

Aufgrund fundierter Analysen hat der Regierungsrat vor über drei Jahrzehnten in „BASEL 75 - Hauptziele eines Stadtkantons“ erstmals unmissverständlich erklärt, in Zukunft den Fahrrad- und Fussgängerverkehr (der Oberbegriff „Langsamverkehr“ war damals noch nicht gebräuchlich) intensiv fördern zu wollen. Seither wurde einiges erreicht, vieles harrt aber bis heute noch der Umsetzung. Mittlerweile ist die konsequente Förderung des Langsamverkehrs unter allen nur denkbaren Titeln noch weit dringlicher geworden. Stichworte: Klima und Ressourcenschonung, Reduktion schädlicher Immissionen, Wirtschaftlichkeit von Verkehrsinvestitionen, Stärkung der Gesundheit durch Bewegung, Sicherheit und Wohlbefinden der städtischen Wohnbevölkerung, Tourismusförderung und dergleichen mehr. Dieser Befund ist heute offensichtlich und bedarf kaum weiterer Begründung. Dennoch läuft gemäss sog. Mikrozensus (Erhebung des Bundesamtes für Statistik) neuerdings zumindest die gesamtschweizerische Entwicklung des Modalsplits (2005 verglichen mit 2000) hinsichtlich der Velobenützung in die umgekehrte, d.h. falsche Richtung. Das ist auch für den Kanton Basel-Stadt (eigene Zahlen werden hier nicht erhoben) ein beunruhigendes Alarmzeichen und muss Impuls sein, energisch Gegensteuer zu geben.

Mit neuem Elan und Scharfsinn ist zunächst die Situation bei Kindern (übrigens positiv: die neusten Velo-Fördermassnahmen des ED für Kinder im Primarschulalter), Jugendlichen und Erwachsenen sorgfältig zu untersuchen (Fragestellung etwa: Wer fährt warum nicht Rad?). Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse ist ein umfassender Katalog derjenigen Vorkehrungen aufzustellen, die am ehesten geeignet sind, den Anteil des Langsamverkehrs zu steigern. Als besonders wichtig werden sich aller Voraussicht nach Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit herausstellen (wie etwa bessere Lösungen an unzähligen Knotenpunkten, hören doch Fahrradstreifen oft in den heikelsten Zonen unvermittelt auf). Aber auch die Bevorzugung des Fahrradverkehrs bei Lichtsignalanlagen oder eine bessere zeitliche Bemessung der Phasen für Fussgänger könnten sich als Chancen für die Steigerung des Langsamverkehrs herausstellen. Möglicherweise sind auch Imagekampagnen fürs Radfahren und das Zufussgehen zu lancieren oder Fahrkurse für Erwachsene anzubieten. Zweckmässigerweise wird für die Umsetzung die Zusammenarbeit mit spezialisierten Organisationen wie insbesondere der IG Velo (neu Pro Velo) gesucht. Zielsetzung muss eine kontinuierliche Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Langsamverkehrs sein. Die Massnahmen sind so lange zu verstärken, bis der Erfolg sich einstellt und durch Messungen einwandfrei nachgewiesen werden kann.

Im Sinne dieser Ausführungen bitten die Unterzeichnenden den Regierungsrat, zu prüfen und zu berichten, welche operationalen Ziele er im Bereich des Langsamverkehrs setzen will und durch welche Massnahmen er diese Ziele zu erreichen und damit den Modalsplit des Strassenverkehrs in Basel-Stadt zugunsten des Langsamverkehrs massgeblich zu beeinflussen gedenkt.

Helen Schai-Zigerlig, Marcel Rünzi, Paul Roniger, Stephan Ebner,
Gabriele Stutz-Kilcher, Rolf von Aarburg, Lukas Engelberger, Oswald Inglin,
André Weissen