

In der Verkehrspolitik ist oft die Rede von der Wichtigkeit der Entflechtung des Verkehrs. Die verschiedenen Verkehrsarten sollen wenn möglich voneinander getrennt werden. Von allen Verkehrsträgern lässt sich der Veloverkehr am einfachsten und kostengünstigsten in die Höhe verlegen. Dadurch wird der Verkehr entflechtet und es gibt weniger Unfallpotenzial. Velofahrende erhalten auf dieser Strecke oft einen Zeitgewinn. Auch der restliche Verkehr wird dadurch verflüssigt, weil es dann weniger Verkehr auf der normalen, ebenerdigen Fahrbahn hat. Laut einer Analyse des ASTRA bewirken Velobahnen bis zu 4 Prozent weniger Verkehr auf den Autobahnen. Dies reiche bereits aus, um den Autoverkehr zu verflüssigen.

Die im Kanton Baselland ansässige Firma urb-x stellt Velo-Hochbahnen her, welche aus einer Konstruktion aus 20 Meter langen Holz-Leichtbau-Modulen bestehen, die mehrere Meter hoch in der Luft den Veloverkehr von den übrigen Verkehrsteilnehmenden trennen. Dank vorgefertigter Module können diese Velo-Hochbahnen schnell und kostengünstig erstellt werden. Eine flexible Struktur aus Stützen, Tragelementen und Fahrbahn-Modulen ermöglicht die Konstruktion beinahe beliebiger Strecken über verschiedenstem Terrain. So können bestehende Verkehrsachsen – ob Strassen oder Tramschienen – besser genutzt werden. Auch können diese Velo-Hochbahnen als normale Brücken eingesetzt werden.

Die Fahrbahn ist mit Sensoren und Technik ausgerüstet, damit bei Frost die Fahrbahn beheizt und bei Unfällen ein Alarm an die Polizei gesendet wird. Der Strom dazu wird von Fotovoltaik-Modulen produziert, die in den Geländern integriert sind. Diese produzieren sogar zusätzlichen Strom, welcher ins Stromnetz eingespeist werden kann.

urb-x erstellte auf dem Wolf-Areal eine Teststrecke einer Velo-Hochbahn. Diese wird zurzeit getestet und analysiert.

Der Unterzeichner bittet die Regierung um Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Erkenntnisse konnten von der Testbahn im Areal Wolf gewonnen werden?
2. Wäre es möglich, auf der Strecke Kannenfeldstrasse – Spalenring – Steinenring – Viaduktstrasse – Centralbahnstrasse ein Pilotprojekt einer Velo-Hochbahn durchzuführen?
3. Falls ja: Könnte diese Velo-Hochbahn über der Tramlinie gebaut werden?
4. Falls ja: Wo könnten die Auf- und Abfahrtsrampen optimal installiert werden?
5. Falls nein: An welchen anderen Ort im Kanton Basel-Stadt könnte ein Pilotprojekt einer Velo-Hochbahn durchgeführt werden?
6. Könnte eine solche Velo-Hochbahn für die geplante Velo- und Fussgängerbrücke vom Dreispitz Nord über das Gleisfeld in das Areal Wolf eingesetzt werden? (Gemäss Teilrichtplan Velo, Kapitel 5.1.2 E sowie Ratschlag „Areal Wolf“, Kapitel 7.1)
7. Könnte die Test-Velo-Hochbahn vom Areal Wolf zum Hexenweglein verlängert werden? Damit würde ein Teil des Anzugs Jérôme Thiriet (21.5098) erfüllt.
8. Wäre eine Velo-Hochbahn als Rampe für die Verbindung vom Friedrich Miescher-Weg hoch zur Burgfelderstrasse eine gute Lösung (Anzug Karin Sartorius, 21.5769)?
9. Wäre eine Velo-Hochbahn auch eine Umsetzungsmöglichkeit für die geplante Zollbrücke für Velofahrende und Zufussgehende?

Christoph Hochuli