

Fahrrad fahren ist unbestrittenermassen umwelt- und ressourcenschonend, gesundheitsfördernd, und für den Staat langfristig günstig. Deshalb, und mit Blick auf das kantonale Ziel der "2000-Watt-Gesellschaft", ist der Anteil des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen zu steigern.

Die Verkehrsplanung und Lenkung der Verkehrsströme geht aber in der Regel noch vom heute dominierenden motorisierten Verkehr aus. Velofahrer fristen auf der Strasse im wahrsten Sinne des Wortes eine prekäre Randexistenz. Zu ihrem Schutz, und um den motorisierten Verkehr nicht zu behindern, verweist man sie auf umständliche Umwege.

Will man das Radfahren erfolgreich fördern, müssen die Verkehrswege aus Sicht der Radfahrenden geplant werden. Den Radfahrenden sind also nicht nur sichere, sondern auch schnelle und direkte Verbindungen durch die Stadt und die Agglomeration zur Verfügung zu stellen.

Dies würde mit einem Netz von für Fahrräder reservierten "Velobahnen" erreicht, welche als Magistralen des regionalen Veloverkehrs dienen. Solche speziell markierten Velobahnen würden parallel zu den Hauptverkehrsachsen oder in zweispurigen Einbahnstrassen neben der Autospur angelegt, oder durch dafür ausgeschiedene Strassen geführt (mit Zulassung eines langsamen Autoverkehrs für Anwohner oder Zubringer).

Analog zum Netz der Autobahnen wären Velobahnen möglichst hindernisfrei anzulegen und breit genug für sicheres Überholen. Wo dies nicht mittels der Velo bevorzugender Markierung oder Signalisation erreicht werden kann, sollten auch Brücken bzw. Unter- oder Überführungen in Betracht gezogen werden.

Zur Entwicklung, Planung und Einführung wären Pilotprojekte sinnvoll, zum Beispiel auf der Strassenlinie Leimenstrasse-Oberwilerstrasse oder auf der Hammerstrasse.

Andere europäische Städte investieren übrigens gezielt und erfolgreich in Veloweg-Netze; so erreicht Amsterdam mit seinem "Hoofdnet Fiets" (Velo-Hauptnetz) 2010 37% Veloverkehrsanteil und die Stadt Paris hat mit ihrer Umwandlung von zweispurigen Strassen mit Gegenverkehr zu Einbahnstrassen mit getrennter Spur für Velofahrer viel an Attraktivität gewonnen.

Der Regierungsrat wird gebeten zu prüfen und zu berichten,

- ob ein oben skizziertes „Velobahn-Netz“ in der Stadt Basel eingerichtet werden könnte,
- bis wann dieses geplant und umgesetzt werden könnte,
- welche Pilotprojekte er als sinnvoll erachten würde,
- welche Kostenfolgen daraus entstehen würden und welche Finanzierungsmöglichkeit er sieht, z.B. durch die Nutzung des bestehenden 6 Mio. Rahmenkredits für das Veloroutennetz.

David Wüest-Rudin, Martina Bernasconi, Stephan Luethi-Brüderlin,
Christoph Wydler, Helen Schai-Zigerlig, Mirjam Ballmer, Jörg Vitelli,
Aeneas Wanner, Rolf von Aarburg, Sibel Arslan, Brigitte Heilbronner