dem effektiven Nutzungsbedarf besser entspricht, sollen die Parkfelder wo nötig angepasst werden. Das heisst, dass sie verschoben, reduziert oder erweitert werden.

4.2.2 Berücksichtigung neuer Velotypen

Bei grösseren Abstellflächen sind für Velos mit Anhängern und Cargo-Bikes an geeigneter, gut erreichbarer (Rand-)Lage eigene Parkfelder speziell zu kennzeichnen. Es wird aufgrund des (noch) geringen Marktanteils mit einem kleinen Angebot gestartet, das bei Bedarf ausgebaut wird (siehe Kap. 5.2).

4.2.3 Ausstattung mit geeigneten Ständermodellen

Die Analyse der verwendeten Ständermodelle lässt eine auf die Situation abgestimmte Verwendung der Modelle zu. Bei bestehenden und neu zu schaffenden Parkfeldern ist situationsbedingt die Ausstattung für ein geordnetes, effizientes Abstellen ohne unerwünschte Beeinträchtigungen zu prüfen. Zu berücksichtigende Aspekte dabei sind die Grösse der zur Verfügung stehenden Fläche, Nutzungsdauer, Durchgängigkeit, Kapazität, Bedürfnis nach Diebstahlschutz, Art des Velos, Anforderungen des Ortsbildschutzes, sowie die allfällige Betroffenheit des jeweiligen Orts für (Gross-)Veranstaltungen im öffentlichen Raum.

4.2.4 Entfernung ausgedienter oder dauerparkierter Velos

Für eine effiziente Nutzung der bestehenden Parkfelder ist es auch notwendig, zweckentfremdet bzw. vorschriftswidrig abgestellte Fahrzeuge, die die Allmend über Gebühr beanspruchen, regelmässig zu entfernen. Davon spricht man, wenn zum einen ausgediente oder schrottreife Velos im öffentlichen Raum zurückgelassen statt korrekt entsorgt zu werden. Zum anderen geht es um dauerparkierte Velos, die eigentlich privat untergebracht werden müssten, aber stattdessen auf öffentlichen Parkfeldern bzw. Allmend abgestellt sind. Diese Problematik trägt erheblich zur Überlastung des bestehenden Stellplatzangebots bei. Die Kantonspolizei kontrolliert auffällige Velos und entfernt diese nach vorgängiger Markierung und angekündigter Frist. Diese Praxis soll intensiv weitergeführt und zusätzlich statistisch erfasst werden, um Ausmass und Hotspots dokumentieren zu können. Die Entfernung von Schrott- bzw. dauerparkierten Velos ist allerdings mit einem hohen Aufwand und deshalb zusätzlichem Ressourcenbedarf verbunden. Dieser ist in der Umsetzungsphase zu ermitteln.

4.2.5 Zeitliche Begrenzung der Parkdauer

Auch bei Intensivierung der oben genannten Kontrollen bleibt ein erheblicher Teil der Stellplätze aufgrund von langzeitigem Parkieren dem Abstellangebot entzogen. Die Dauer für das legale Abstellen von Velos soll im QuiZ-Perimeter daher auf werktags maximal 48 Stunden begrenzt werden¹³. Da die öffentlichen Veloabstellplätze im QuiZ-Perimeter grundsätzlich zur vorübergehenden Nutzung bestimmt sind, und mangels Flächen eine effiziente Nutzung der Abstellplätze anzustreben ist, ist eine Parkdauerbegrenzung angemessen.

4.3 Schaffung zusätzlicher Abstellmöglichkeiten

Zusätzliche Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum sollen dort geschaffen werden, wo es nicht ausreicht, bestehende Parkfelder zu optimieren, um die Veloabstellplatz-Situation kurzfristig genügend zu verbessern und besonders wildes Parkieren zu vermeiden.

Um mittel- bis langfristig den Parkierdruck auf Allmend zu reduzieren und damit den öffentlichen Raum von Abstellplätzen zu entlasten, ist die Planung von Abstellanlagen ausserhalb Allmend rechtzeitig anzugehen.

4.3.1 Einrichtung zusätzlicher Parkfelder im öffentlichen Raum

Der öffentliche Raum im QuiZ-Perimeter ist begrenzt und wird bereits intensiv genutzt. Dennoch gibt es Möglichkeiten, zusätzliche Abstellflächen zu schaffen. Potenziale für zusätzliche Parkfelder bestehen unter anderem:

¹³ Heute gilt eine Frist von mindestens 10 Tagen, in der Praxis sind es meist 30 Tage.

- auf Sperrflächen:
Da sie zum Strassenraum und nicht zum Trottoir gehören, lassen sich diese einer anderen Funktion zuordnen. Mit Vorteil werden die Parkfelder in ausreichender Grösse und entlang des Trottoirs vorgesehen.
- auf ungenutzten Flächen und Plätzen des Fussverkehrs:
Im Randbereich der Fussgängerzonen und verkehrsberuhigten Zonen im QuiZ-Perimeter gibt es – auch aufgrund der mittelalterlichen, nicht-linearen Strassenführungen – einige Flächen, die weder für die Fortbewegung noch für den Aufenthalt genutzt werden. Solche Flächen bieten sich für kleinere Parkfelder unter Berücksichtigung des Ortsbildschutzes an.
- auf Autoparkfeldern:
Da der MIV im QuiZ-Perimeter statistisch abnimmt und der Veloverkehr an Bedeutung gewinnt, ist eine Umwidmung von Parkflächen gerechtfertigt. Allerdings besteht häufig gerade dort Platzbedarf für Velos, wo auch der Bedarf von Anwohnenden und Anlieferung für Autoparkfelder hoch ist. Letztere kann kaum auf umliegende Parkhäuser ausweichen, weil beispielsweise das Fahrzeug vor Ort gebraucht bzw. be-/entladen wird oder zu gross ist. Auch hier ist eine sorgfältige Einzelfallprüfung erforderlich.

4.3.2 Umnutzung privater Liegenschaften für öffentliche Abstellanlagen

Das BVD will grundsätzlich sich bietende Möglichkeiten einer Umnutzung von Liegenschaften, wie Vakanzen in Einstellhallen für Autos, leerstehende Räumlichkeiten in öffentlichen oder privaten Gebäuden, nutzen. Dabei ist zu beachten, dass die Abstellanlage ein effektiver Beitrag an das Abstellplatzproblem leisten kann sowie Wirtschaftlichkeit der Umnutzung und Eignung der Flächen gegeben sind.

In diesem Zusammenhang wird auf einen Bericht der UVEK vom 15.12.2021 zum Bereich Schiff-lände/Marktplatz¹⁴ verwiesen. Darin fordert die UVEK, dass die Schaffung von Veloabstellplätzen z.B. im Storchenparking und beim Umbau des Spiegelhofs geprüft werden soll.

4.3.3 Vortreiben von Angebotserweiterung mit grösseren Anlagen

Mittel- bis langfristig sollen Velostationen und Bike&Ride-Anlagen mit grösserer Kapazität das Abstellplatzangebot im QuiZ-Perimeter erweitern und den öffentlichen Raum von Abstellplätzen entlasten. Im Teilrichtplan Velo und im Entwicklungsrichtplan Innenstadt sind sechs Stationen im QuiZ-Perimeter mit ungefähre Verortung vorgesehen (Heuwaage, Aeschenplatz, Petersplatz, Barfüserplatz / Theater, Marktplatz / Schiff-lände und Claraplatz). Im QuiZ-Perimeter ist zudem eine Bike&Ride-Anlage beim Universitätsspital an der Kreuzung Spitalstrasse – Schanzenstrasse geplant.

¹⁴ Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission zum Ausgabenbericht betreffend Ausgabenbewilligung für die zur Neuorganisation und Umgestaltung des Bereichs Schiff-lände/Marktplatz notwendige Projektierung vom 15.12.2021 an den Grossen Rat.

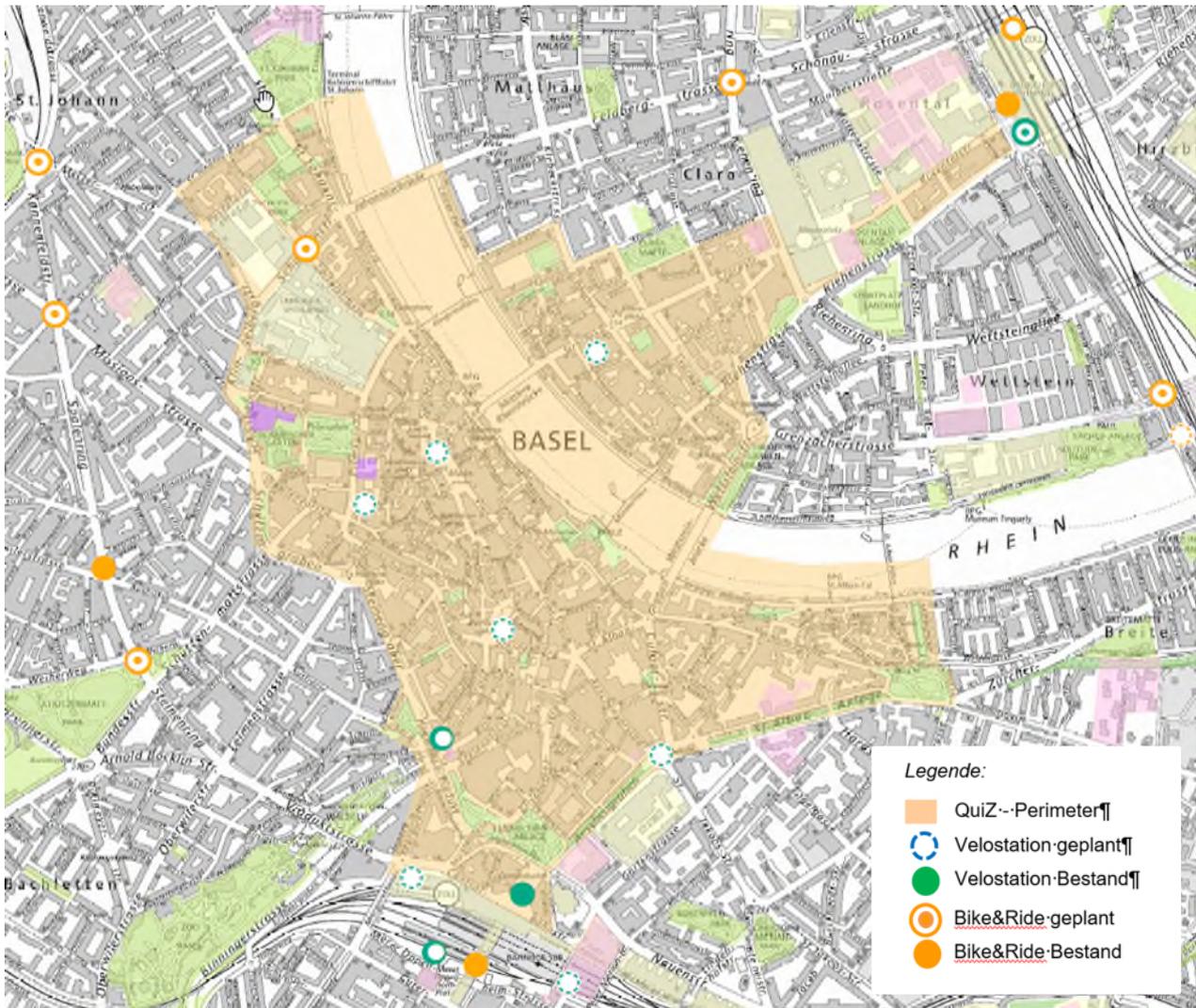


Abbildung 5: Geplante Standorte von Velostationen und Bike&Ride-Anlagen im Quiz-Perimeter (Ausschnitt aus Karte des TRP Velo)

Der Bau dieser Velostationen ist jeweils an grössere Vorhaben wie eine Platzumgestaltung (z.B. Barfüsserplatz) oder die Realisierung der Haltestelle Mitte der S-Bahn Basel (Herzstück) gebunden und kann deshalb erst mittel- bis langfristig den öffentlichen Stadtraum von der Veloparkierung entlasten. Abstellplätze in Nähe dieser geplanten Standorte können daher als Zwischenlösungen betrachtet werden, da mit Inbetriebnahme der Velostationen auch eine (teilweise) Verlagerung von der Allmend in die Station vorgesehen ist.

4.4 Einrichtung nutzungsunterstützender Kommunikation

Zusätzlich zu den konkreten Abstellplatz-Verbesserungen helfen auch kommunikative Massnahmen dabei, die Nutzung des Abstellplatzangebots zu optimieren bzw. dessen Auffindbarkeit zu verbessern. Mit einer Parking-App und/oder der Integration von Abstellplatz-Informationen in ein bestehendes Tool (z.B. GeoViewer, Google Map) sollen Velofahrende die nächstgelegenen Veloabstellplätze rasch und mühelos auffinden können. Eine vergleichbare App hat die Kantonspolizei zusammen mit dem Amt für Mobilität für den MIV entwickelt («ParkSmartBasel»). Ebenso gibt es Anbieter, bei denen private Veloabstellplätze mittels App gebucht werden können. Die vereinfachten Bezahlmethoden von Parkgebühren solcher Apps könnten analog auch für gebührenpflichtige Velostationen eingesetzt werden, das heisst gegebenenfalls also auch über den Quiz-Perimeter hinausgehen.

5. Umsetzung

5.1 Wiederholung der Bedarfs-Erhebung

Aufgrund der pandemiebedingt eingeschränkten Aussagekraft der bisher erhobenen Daten wird empfohlen, die Erhebung der Abstellplatz-Situation, wenn sinnvoll bereits im Jahr 2022 zu wiederholen. Zum Erhebungszeitpunkt waren die Corona-Massnahmen zwar teilweise gelockert, einige Einschränkungen bestanden aber noch (wie Home-Office-Empfehlung und Einschränkungen z.B. bei der Gastronomie). Der Bedarf bei einer völlig normalisierten Lage liegt vermutlich höher als es die erhobenen Daten zur Abstellplatzsituation nahelegen.

5.2 Regelmässiges Monitoring

Aus den Ergebnissen der Erhebung sind lediglich Prognosen abgeleitet. Ein regelmässiges Monitoring ist erforderlich, um die Wirkung der umgesetzten Massnahmen zu prüfen. Der effektive Auslastungsgrad der Abstellplätze sowie die Wildparkierung sind fortlaufend zu erheben und es ist zu überprüfen, ob zusätzliche oder angepasste Parkfelder dem angenommenen Bedarf entsprechen.

Eine noch einzurichtende Kontaktstelle sollte zudem auch private Hinweise (z.B. auf Überbelegungen oder Ansammlungen «wild» parkierter Velos) entgegennehmen, bündeln und auswerten. Diese Hinweise ergänzen die Erhebungen im Rahmen des Monitorings.

5.3 Ämterübergreifende Umsetzung und Finanzierung

Die Umsetzung des Veloabstell-Konzepts soll wie folgt organisiert werden:

- Eine ämter- und fachstellenübergreifende Arbeitsgruppe soll die zu optimierenden bzw. neu zu schaffenden Parkfelder prüfen und planen. Dabei stellt sie die erforderlichen Abstimmungen und Abwägungen sicher. Diese müssen einzelfallbezogen sowie jeweils im Einklang mit allen einschlägigen Vorschriften und dem Gestaltungsanspruch der Innenstadt erfolgen.
- Einzelfälle, bei denen die Abwägung konkurrierender Faktoren nicht in der Arbeitsgruppe abgestimmt werden können, werden im jeweils geeigneten Gremium des Geschäftsmodells Infrastruktur (GMI) behandelt und dort entschieden.
- Grössere Anlagen mit baulichen Massnahmen durchlaufen die üblichen Phasen des GMI (Vorstudie, Vorprojekt und Bauprojekt).
- Das BVD legt dem Regierungsrat einen Antrag an den Grossen Rat vor, wenn die Umsetzung einer Abstellplatzanlage über 300'000 Franken kostet und damit eine Ausgabenbewilligung des Grossen Rates benötigt. Liegen die Kosten darunter, erfolgt die Finanzierung über die BVD-Position «ZBE Langsamverkehr».

6. Anhang

Übersichtstabelle der verwendeten Ständermodelle in Basel

Modell	Eigenschaften	Vor- und Nachteile	Eignung
Easy 	<ul style="list-style-type: none"> – Fixer Abstand gemäss Normvorgabe (65 cm¹⁵) – Schmäler Fallschutz – Keine Vorderradfixierung – Beidseitig anfahrbar – Halterung: Durchgehende, am Boden verschraubte Bodenplatte – Option: leicht schräge Anordnung (45°) 	<ul style="list-style-type: none"> – Weniger platzsparendes und geordnetes Abstellen (Tendenz zu Überbelegung / Verteilung aufgrund des grossen Abstands zwischen Stegen) – Ästhetische Form, geringste Auffälligkeit im Stadtbild – Ständer allein leicht entfernbar (wenige Schrauben) – Hoher Velo-Sicherstellungsaufwand (bei Events) besonders mit angeschlossenen Velos und bei Transport – Geringe Durchlässigkeit 	<ul style="list-style-type: none"> – Insbes. für Kurzzeitparkieren in Fussgänger- und Begegnungszonen, auf Trottoirs und in kleineren Parkfeldern
Kappa einseitig  beidseitig 	<ul style="list-style-type: none"> – Höhenversetzte Anordnung – Vorderradfixierung – Einseitig anfahrbar – Einreihig oder beidseitig Variante möglich – Halterung: nur mit Belagschrauben (ohne Fundament) 	<ul style="list-style-type: none"> – Platzsparende Aufstellung, guter Umfallschutz – Höchste Auffälligkeit im Stadtbild – Geringste Durchlässigkeit – Hoher Velo-Sicherstellungsaufwand 	<ul style="list-style-type: none"> – Für Kurz- und Langzeitparkieren auf grösseren Parkfeldern zum Massenparkieren abseits von Fussgänger- und Begegnungszonen – Prädestiniert für umgewidmete ehemalige Autoparkplätze und entlang von Verkehrsflächen
Fallschutz-Bügel 	<ul style="list-style-type: none"> – Beidseitig anfahrbar – Keine Vorderradfixierung – Bügel können in variablen Abständen angeordnet werden – Aufwändige Einzelverschraubung beider Rohr-Enden im Boden 	<ul style="list-style-type: none"> – Höhere Auffälligkeit im Stadtbild als «Easy» – leicht aufwändigere Entfernung des Bügels selber – geringer Velo-Sicherstellungsaufwand dank leichter Entfernung (bei Events) auch bei angeketteter Velos (ausräumen) und aufgrund einfachen Transports – Hohe Durchlässigkeit 	<ul style="list-style-type: none"> – Einziges Modell, das sich für Cargo-Bikes und Veloanhänger eignet (mit variablem Bügel)

¹⁵ Eine Variante mit engerer Anordnung (45 cm) ist möglich, aber gemäss Normenkatalog nicht ausreichend.