

Parlamentarischer Vorstoss

2019/354

Geschäftstyp:	Motion
Titel:	Velo-Schnellrouten-Netz Unteres Baselbiet
Urheber/in:	Klaus Kirchmayr
Zuständig:	—
Mitunterzeichnet von:	Abt, Ackermann, Bammatter, Bänziger Keel, Brenzikofer, Candreia-Hemmi, Eichenberger, Fritz, Hänggi, Heger-Weber, Hotz, Jaberg, Jaun, Kaufmann-Lang Urs, Kirchmayr Jan, Locher, Maag-Streit, Mikeler Knaack, Noack, Rüegg-Schmidheiny, Strüby-Schaub, Würth
Eingereicht am:	16. Mai 2019
Dringlichkeit:	—

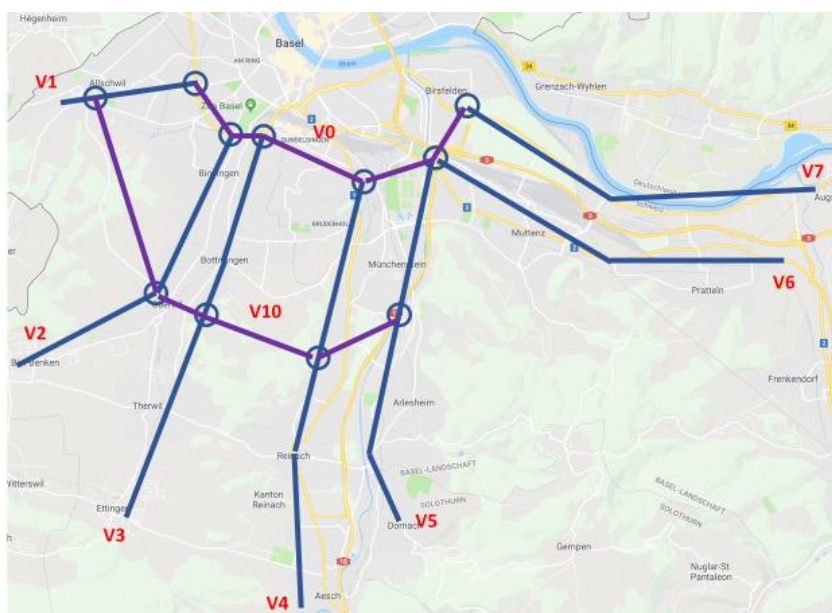
In modernen Agglomerationen verlagert sich der Verkehr zunehmend in Richtung Fahrrad. In Städten wie Kopenhagen oder Amsterdam werden bereits heute über 30% aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Treiber dieser Entwicklung sind die vielfältigen positiven Effekte wie z.B. positive Auswirkung aufs Klima, Reduktion der Lärmimmissionen, Verbesserung der Volksgesundheit, stark erhöhte Effizienz und bessere Ausnutzung des knapper werdenden Platzes, welche die Verlagerung hin zum Velo mit sich bringen. Die Tendenz ist weiter stark steigend, das Potential in der Agglomeration Basel jedoch bei weitem nicht ausgeschöpft. Um dieses starke Wachstum und seine positiven Effekte zu nutzen und die Wettbewerbsfähigkeit als Standort zu sichern, muss die Verkehrsinfrastruktur entsprechend angepasst werden.

Erfahrungen aus anderen Agglomerationen zeigen, dass eine weitgehende Entflechtung der verschiedenen Verkehrsträger, insbesondere an Kreuzungen ein entscheidender Erfolgsfaktor ist. Die Schaffung von leistungsfähigen Hauptachsen, die konsequent auf den Veloverkehr ausgerichtet sind, ermöglicht eine wesentliche Verlagerung und Verflüssigung des Verkehrs. Die Velofahrenden – mit oder ohne E-Bike – sind im Pendlerverkehr oft schneller unterwegs als die Autofahrenden. Und die Reisezeit ist ein wichtiges Kriterium bei der Wahl des Verkehrsmittels. Erfahrungen in Holland zeigen, dass mit dem Bau von Veloschnellrouten 5-15% der Autofahrenden auf das Velo umsteigen. Die folgenden Grundregeln definieren dabei eine Velo-Schnellroute:

- Ausgerichtet auf eine konstante Geschwindigkeit von 30 km/h mit möglichst wenig Fahrtunterbrechungen.
 - Weitgehende Entflechtung von übrigen Verkehrsträgern, insbesondere kreuzungsfreie und vortrittsberechtigte Kreuzungen.
 - Ausreichende Breite, um gefahrloses Überholen und Kreuzen zu ermöglichen.
 - Klare Markierung und Signalisation der entsprechenden Velo-Schnellrouten.
 - Integriertes Verkehrsleitsystem zur Verflüssigung des Verkehrs bei hohem Verkehrsaufkommen.
-

Für den Kern der Agglomeration könnte ein Velo-Schnellrouten-Netz mit folgenden Hauptrouten ein leistungsfähiges Rückgrat für den Verkehr der Zukunft bilden:

- V0: Stadtnaher Ring: Morgarten – Dorenbach – Margarethen – Dreispitz – St. Jakob – Breite
- V1: Allschwil – Morgarten
- V2: Biel-Benken – Oberwil – Binningen – Dorenbach
- V3: Ettingen – Therwil – Oberwil – Bottmingen – Margarethen
- V4: Aesch – Reinach – Dreispitz
- V5: Dornach – Münchenstein – St. Jakob
- V6: Pratteln – Muttenz – St. Jakob
- V7: Augst – Birsfelden – Breite
- V10: Allschwil – Oberwil – Reinach – Münchenstein
- V11: Biel-Benken – Therwil – Reinach – Arlesheim/Dornach



In diesem Sinne wird beantragt:

Die Regierung erarbeitet einen Masterplan für ein Velo-Schnellrouten-Netz Unteres Baselbiet, welches sternförmig aus dem Leimental, dem Birseck und der Rheinebene auf einen leistungsfähigen, stadtnahen Veloring führt. Ergänzt wird es durch Querverbindungen, welche ein schnelles Wechseln zwischen den Tälern erlaubt. Die Velo-Schnellrouten werden insbesondere an Kreuzungen vom restlichen Verkehr entflechtet (kreuzungsfrei und vortrittsberechtigt) und ermöglichen aufgrund ihrer Breite ein gefahrloses Überholen und Kreuzen. Entsprechende Standards aus den Niederlanden bzw. Dänemark dienen als Leitlinie. Bestehende Elemente des aktuellen Velorouten-Netzes sind wo möglich zu nutzen.