Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

VERKEHRSPOLITISCHES LEITBILD UND MASSNAHMENPLAN

Juni 2015

Inhalt

Lebensqualität für alle – Verkehrspolitik in Basel-Stadt 2

1 Hintergrund 4
1.1 Rechtliche Grundlagen 4
1.2 Grundlegende Fragen der Verkehrsplanung 5
1.3 Vorgehen und Organisation 9
1.4 Resultate des Studienauftrags 10

2 Verkehrspolitisches Leitbild 12
2.1 Politische Einordnung 12
2.2 Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung 13
2.3 Verkehrspolitische Ziele 15
2.4 Strategische Schwerpunkte 17
2.5 Umgang mit Zielkonflikten 18

3 Massnahmenplan 22
3.1 Fuss- und Veloverkehr 24
3.2 Öffentlicher Verkehr 26
3.3 Strassenverkehr 30
3.4 Parkraumangebot 33
3.5 Städtischer Güterverkehr 34
3.6 Öffentlicher Strassenraum 35
3.7 Mobilitätsmanagement 39

4 Wirkung und Kosten 40
4.1 Prognostizierte Wirkungen Massnahmenplan 40
4.2 Finanzierung 42

5 Monitoring und Controlling 44
5.1 Monitoring Strassenverkehrsleistung 44
5.2 Weitere Kennziffern zur Zielerreichung 46

6 Kommunikation, Abstimmung und Weiterentwicklung 47

7 Vernehmlassung und Ausblick 49

ANHANG, LOSE
Aktionsplan 2015 – 2017

Lebensqualität für alle – Verkehrspolitik in Basel-Stadt

Verkehr gehört zu unserem modernen, mobilen Leben. Doch Verkehr hat seinen Preis. Das ist auch in Basel so. Deshalb verfolgt Basel-Stadt seit vielen Jahren eine Verkehrspolitik, die die Attraktivität des Lebens- und Wirtschaftsraums in den Mittelpunkt stellt.

Dafür das richtige Mass zwischen Mobilitätsbedürfnissen und Verkehrsangebot zu finden, ist gerade im intensiv genutzten städtischen Raum eine zentrale Herausforderung. Dass dies in Basel gelingt, bestätigen verschiedene Entwicklungen.

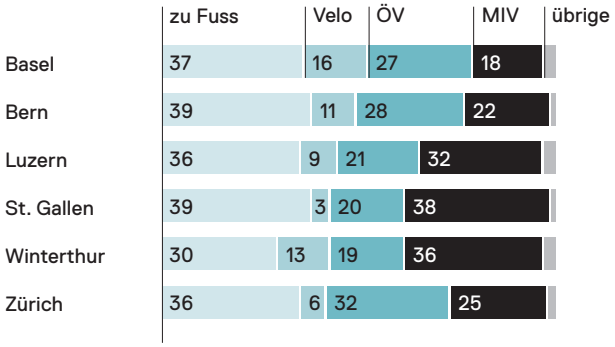
So konnte etwa der motorisierte Individualverkehr trotz Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum stabilisiert werden, nicht zuletzt weil für immer mehr Menschen das Velo zum bevorzugten Verkehrsmittel wird. Das hat zugleich für Autofahrerinnen und Autofahrer Vorteile, denn sie verbringen auf Basels Strassen deutlich weniger Zeit im Stau als in anderen Agglomerationen der Schweiz.

Das vorliegende Verkehrspolitische Leitbild baut auf dieser erfolgreichen Basler Verkehrspolitik auf und konkretisiert die Ziele und Massnahmen für die nächsten 10 bis 15 Jahre.

Eine nachhaltige städtische Verkehrspolitik basiert auf einer dichten Siedlungsstruktur mit einer guten Durchmischung von Wohnen und Arbeiten sowie von Einkaufs- und Freizeitangeboten, auf Verkehrsmitteln, die den begrenzten städtischen Raum möglichst schonend beanspruchen, und auf einer effizienten Nutzung der bestehenden Infrastrukturen. Nur so können wir den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen raumsparend, energieeffizient und umweltverträglich Rechnung tragen. Mit der konsequenten Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs verfolgt die Basler Verkehrspolitik diesen Weg seit Langem erfolgreich.

So legen die Einwohnerinnen und Einwohner von Basel 37% ihrer Wege zu Fuss, 16% mit dem Velo und 27% mit dem ÖV zurück. Das Auto benutzen sie nur für 18% ihrer Wege. Der Autoanteil in Basel ist damit nicht nur geringer als in anderen Schweizer Städten, er ist z. B. auch wesentlich tiefer als in der «Velohauptstadt» Kopenhagen (33%) und in vielen weiteren europäischen Städten. Der vergleichsweise geringe Autoverkehr trägt wesentlich dazu bei, dass Staus in der Region Basel im Vergleich zu anderen Agglomerationen weniger oft auftreten und dass sich Basel-Stadt durch eine gute Wohnqualität und niedrige Unfallzahlen im Strassenverkehr auszeichnet. Der entsprechend hohe Anteil des öffentlichen Verkehrs ermöglicht einen wirtschaftlichen Betrieb eines dichten Netzes von Tram-, Bus- und S-Bahn-Linien.

Anteil der Verkehrsmittel an den durch die Stadtbevölkerung zurückgelegten Wegen* (Stand 2010)



Zahlenwerte in %

* Massgebend ist das Hauptverkehrsmittel pro Weg

Der Regierungsrat verfolgt gemäss der Verfassung des Kantons Basel-Stadt (KV) mit seiner Verkehrspolitik vier übergeordnete Ziele:

Verkehr ist nicht Selbstzweck, sondern dient wirtschaftlichen und privaten Bedürfnissen. Dazu muss die Verkehrspolitik eine gute Erreichbarkeit sichern (§29/30 KV) und die Voraussetzungen für einen attraktiven Wohn- und Wirtschaftsstandort schaffen. So verbessert Verkehrspolitik die Lebensqualität (§33/34 KV). Zudem gilt es, die Verkehrssicherheit zu erhöhen (§30 KV) und die Kosteneffizienz zu gewährleisten, damit die Verkehrsinfrastrukturen auch langfristig finanzierbar bleiben (§30 KV).

Um diese Ziele zu erreichen, setzt der Regierungsrat in der Verkehrspolitik sieben strategische Schwerpunkte und ergänzt diese mit einem aufeinander abgestimmten Massnahmenbündel:

- Lücken im Fuss- und Veloroutennetz schliessen und Infrastrukturen sicher und nutzergerecht gestalten.
- ÖV-Angebot (Bahn, Tram, Bus) grenzüberschreitend ausbauen und aufeinander abstimmen.
- Städtischen Strassenverkehr dosieren, auf das Autobahnnetz lenken und dort Kapazitäten sicherstellen.
- Öffentliches Parkraumangebot beschränken und aktiv bewirtschaften.
- Städtischen Güterverkehr über City-Logistik-Konzepte nachhaltig steuern.
- Öffentliche Strassenräume aufwerten, sicherer gestalten und kurze Wege ermöglichen.
- Verkehrsnachfrage über Mobilitätsmanagement beeinflussen.

Mit einem Paket von 30 Massnahmen kann der Autoverkehr auf den Stadtstrassen nicht nur stabilisiert, sondern sogar entgegen dem Trend im Umland reduziert werden.

Der Regierungsrat beabsichtigt, periodisch über die Umsetzung des Verkehrspolitischen Leitbildes zu informieren. Zudem wird der Regierungsrat jährlich über die Entwicklung des Verkehrs insgesamt und des Strassenverkehrs im Speziellen berichten.

1 Hintergrund

1.1 Rechtliche Grundlagen

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt richtet seine Verkehrspolitik an den folgenden in der Kantonsverfassung festgeschriebenen Grundsätzen aus:

§30 Abs. 1

Der Staat ermöglicht und koordiniert eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Mobilität. Der öffentliche Verkehr geniesst Vorrang.

§30 Abs. 2

Der Staat setzt sich für einen attraktiven Agglomerationsverkehr, für rasche Verbindungen zu den schweizerischen Zentren und für den Anschluss an die internationalen Verkehrsachsen auf Schiene, Strasse sowie auf Luft- und Wasserwegen ein.

Aus weiteren Bestimmungen der Kantonsverfassung lassen sich Vorgaben für eine Verkehrspolitik ableiten. So sorgt der Staat:

- mit günstigen Rahmenbedingungen für die Entwicklung einer leistungsfähigen und strukturell ausgewogenen Wirtschaft (§29);
- für Massnahmen zur Reinhaltung von Erde, Luft und Wasser (§33 Abs. 1);
- für den Schutz der Menschen und der Umwelt vor Lärm und sonstigen lästigen und schädlichen Einflüssen (§33 Abs. 4);
- für die zweckmässige und umweltschonende Nutzung des Bodens im Rahmen einer auf die grenzüberschreitende Agglomeration abgestimmten Siedlungsentwicklung. Er wahrt und fördert die Wohnlichkeit wie auch die städtebauliche Qualität (§34 Abs. 1).

Das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG) konkretisiert Teile dieser Verfassungsbestimmungen und legt unter anderem fest:

- Kanton und Landgemeinden treffen Massnahmen, um den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu erhöhen. Sie sorgen dafür, dass der Fussverkehr sowie der nicht motorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden (§13b).
- Kanton und Landgemeinden treffen Massnahmen zur Kanalisierung, Verminderung und Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs. Sie sorgen insbesondere mit verkehrsberuhigenden Massnahmen dafür, dass der Durchgangs- und der Pendlerverkehr Wohngebiete möglichst wenig beeinträchtigen (§14).
- Zur Reduktion des Durchgangsverkehrs setzt sich der Kanton für eine rasche Verwirklichung des Nationalstrassennetzes auf Kantonsgebiet ein (§14).
- Das zeitlich unbeschränkte Parkieren privater Motorfahrzeuge auf öffentlichem Grund ist bevorzugt Behinderten, Anwohnerinnen und Anwohnern und gleichermassen Betroffenen zu ermöglichen (§16).

Seit einer Volksabstimmung im Jahr 2010 ist zudem eine Anpassung des USG wirksam, die die bestehenden Ziele zur Reduktion des Autoverkehrs quantifiziert. Der neue §13 Abs. 2 des USG bestimmt:

> *Der Kanton sorgt dafür, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet gegenüber heute langfristig abnimmt, bis zum Jahr 2020 um mindestens 10%. Die Verkehrsleistung auf den Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen. Eine Verkehrszunahme durch Aus- und Neubau von Hochleistungsstrassen muss auf dem übrigen Streckennetz auch nach dem Jahr 2020 durch flankierende Massnahmen im gleichen Masse kompensiert werden.*

Das Reduktionsziel für den Autoverkehr ist jedoch nicht alleine massgebend, sondern den übrigen rechtlichen Grundlagen gleichgestellt. So unterstützt und konkretisiert das Reduktionsziel die bestehenden rechtlichen Grundsätze für eine hohe Lebensqualität in Basel-Stadt.

Zusammengefasst formuliert der Regierungsrat entsprechend dieser gesetzlichen Grundlagen mit dem Leitbild eine Verkehrspolitik, die städtische und regionale Mobilität mit urbaner Lebens- und wirtschaftlicher Standortqualität in Einklang bringt.

1.2
Grundlegende Fragen der Verkehrsplanung

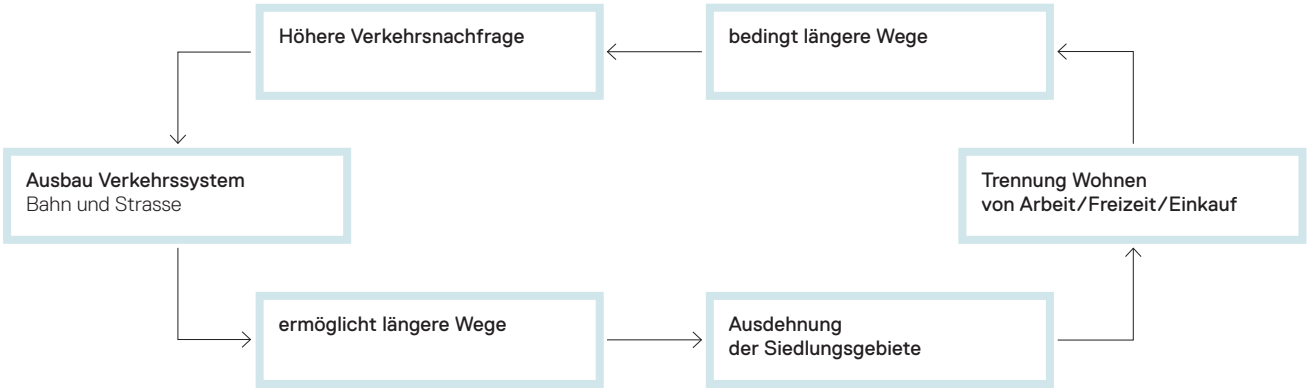
Warum hat der Verkehr in den letzten Jahrzehnten stark zugenommen?

In den letzten Jahrzehnten war das Verkehrswachstum auf unseren Strassen und Schienen wesentlich grösser als das Bevölkerungswachstum. Diese starke Zunahme ist die Folge von immer längeren Distanzen, die wir zurücklegen. Die zunehmende räumliche Trennung von Wohnen und Arbeiten, insbesondere seit den 1960er-Jahren, hat dazu geführt, dass die Erwerbstätigen längere Arbeitswege in Kauf nehmen müssen. Gleichzeitig haben der damals begonnene Bau des Autobahnnetzes und auch der Ausbau des Angebots im öffentlichen Verkehr das tägliche Pendeln über längere Wege überhaupt erst ermöglicht.

Mit dem steigenden Wohlstand hat sich der Wohnflächenbedarf pro Person stark erhöht. So haben zum Beispiel 1970 im Kanton Basel-Stadt 235 000 Einwohnerinnen und Einwohner in rund 92 000 Wohnungen gelebt. 2010 benötigten die damals 192 000 Einwohnerinnen und Einwohner von Basel 105 000 Wohnungen. Statt durchschnittlich 2,6 Personen wie 1970 belegen heute also nur noch 1,8 Personen eine Wohnung. Diese räumliche Ausbreitung, die auch in weiteren Bereichen (Arbeit, Einkauf) festgestellt werden kann, führt dazu, dass die Menschen längere Wege zurücklegen müssen, um Arbeit, Freizeit, Einkauf etc. nachzukommen. Diese «erzwungene» Mobilität führt wiederum zu Mehrverkehr und Kapazitätsproblemen auf Strasse und Schiene.

Zugleich wird es immer schwieriger, neue Strassen oder Bahnlinien zu bauen: Der Platz ist begrenzt, die Anwohnerinnen und Anwohner wollen zu Recht vor Lärm und Abgasen geschützt werden, weitere trennende Schneisen im Stadtgebiet sind unerwünscht. Die Gesellschaft kann und will sich einen Ausbau der Verkehrsnetze nur noch beschränkt leisten. Da die bestehenden Infrastrukturen zumindest in den Spitzenstunden an Kapazitätsgrenzen stossen, ist eine weitere Verkehrszunahme immer schwieriger zu bewältigen. Dass ein stetiger Ausbau der Verkehrskapazitäten keine nachhaltige Lösung des Verkehrsproblems darstellt, zeigt auch der Blick auf typische «autogerechte» Städte. So sind grosse Staus in Städten wie Miami oder Moskau trotz zehn- bis fünfzehnspurigen Autobahnen an der Tagesordnung.

Verkehrsspirale



Was sind umweltfreundliche Verkehrsmittel?

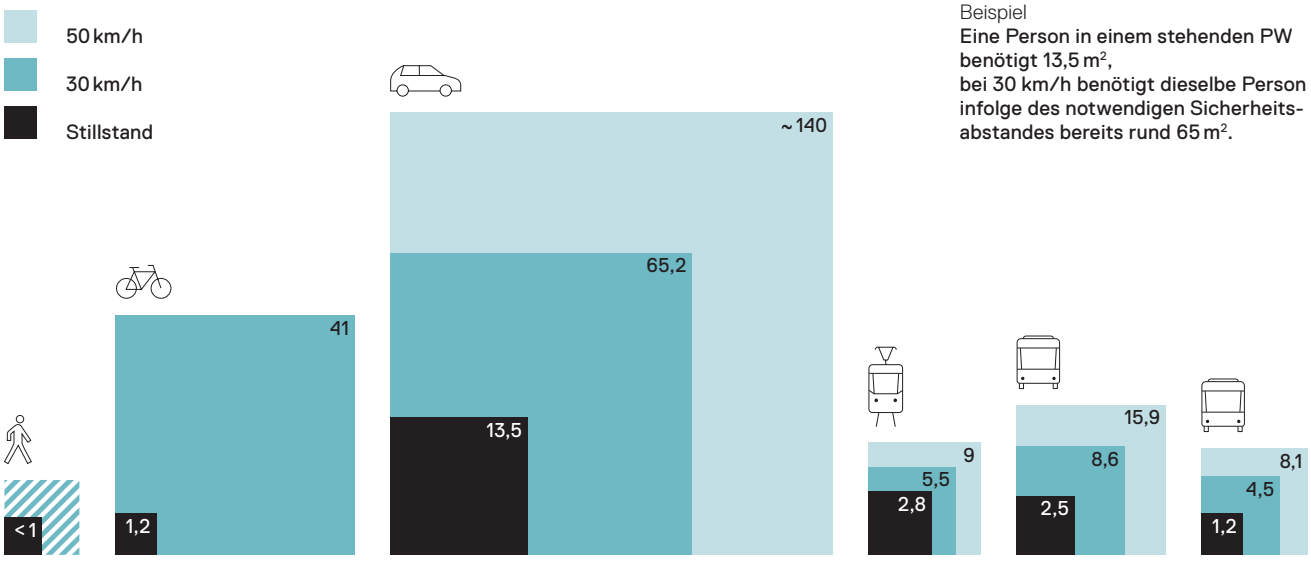
Umweltfreundliche Verkehrsmittel brauchen wenig Energie, produzieren wenig Lärm und Abgase und benötigen wenig Platz. Der Fuss- und Veloverkehr schneidet bei allen vier Kriterien deutlich besser ab als das Auto oder auch der öffentliche Verkehr. Trotz erheblichen technischen Verbesserungen belastet der Autoverkehr im Durchschnitt die Umwelt deutlich stärker als der öffentliche Verkehr. Allerdings hängt dieses Verhältnis stark von der Auslastung der einzelnen Fahrzeuge ab. So ist ein gut ausgelastetes Tram wesentlich energieeffizienter und auch wirtschaftlicher als der Transport gleich vieler Personen in Autos. Umgekehrt ist ein wirtschaftlicher Betrieb eines attraktiven öffentlichen Verkehrs in kleinen Dörfern fernab der nächsten Stadt nicht möglich. Das Auto ist dort das effizienteste Verkehrsmittel und auch umweltfreundlicher als ein schlecht ausgelasteter Dieselbus.

Was ist stadtgerechter Verkehr?

Neben Lärm und Luft ist für einen stadtgerechten Verkehr insbesondere der Flächenbedarf entscheidend. Je dichter ein Raum bebaut ist, desto besser kann der öffentliche Verkehr seine Vorteile ausspielen: effiziente Nutzung des wertvollen Strassenraums dank hoher Beförderungskapazität, geringe Lärm- und Abgasemissionen und kein Bedarf an Parkplätzen. Auch der Veloverkehr hat seine Stärken in einem engen, dicht bebauten Raum, wo mit kurzen Wegen viele verschiedene Ziele erreicht werden können.

Beim innerstädtischen Verkehr steht eine ausreichend hohe Kapazität im Vordergrund. Hohe Geschwindigkeiten sind nicht das Ziel, im Gegenteil: Geringeres Tempo erhöht die Verkehrssicherheit und reduziert den Platzbedarf. So benötigt ein Auto bei 30 km/h nur etwa halb so viel Raum wie bei 50 km/h.

Platzbedarf pro Person nach Verkehrsmitteln in Abhängigkeit der Geschwindigkeit



Quelle: www.zukunft-mobilitaet.net

Wie prägt die Siedlungsstruktur das Verkehrsaufkommen?

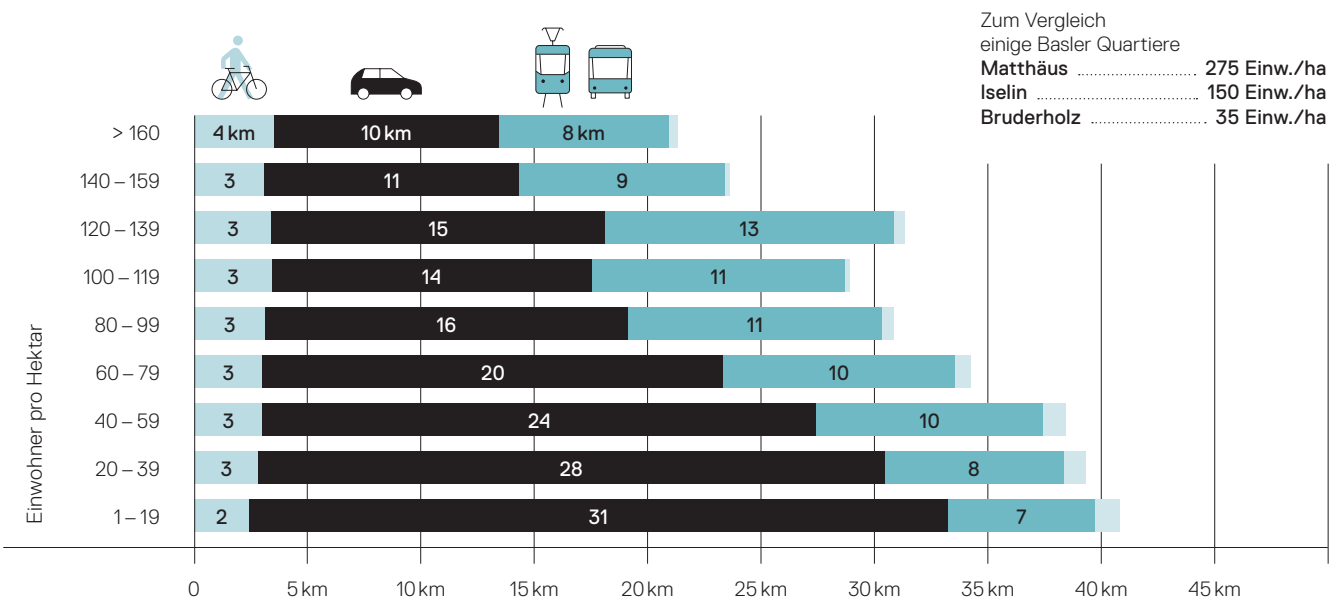
Die Zersiedelung und insbesondere die räumliche Trennung von Wohnen und Arbeiten führen zu mehr Verkehr. Umgekehrt gilt aber auch, dass mit einer guten Durchmischung von Wohnen, Arbeiten, Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten auf kleinerem Raum der Verkehr reduziert werden kann. Personen aus weniger dicht besiedelten Räumen legen in der Schweiz durchschnittlich rund 41 km pro Tag zurück. Menschen, die in dichter besiedelten Quartieren wohnen (z. B. Gundeli oder St. Johann), finden leichter ein Ziel in unmittelbarer Nähe. Sie legen deshalb durchschnittlich nur halb so weite Distanzen zurück (rund 22 km pro Tag). Da Personen aus dichter besiedelten Quartieren auch öfter zu Fuss gehen und vermehrt den öffentlichen Verkehr nutzen, ist der Unterschied der mit dem Auto zurückgelegten Distanzen noch grösser: Statt im Durchschnitt 31 km pro Tag legen sie nur 10 km pro Tag mit dem Auto zurück. Dass in dicht besiedelten Quartieren kürzere Wege zurückgelegt werden, gilt übrigens nicht nur für Arbeits- und Einkaufswege, sondern auch für Wege in der Freizeit.

Ist unser Verkehrssystem wirklich überlastet?

Wir alle sind schon im Stau gestanden oder haben uns über überfüllte Trams oder Züge beklagt. Dennoch ist der Auslastungsgrad unseres Verkehrssystems im Schnitt sehr gering: Die Kapazitätsprobleme auf der Strasse beschränken sich auf wenige Stunden am Tag; und selbst in dieser Zeit sitzt selten mehr als eine Person in einem Auto, d. h., 4 von 5 Sitzplätzen sind unbenutzt. Im öffentlichen Verkehr sind in den Spitzenstunden oft alle Sitzplätze belegt. Dass Personen an den Haltestellen zurückbleiben, weil sie nicht mehr ins Fahrzeug einsteigen können, kommt aber nur sehr selten vor. Über den ganzen Tag betrachtet, liegt die Auslastung des Tram- und Busangebotes in Basel grob geschätzt bei 30 % der Sitzplätze.

Ein Privatauto fährt heute im Durchschnitt weniger als eine Stunde pro Tag. Die übrigen 23 Stunden steht es auf einem Parkplatz. Auch bei den Parkplätzen sind nur diejenigen im öffentlichen Strassenraum ganztägig gut ausgelastet. Viele Tiefgaragen in reinen Wohngebieten sind hingegen tagsüber schlecht belegt, umgekehrt stehen Parkplätze von Einkaufszentren in der Nacht leer.

Zusammenhang von Siedlungsdichte und durchschnittlichen Weglängen (km/Tag)



Quelle: Mikrozensus 2010, Auswertung Metron (Zahlen gerundet)

Schlussfolgerungen für eine zukunftsfähige Siedlungs- und Verkehrspolitik

Eine nachhaltige städtische Verkehrspolitik setzt in erster Linie auf eine dichte und gemischte Siedlungsentwicklung, auf flächensparende Verkehrsmittel und auf eine effizientere Nutzung der vorhandenen Infrastrukturen und Verkehrsangebote.

- Dichte und gemischte Quartiere: **Dichte Quartiere mit unterschiedlichen Nutzungen und einer guten Versorgung sind die Voraussetzung, damit Menschen ihre Mobilitätsbedürfnisse (Arbeit, Freizeit, Einkauf) in ihrer unmittelbaren Wohnumgebung erfüllen können und nicht zu langen Wegen gezwungen werden.**
- Flächensparende Verkehrsmittel: **Ein hoher Anteil flächensparender Verkehrsmittel (Fussverkehr, Veloverkehr, öffentlicher Verkehr) ist die Voraussetzung, damit alle Verkehrsbedürfnisse im engen städtischen Raum Platz finden. Dieser flächensparende Verkehr wird mit einem attraktiven Leistungsangebot etwa des öffentlichen Verkehrs und für den Veloverkehr bei gleichzeitigen Einschränkungen des Autoverkehrs wirksam gefördert (Push- und Pull-Massnahmen).**
- Effizientere Nutzung der bestehenden Infrastrukturen und Verkehrsangebote: **Eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen und Verkehrsangebote ist die kostengünstigste Art, um ein weiteres Verkehrswachstum aufzunehmen bzw. heutige Kapazitätsprobleme zu lösen. Die entsprechenden Lösungsansätze sind äusserst vielseitig. Sie reichen von Parkleitsystemen und der optimierten Steuerung von Lichtsignalanlagen über das Teilen von Fahrzeugen (Bike- oder Carsharing) und das Vermitteln von Mitfahrgelegenheiten bis hin zu differenzierten Preisen (Mobility Pricing) und neuen Arbeitszeitmodellen, um Verkehrsspitzen in Stosszeiten abzufedern.**

Weitere Infrastrukturausbauten sind nur in wenigen Fällen nachhaltig, weil sie zusätzlichen Verkehr verursachen und häufig unwirtschaftlich sind. Ausbauten können jedoch gerechtfertigt sein, um Netzlücken (z. B. Herzstück der Regio-S-Bahn, vgl. Kap. 3.2) zu schliessen oder Engpässe zu beseitigen (z. B. Rheintunnel, vgl. Kap. 3.3). Hingegen führt ein genereller Kapazitätsausbau in der Regel zu zusätzlichen Problemen und ist kein nachhaltiger Lösungsbeitrag.

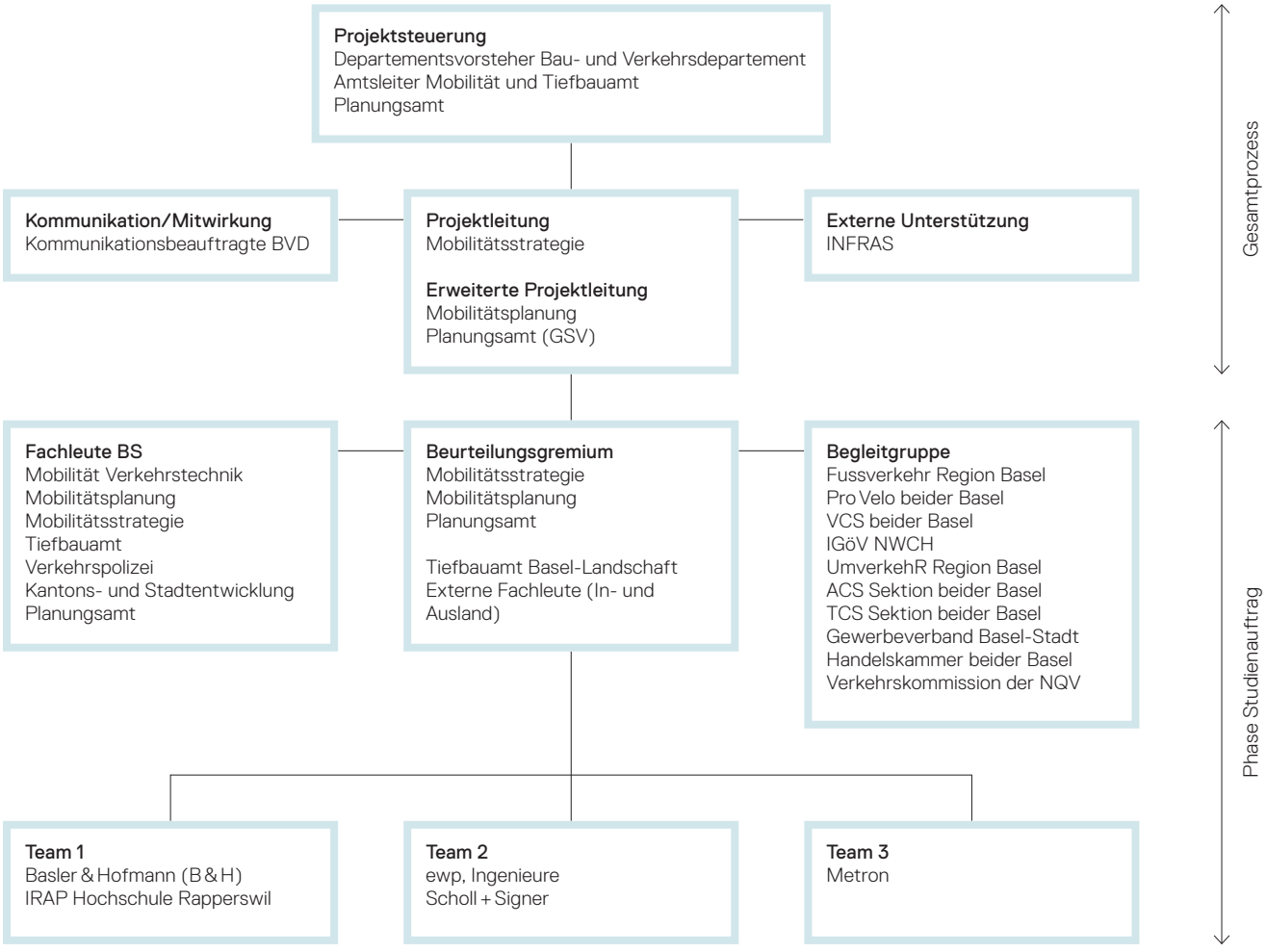
Das Verkehrspolitische Leitbild nimmt diese Grundsätze auf. Dichte und funktionsgemischte Quartiere werden in erster Linie über raumplanerische Ansätze gefördert (vgl. Kapitel 2.2) und deshalb in diesem Leitbild nicht vertieft behandelt. Die Förderung flächensparender Verkehrsmittel und die effizientere Nutzung der bestehenden Infrastrukturen und Verkehrsangebote sind in den sieben Massnahmenpaketen (vgl. Kap. 3.1 bis 3.7) berücksichtigt. In der Summe beschreibt das Verkehrspolitische Leitbild strategische Ziele und konkrete Massnahmen, die die erfolgreichen Weichenstellungen der Vergangenheit fortführen, und bindet zugleich neue Erkenntnisse, neue Verfahren und neue Technologien ein, damit der Verkehr in Basel auch in Zukunft sicher, umweltgerecht und wirtschaftlich fliessen kann.

1.3
Vorgehen und Organisation

Um die Basler Verkehrspolitik zu überprüfen und gegebenenfalls neuen Anforderungen anzupassen, haben drei unabhängige Expertenteams die Wirkungen der bisher geplanten Verkehrsprojekte abgeschätzt und ergänzende Massnahmen vorgeschlagen. Die Ergebnisse wurden in einem Synthesebericht zusammengefasst und in einer Ausstellung der Öffentlichkeit vorgestellt.

In der Folge hat der Regierungsrat das vorliegende Verkehrspolitische Leitbild erarbeitet, am 25. März 2014 in die Vernehmlassung gegeben und aufgrund der Rückmeldungen am 16. Juni 2015 bereinigt und verabschiedet.

Prozessorganisation Studienauftrag und Verkehrspolitisches Leitbild



1.4
Resultate des Studienauftrags

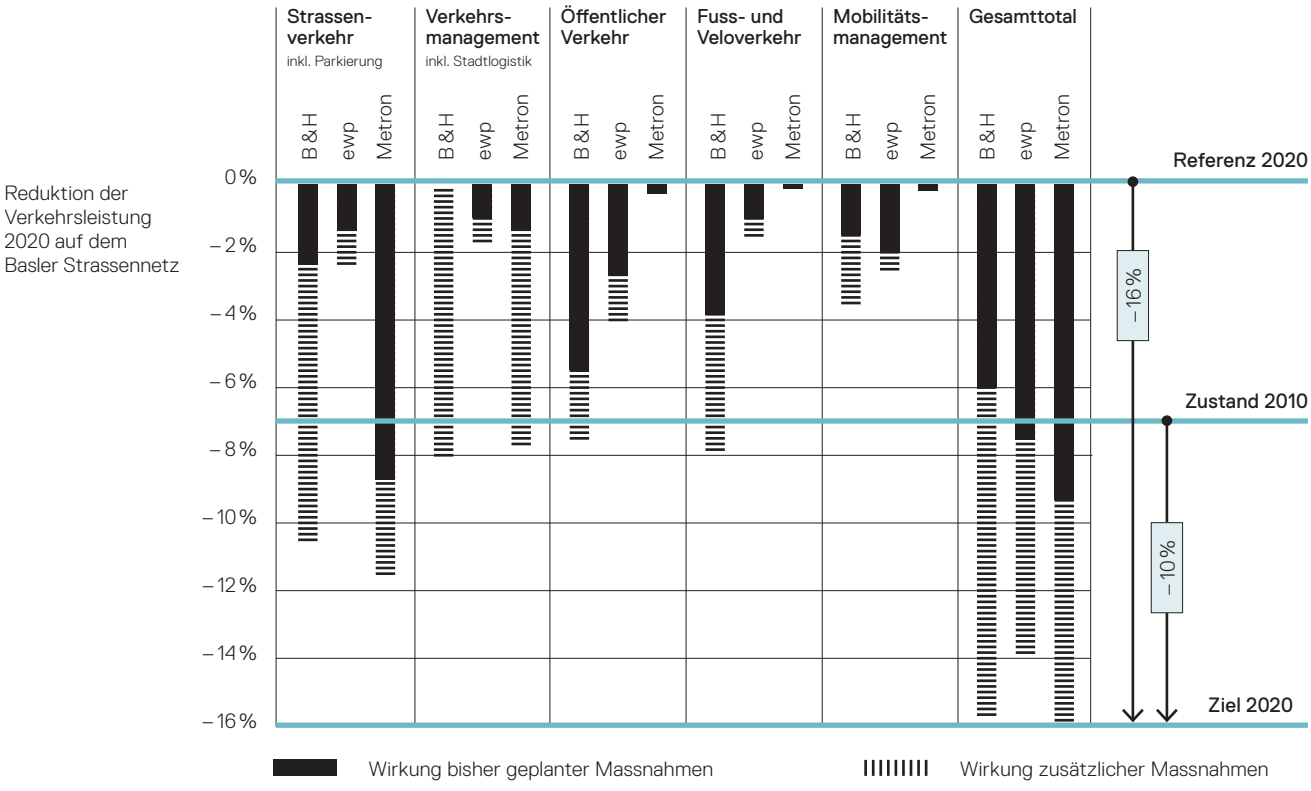
Der Studienauftrag hat auch die bisherige Basler Verkehrsplanung kritisch gewürdigt. Die drei Teams kommen übereinstimmend mit dem Beurteilungsgremium zum Schluss, dass die bisherige Basler Verkehrspolitik insgesamt sehr stimmig und zielgerichtet ist. Diese Politik fördert konsequent Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (sogenannte Pull-Massnahmen). So wurde der öffentliche Verkehr ausgebaut und der Fuss- und Veloverkehr massgebend gefördert.

Um jedoch einer Zunahme des Autoverkehrs bei einem erwarteten Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum auch künftig erfolgreich entgegenzuwirken, sind weitere, neue Massnahmen erforderlich. Alternative Verkehrsmittel zu fördern, ist weiterhin nötig, genügt aber nicht. Es sind auch Push-Massnahmen notwendig, die einschränkend auf den Autoverkehr einwirken (vor allem über Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement/Dosierung sowie Parkraumbewirtschaftung).

Die Teams kommen trotz unterschiedlicher Methoden zum selben Ergebnis: Die bisher geplanten Massnahmen können das prognostizierte Wachstum des motorisierten Individualverkehrs von rund 6 % zwischen 2010 und 2020 zwar verhindern, können das Verkehrsaufkommen aber nicht vermindern. Eine deutliche Reduktion wäre nur mit zusätzlichen Massnahmen erreichbar. Solche zusätzlichen Massnahmen erfordern jedoch politische Mehrheiten, das Mitwirken der regionalen Partner über die Kantons- und Landesgrenzen hinaus sowie grosse Anstrengungen bei deren Umsetzung.

Der Synthesebericht des Studienauftrags schlägt entsprechend Massnahmenpakete in den folgenden sieben Handlungsfeldern vor:
- Breite Veloförderung und attraktives gesamtregionales Veloroutennetz
- Optimierung der grenzüberschreitenden Information und Tarifierung im ÖV
- Städtisches und regionales Verkehrsmanagement
- Städtische und regionale Parkraumbewirtschaftung
- Stadtlogistik – stadtverträgliche Abwicklung des Güterverkehrs
- Weitere Verkehrsberuhigung und Aufwertung des öffentlichen Strassenraums
- Aktive Mobilitätsberatung und -information

Wirkungsabschätzung der drei Teams für bisher geplante und zusätzliche Massnahmen



2 Verkehrspolitisches Leitbild

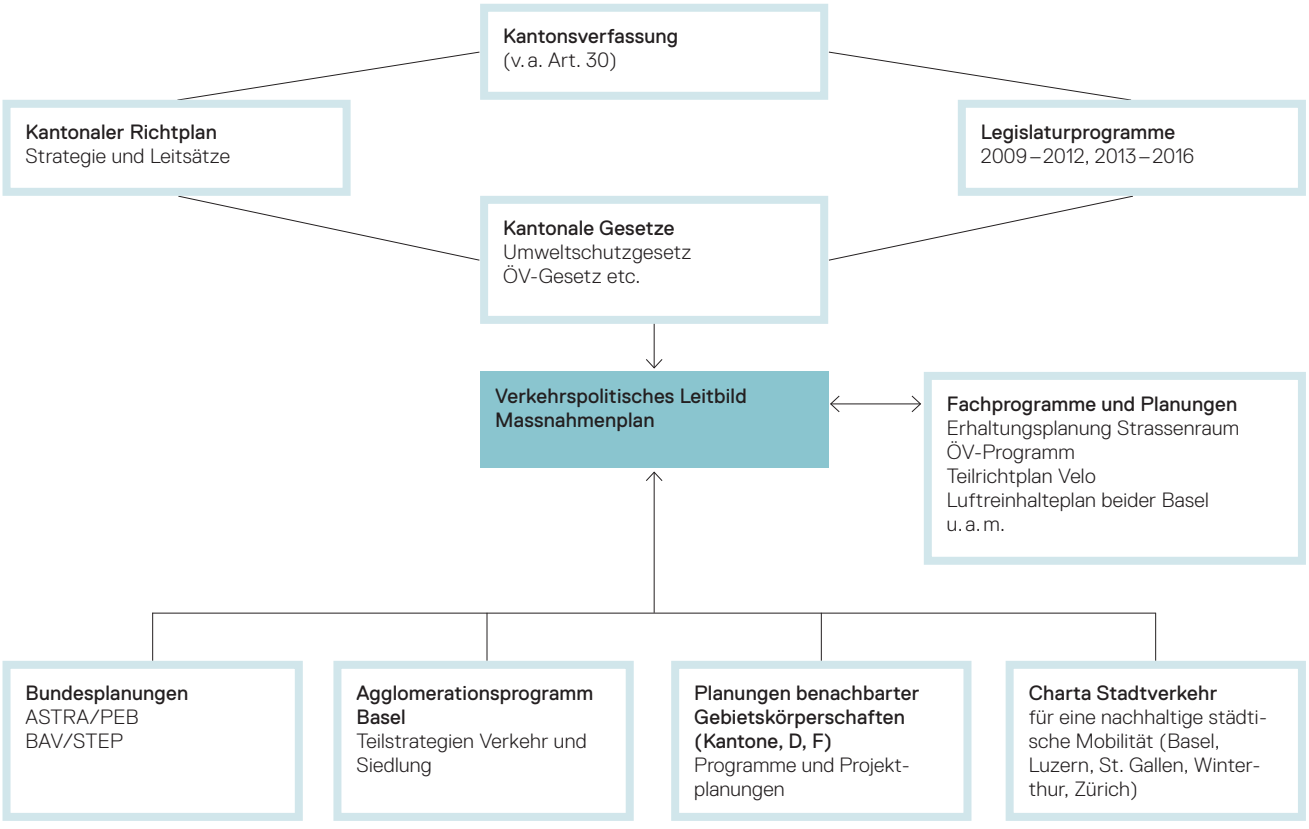
2.1 Politische Einordnung

Das Verkehrspolitische Leitbild hat Programmcharakter und stellt die basel-städtische Verkehrspolitik umfassend dar. Das Leitbild ersetzt den Verkehrsplan 2001. Der Massnahmenplan enthält die wesentlichen verkehrspolitischen Massnahmen für die nächsten 10 bis 15 Jahre.

Das Leitbild weist Schnittstellen zu verkehrspolitisch relevanten Grundlagen wie dem Richtplan oder dem Legislaturplan des Regierungsrates auf. Diese Grundlagen sind kohärent, behandeln in Bezug auf die Verkehrspolitik aber nur Teilaspekte. Das Verkehrspolitische Leitbild stellt hingegen die verkehrsplanerischen Grundsätze des Kantons umfassend und ganzheitlich dar. Es geht dabei in den folgenden Aspekten auch über die bestehenden Grundlagen hinaus:

- Das Leitbild enthält Aussagen zum Umgang mit Zielkonflikten zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln und zwischen den verschiedenen Teilzielen.
- Der Verkehrsplan 2001 ist weitgehend im Richtplan aufgegangen. Die im Verkehrsplan enthaltenen Aussagen zu einzelnen Projekten sind jedoch teilweise veraltet. Das Verkehrspolitische Leitbild ersetzt den Verkehrsplan als verbindliche Absichtserklärung des Regierungsrates.
- Das Verkehrspolitische Leitbild ist abgestimmt auf das Agglomerationsprogramm Basel, in das auch die Strategien der Nachbarregionen eingeflossen sind.

Strategische Positionierung des Verkehrspolitischen Leitbildes mit Massnahmen



Die Schnittstellen zu den regionalen und nationalen Planungen sind im Verkehrspolitischen Leitbild berücksichtigt und transparent dargestellt. Das Leitbild ist zudem mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt. Die entsprechenden Planungen und die regionale Koordination erfolgen laufend, insbesondere im Agglomerationsprogramm Basel, aber auch in der konkreten Projektplanung oder mit den Sachplanungen des Bundes (z. B. Programm Engpassbeseitigung Osttangente).

Das Verkehrspolitische Leitbild konzentriert sich auf den Landverkehr. Luftverkehr und Schifffahrt sind zwar bedeutsam für die internationale Erreichbarkeit der Agglomeration Basel und dank des landseitigen Modalsplits zugunsten der Bahn von mehr als 60 Prozent hat die Schifffahrt auch einen entlastenden Einfluss auf das Autobahnnetz. Jedoch sind die strategischen Grundsätze im Richtplan ausreichend definiert und die Wechselwirkung mit dem untergeordneten städtischen Strassennetz sind vergleichsweise gering. Weiter gehende Aussagen betreffend die landseitigen Verlagerungswirkungen der Schifffahrt erfolgen auf Stufe Massnahmenplan.

2.2 Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Die strategischen Schwerpunkte und der Massnahmenplan des vorliegenden Leitbildes konzentrieren sich auf den Verkehr. Reine Raumplanungsmassnahmen werden in diesem Rahmen nicht weiter ausgeführt. Selbstredend kann eine sinnvolle Verkehrspolitik jedoch nur in Abstimmung mit den Strategien und Massnahmen der Raumplanung erfolgreich sein (vgl. auch Kap. 1.2).

Die städtische Raumplanungspolitik ist im kantonalen Richtplan aus dem Jahr 2009 und mit der Anpassung 2012 umfassend dargelegt (Strategie- und Massnahmenteil). Objekt- bzw. Massnahmenblätter des Richtplans mit Auswirkungen auf den Verkehr sind:

- Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung (S 1.2)
- Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete (S 2.1)
- Innenstadtaufwertung (S 4.3)
- Verkehrsintensive Einrichtungen (S 3.1/2)
- Öffentliche Bauten und Anlagen (S 5.1 – 4)

Die Raumplanungsmassnahmen auf regionaler Ebene werden vor allem im Agglomerationsprogramm Basel abgestimmt. Dieses Instrument koordiniert und ergänzt die Siedlungsmassnahmen der einzelnen regionalen Gebietskörperschaften hinsichtlich agglomerationsspezifischer Herausforderungen. Zudem stellt das Agglomerationsprogramm Basel eine trinationale Abstimmung der Gesamtverkehrsplanungen (u. a. trinationales S-Bahn-Angebotskonzept sowie Strategie Strasse) auf die erwünschte Siedlungsentwicklung sicher.

ZONE
Zufahrt zum Güterumschlag ausserhalb Sperrzeit gestattet
Sperrzeit:
jobline
unternehmen mitte
fumare non fum

2.3
Verkehrspolitische Ziele

Das Verkehrspolitische Leitbild orientiert sich an vier übergeordneten verkehrspolitischen Zielen. Diese Ziele werden in sieben strategischen Schwerpunkten, denen konkrete Massnahmen (Massnahmenplan) zugeordnet sind, verfolgt. Ziele und Handlungsfelder sind nicht konfliktfrei. Wie mit Zielkonflikten im Grundsatz umgegangen wird, ist ebenfalls Bestandteil des Leitbildes.

Übergeordnete Ziele

Die Basler Verkehrspolitik verfolgt vier übergeordnete Ziele. Diese sind kohärent mit den entsprechenden Vorgaben der Kantonsverfassung (in Klammern jeweils wichtigste Paragrafen) und des kantonalen Richtplans (ST11 «Vereinbarkeit von Mobilität, urbaner Wohnqualität und Wirtschaftsstandort»):

A Gute Erreichbarkeit sicherstellen (§29/30 KV)
Verkehr[1] ist nicht Selbstzweck, sondern dient wirtschaftlichen und privaten Bedürfnissen. Eine hervorragende Erreichbarkeit der Wirtschafts- und Wohnregion Basel mit allen Verkehrsmitteln – grossräumig und hinsichtlich einzelner Stadtgebiete – ist ein essenzieller Standortfaktor im nationalen und internationalen Wettbewerb. Der Kanton Basel-Stadt setzt sich ein für einen attraktiven Agglomerationsverkehr und einen effizienten Güterumschlag, für rasche Verbindungen zu den schweizerischen Zentren sowie für den Anschluss an die internationalen Verkehrsachsen.

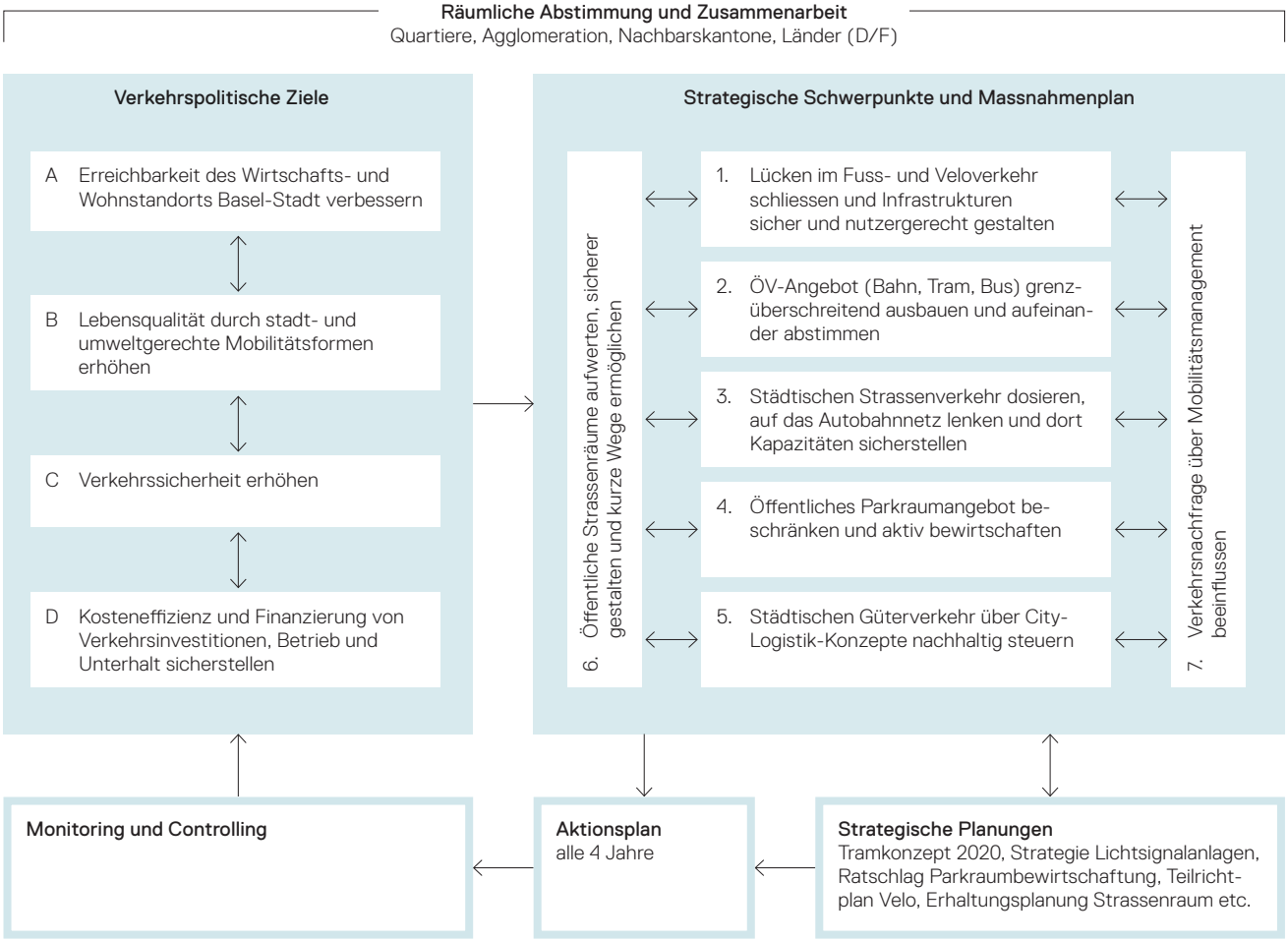
B Lebensqualität erhöhen (§33/34 KV)
Eine hohe Lebensqualität ist die wesentliche Voraussetzung für einen attraktiven Wohn- und Wirtschaftsstandort. Aus verkehrspolitischer Sicht wird unter Lebensqualität vor allem das Wohlbefinden von Anwohnerinnen und Anwohnern, Arbeitnehmenden sowie Besucherinnen und Besuchern im öffentlichen Raum verstanden. Dabei wird deutlich, wie unmittelbar die Wechselwirkungen zwischen z. B. städtebaulichen und verkehrspolitischen Massnahmen sind. So zieht eine verkehrsberuhigte Begegnungszone zusätzliche Fussgängerinnen und Fussgänger an. Diese wiederum machen den öffentlichen Raum belebter – und damit sicherer und attraktiver. Zugleich minimiert eine umweltfreundliche Mobilität die negativen Auswirkungen des Verkehrs (Lärm, Luft, Flächenverbrauch). ÖV, Fuss- und Veloverkehr haben Vorrang vor dem Autoverkehr. Diese Wechselwirkungen erhöhen die Lebensqualität und stärken so den Wohn- und Wirtschaftsstandort Basel.

C Verkehrssicherheit erhöhen (§30 KV)
Eine Verkehrspolitik, die die Unfallrisiken im Verkehr senkt, erhöht ebenfalls die städtische Lebensqualität. Gleichzeitig verringert sie die volkswirtschaftlichen Folgekosten von Verkehrsunfällen. Dabei sind besonders Kinder und ältere Personen zu schützen. Dem Fuss- und Veloverkehr ist genügend Raum zu geben; verbleibende Unfallschwerpunkte des Strassenverkehrs sind durch geeignete Massnahmen, insbesondere durch Temporeduktion des motorisierten Verkehrs, zu entschärfen.

D Kosteneffizienz sicherstellen (§30 KV)
Nachhaltige Verkehrspolitik heisst auch, dass die langfristige Finanzierung sichergestellt ist und nicht zulasten anderer Politikbereiche geht. Ein ökonomischer Einsatz der Verkehrsmittel berücksichtigt sowohl Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten als auch anderweitige Folgekosten (z. B. Erneuerungskosten). Im kantons- und länderübergreifenden Verkehr sind gerechte Kostenteiler auszuhandeln. Umbauten bestehender Infrastrukturen sind deshalb so weit wie möglich mit dem Erhaltungsbedarf zu koordinieren.

1 Verkehr und Mobilität sind nicht dasselbe. Während Mobilität das Bedürfnis und die grundsätzliche Möglichkeit zur Raumveränderung beschreibt, ist Verkehr das «Instrument» zur Umsetzung der Mobilität in Form von Fahrzeugen, Infrastrukturen und Regelungen. Mit Verkehr ist das physisch messbare Verkehrsaufkommen gemeint.

Verkehrspolitische Ziele und strategische Schwerpunkte



2.4
Strategische Schwerpunkte

Die Basler Verkehrspolitik verfolgt ihre Ziele mit Massnahmen in sieben strategischen Schwerpunkten. Die zentralen Massnahmen sind in Kapitel 3 näher erläutert.

1. Lücken im Fuss- und Veloroutennetz schliessen und Infrastrukturen sicher und nutzergerecht gestalten
   Der Ausbau von Angeboten für Fussgänger und Velofahrer dient verschiedenen Zwecken. Die Verlagerung von Autofahrten hat nach wie vor ein gewisses Potenzial, besonders im grenzüberschreitenden Verkehr, in Wegeketten und über mittlere Distanzen. Daneben entlastet der Fuss- und Veloverkehr die innerstädtischen ÖV-Kapazitäten zu Stosszeiten und verbessert generell die Lebensqualität sowie die Gesundheitsvorsorge. In Kombination mit dem öffentlichen Verkehr kann der Fuss- und Veloverkehr auch längere Autofahrten ersetzen, entsprechend kommt attraktiven Veloabstellanlagen an und hindernisfreien Zugängen zu ÖV-Haltestellen eine hohe Bedeutung zu. Deshalb ist es zum Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmenden wichtig, die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen. Besondere Beachtung findet die Ausrichtung auf eine risikoarme Verhaltensweise aller Verkehrsteilnehmenden, die sich durch gegenseitige Rücksichtnahme auszeichnet.

2. ÖV-Angebot (Bahn, Tram, Bus) grenzüberschreitend ausbauen und aufeinander abstimmen
   Der zusätzliche Verkehr aufgrund des zukünftigen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums soll in erster Linie über einen attraktiven und zuverlässigen öffentlichen Verkehr aufgefangen werden. Dazu sind weitere Angebotsausbauten erforderlich, neben dem Tram- und Busnetz vor allem bei den grenzüberscheitenden Linien der Regio-S-Bahn. Der Autoverkehr kann aber alleine mit ÖV-Ausbauten nicht ausreichend verlagert werden.

3. Städtischen Strassenverkehr dosieren, auf das Autobahnnetz lenken und dort Kapazitäten sicherstellen
   **Verkehrsmanagement-Massnahmen können den Strassenverkehr in der Stadt gezielt lenken und auf ein verträgliches Mass beschränken sowie den verbleibenden Autoverkehr möglichst auf das Autobahnnetz verlagern. Dies kann über bauliche bzw. verkehrstechnische (Spurabbau, Spurverengung usw. zugunsten ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr) und/oder betriebliche Massnahmen (Lichtsignalsteuerung) erreicht werden.
   Ein städtisches Verkehrsmanagementsystem muss mit einem künftigen regionalen System abgestimmt sein.**

4. Öffentliches Parkraumangebot beschränken und aktiv bewirtschaften
   Autofahrten mit Zielort Basel-Stadt lassen sich am effizientesten durch das Parkraumangebot beeinflussen. Dies gelingt über höhere Parktarife und ein verringertes Parkplatzangebot im öffentlichen Strassenraum, indem Quartierparkings erstellt werden. Die Parkraumbewirtschaftung wird so weit wie möglich regional koordiniert weiterentwickelt.

5. Städtischen Güterverkehr über City-Logistik-Konzepte nachhaltig steuern
   Rund 25% des städtischen Verkehrs entfallen auf den Güterverkehr. Dieser Güterverkehr ist räumlich und zeitlich stärker zu steuern, vor allem um die Quartiere zu entlasten. Aus wirtschaftlichen Gründen muss die Erreichbarkeit der verschiedenen Ziele des Güterverkehrs jedoch sichergestellt sein. Güterverkehrsfahrten können vor allem über eine effizientere Abwicklung der sogenannten ersten/letzten Meile verringert werden. City-Logistik-Konzepte, die gleichzeitig den städtischen Raum entlasten und einen wirtschaftlichen Güterverkehr ermöglichen, erfordern die enge Zusammenarbeit öffentlicher und privater Akteure.

6. Öffentliche Strassenräume aufwerten, sicherer gestalten und kurze Wege ermöglichen
   Die gezielte Umgestaltung öffentlicher Strassenräume hilft, den Autoverkehr zu verringern. Im Vordergrund stehen ein möglichst homogener, flüssiger Gesamtverkehr, eine höhere Verkehrssicherheit und eine gute Aufenthaltsqualität durch angeglichene Geschwindigkeiten der einzelnen Verkehrsmittel. Neben Projekten für Strassen und Plätze umfasst dies auch die flächendeckende Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten (Tempo 30 und Begegnungszonen). Lokale Geschwindigkeitseinbussen im öffentlichen Verkehr sind dabei zulässig, solange das ÖV-System an anderer Stelle entsprechend beschleunigt werden kann.

7. Verkehrsnachfrage über Mobilitätsmanagement beeinflussen
   Mobilitätsmanagement wirkt über die Sensibilisierung verschiedener Zielgruppen für ein nachhaltiges und sicheres Verkehrsverhalten indirekt darauf ein, wofür und wie häufig das Auto genutzt wird. Im Vordergrund stehen Beratungs- und Informationsangebote, Kampagnen, ökonomische Anreize und neue innovative Mobilitätsangebote wie z. B. Carsharing-Systeme.

In allen strategischen Schwerpunkten ist eine enge Zusammenarbeit über die Kantonsgrenze hinweg von grosser Bedeutung: Verkehr findet in funktionalen Räumen statt. Der Kanton Basel-Stadt muss deshalb die eigenen Handlungsmöglichkeiten konsequent nutzen, gleichzeitig aber auch die Zusammenarbeit mit den benachbarten (kommunalen und regionalen) Gebietskörperschaften und übergeordneten nationalen Behörden (z. B. ASTRA) gezielt ausbauen.

2.5
Umgang mit Zielkonflikten

Der städtische Raum ist begrenzt. Aus dieser Tatsache ergeben sich zahlreiche Konflikte zwischen Ansprüchen der Verkehrsteilnehmenden und Ansprüchen von Anwohnerschaft, Arbeitnehmenden und Besucherinnen und Besuchern. Hinzu kommen die unterschiedlichen Auswirkungen der einzelnen Verkehrsmittel wie Raumbedarf, Emissionen oder Geschwindigkeiten. Vor allem im Umgang mit folgenden Zielkonflikten sind im Rahmen der vier verkehrspolitischen Ziele möglichst konkrete verkehrspolitische Prioritäten[2] zu definieren:

Erreichbarkeit versus Lebensqualität

Das ist der Grundkonflikt jeden städtischen Verkehrs. Städte müssen mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar sein. Gleichzeitig erwarten die Bewohnerinnen und Bewohner möglichst geringe negative Auswirkungen wie Lärm, Luftverschmutzung, Gefährdung oder Unfallrisiken. Deshalb werden für Verkehrsvorhaben im Spannungsfeld von Erreichbarkeit und Lebensqualität folgende Aspekte abgewogen:

- **Aus Umwelt-, Sicherheits- und Platzgründen notwendige Einschränkungen des Autoverkehrs müssen durch entsprechende Angebote im öffentlichen Verkehr sowie im Fuss- und Veloverkehr kompensiert werden. Diese Verkehrsmittel geniessen im städtischen Raum Priorität gegenüber dem Autoverkehr.**
- **Der städtische Raum muss für alle, speziell auch für den Wirtschaftsverkehr (Lieferungen, Handwerker, Dienstleistungen usw.), mit entsprechenden Strassen erschlossen und zugänglich sein. Dafür müssen das Autobahnnetz und die städtischen Hauptachsen über die erforderlichen Kapazitäten verfügen. Die zulässige Geschwindigkeit auf den Stadtstrassen ist aufgrund der geringen innerstädtischen Distanzen weniger bedeutsam. Für den städtischen Wirtschaftsverkehr sind zudem adäquate Zufahrts- und Abstellmöglichkeiten vorzusehen.**
- **In Wohngebieten ist die Lebensqualität höher zu gewichten als die Erreichbarkeit. Deshalb sind in Strassenzügen mit überwiegendem Wohncharakter der Verkehr auf das notwendige Minimum zu begrenzen und die Geschwindigkeiten für den motorisierten Verkehr zu beschränken.**
- **Reduzierte Geschwindigkeiten müssen auf Strecken mit öffentlichem Verkehr dort in Kauf genommen werden, wo sie zwingend notwendig sind, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Das ÖV-System in seiner Gesamtheit soll über anderweitige Ausbauten/ Ausgleichsmassnahmen dennoch beschleunigt werden.**
- **Beim weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs sind dessen negative Auswirkungen durch technische und organisatorische Massnahmen zu minimieren (Lärmreduktion, bessere Antriebstechnik, optimierte Haltestellen usw.).**

2 Die Priorisierung von einzelnen Projekten ist nicht Bestandteil des Verkehrspolitischen Leitbildes, sondern wird im Rahmen der einzelnen Planungsprogramme bzw. im üblichen politischen Prozess vorgenommen (vgl. auch Kapitel 3).

Verkehrssicherheit versus Lebensqualität[3] und Erreichbarkeit

Fussgänger und Velofahrer leisten die grössten Beiträge an einen stadt- und umweltgerechten Verkehr. Sie nehmen am wenigsten Platz in Anspruch und verursachen am wenigsten negative Auswirkungen. So geht von Fussgängern und Velofahrern die geringste Gefährdung für andere Verkehrsteilnehmende aus. Umgekehrt sind Fussgänger und Velofahrer jedoch selbst den grössten Unfallrisiken ausgesetzt. Den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehr und eine Ausrichtung der Verkehrsplanung auf die Bedürfnisse von Fussgängern und Velofahrern sind langfristig am nachhaltigsten, um gleichzeitig die Verkehrssicherheit und die Lebensqualität zu erhöhen. Konkrete Projekte im Spannungsfeld Verkehrssicherheit und Lebensqualität bzw. Erreichbarkeit sind anhand folgender Kriterien zu beurteilen:

- **Wo ein hohes Autoverkehrsaufkommen unvermeidlich ist, werden systematische Analysen durchgeführt, um Unfallschwerpunkte zu entschärfen. Zudem müssen attraktive und sichere Alternativrouten für den Fuss- und Veloverkehr geprüft werden. Wo keine entsprechenden Alternativen möglich und/oder sinnvoll sind, steht die Temporeduktion als Massnahme im Vordergrund.**
- **Durch Verkehrslenkung soll der Autoverkehr auf verkehrsorientierte, besonders auf leistungsfähige Hauptverkehrsstrassen und Autobahnen geführt werden. Dies dient der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität gleichermassen.**
- **Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dürfen den Fuss- und Veloverkehr nicht wesentlich behindern (z. B. indem Fussgänger und Velofahrer Umwege zu sichereren Wegen und Strassen in Kauf nehmen müssen).**
- **Eine vollständige Trennung der Verkehrsmittel ist in den engen städtischen Verhältnissen nicht möglich und auch nicht sinnvoll. Mehr Verkehrssicherheit soll deshalb über eine fuss- und velofreundliche Gestaltung des Strassenraums und tiefe Geschwindigkeiten erreicht werden. Beides trägt zu einem risikoarmen Verhalten der Verkehrsteilnehmenden und gegenseitiger Rücksichtnahme bei.**
- **Durch eine systematische Analyse der bestehenden Infrastruktur werden Schwach- und Gefahrenstellen erkannt und laufend beseitigt.**
- **Durch systematische Sicherheitsbeurteilungen bei Umgestaltungen oder Neuplanungen wird die Infrastruktur sicherer.**

Kosteneffizienz versus Erreichbarkeit und Lebensqualität

Verkehrsangebote müssen bezahlbar bleiben. Die Ansprüche anderer Politikbereiche (z. B. Bildung, Gesundheit, Soziales, Kultur) an den Finanzhaushalt des Kantons sind gross. Umgekehrt sind eine gute Erreichbarkeit und eine hohe Lebensqualität wichtige Standortfaktoren. Investitionen in diese Bereiche fördern die Wirtschaft, den Wohlstand und die Attraktivität als Wohnort. Konkrete Lösungsansätze im Spannungsfeld Kosten/Erreichbarkeit/Lebensqualität sind:

- **Im Zuge notwendiger Erhaltungsmassnahmen werden nur sanierungsbedürftige Strassenabschnitte oder Plätze entsprechend den definierten Anforderungen angepasst. Eine Ausnahme bilden stark unfallgefährdete Strassenabschnitte, die als Sofortmassnahmen kurzfristig und mit möglichst geringem (baulichem) Aufwand verbessert werden. Eine weitere Ausnahme sind Ausbauten, für die eine hohe Nachfrage besteht, wie z. B. Tramneubaustrecken gemäss dem Konzept «Tramnetz 2020», deren Umsetzungspriorität je nach Wirtschaftlichkeit der Einzelstrecke festgelegt wird.**
- **Fuss- und Veloverkehr sind die günstigsten Verkehrsmittel. Investitionen (auch grössere) in die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs tragen somit in der Regel zur Kosteneffizienz des Gesamtverkehrssystems bei (vgl. z. B. Studie «Effizienz von öffentlichen Investitionen in den Langsamverkehr», ASTRA 2003).**
- **Der Verkehr ist heute stark subventioniert.[4] Auch dies ist ein Grund für die grosse Nachfragesteigerung der letzten Jahrzehnte. Sowohl beim Autoverkehr als auch beim ÖV ist deshalb eine stärkere Nutzerfinanzierung anzustreben. Um unerwünschte Verlagerungen vom ÖV auf das Auto zu verhindern, müssen die Nutzerkosten im Gleichschritt auf beiden Seiten steigen. Dies kann der Kanton jedoch nur in geringem Masse alleine steuern.**

3 Verkehrssicherheit ist ein wesentlicher Bestandteil der Lebensqualität. Dennoch besteht ein Zielkonflikt zwischen diesen beiden Bedürfnissen: Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, die primär auf eine Verkehrstrennung ausgerichtet sind, können die Aufenthaltsqualität verringern (z. B. Autobahnen als sehr sichere Verkehrsanlage, die jedoch zu erheblichen Umwegen für den Fuss- und Veloverkehr führen können).

4 Auch wenn die Strassenrechnung des Bundes eine Deckung der direkten Kosten nachweist, ist auch der Strassenverkehr unter Berücksichtigung der externen Kosten stark subventioniert.

Personenverkehr versus Güterverkehr

Bei der Ausgestaltung von Massnahmen, die direkt auf den Strassenverkehr wirken, stellt sich die Frage, ob einzelne Verkehrsarten bevorzugt behandelt werden sollen. Für den städtischen Güterverkehr, der rund 25% des Verkehrs ausmacht, ist diese Frage besonders relevant. Dieser kann im Gegensatz zum Personenverkehr weniger kanalisiert und nicht auf den öffentlichen Verkehr verlagert werden. Eine pauschale Priorisierung einer Verkehrsart ist jedoch nicht angebracht. Ziel ist deshalb, den städtischen Güterverkehr zeitlich und räumlich optimal zu steuern (z. B. bevorzugte Regelungen zu Anlieferzeiten, Dosiersysteme in den Pendlerspitzenzeiten, Zugangsbeschränkungen des Schwerverkehrs zu Quartieren usw.) und positive Anreize für eine effizientere Abwicklung zu setzen (z. B. Entwicklung von City-Logistik-Lösungen).

Trotz allgemeiner Grundsätze lassen sich Zielkonflikte nicht generell lösen. Vielmehr braucht es im Einzelfall abgestimmte Ansätze, die neben den Ansprüchen des Verkehrs auch orts- und nutzungsspezifische Anliegen berücksichtigen (z. B. angestrebte Veränderungen im Wohnumfeld, Anliegen bezüglich Freiflächen und Begrünung, Berücksichtigung bestehender Gas-, Wasser-, Stromleitungen usw.). Diese Abwägungen erfolgen laufend in allen Planungsphasen eines Projektes.

11
Aesch
Apotheke
BS 1185

3 Massnahmenplan

Herleitung und Übersicht

Die strategischen Schwerpunkte des Verkehrspolitischen Leitbildes bilden die Basis für die Entwicklung geeigneter Massnahmen. Eine weitere Grundlage sind die Ergebnisse des Studienauftrags (Kapitel 1.4). Darauf aufbauend hat der Regierungsrat prioritäre Massnahmen innerhalb der strategischen Schwerpunkte bestimmt und sich dabei an folgenden Grundsätzen orientiert (siehe folgende Tabelle):

- Wirksamkeit: Die Massnahmen sollen möglichst zu allen vier verkehrspolitischen Zielen beitragen. Neue Massnahmen sollen in erster Linie den Autoverkehr reduzieren, dürfen aber die gute Erreichbarkeit von Basel nicht einschränken.
- Kostenminimierung: Mit Blick auf die knappen öffentlichen Finanzmittel und die Ansprüche anderer Politikbereiche soll eine stadtverträgliche Mobilität mit möglichst wenig finanzrechtlich neuen Mitteln vorangetrieben werden. Die vorhandenen Ressourcen sind zielgerichtet einzusetzen sowie laufende oder geplante Aktivitäten/Programme zu optimieren.
- Regionale Abstimmung: Der städtische Strassenverkehr ist nur zu rund 30% stadtinterner Binnenverkehr. Eine sinnvolle Verkehrsplanung und Massnahmen mit Wirkung über die Stadtgrenzen hinaus müssen deshalb mit den regionalen Partnern abgestimmt werden. Nur gemeinsam können der Verkehr von ausserhalb des Kantons und der Transitverkehr beeinflusst werden. Insofern sind die Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel aktiv zu unterstützen.
- Monitoring und Flexibilität: Die Wirkungen der Massnahmen sollen, soweit möglich, laufend überprüft werden. Basierend auf den Ergebnissen des Monitorings sind die Aktionspläne in periodischen Abständen anzupassen und die Schwerpunkte gegebenenfalls neu auszurichten.

Die folgende Tabelle zeigt den Massnahmenplan im Überblick. Die Reihenfolge der Massnahmen stellt keine Priorisierung dar. Entscheidend ist ein ausgewogenes Gesamtpaket von Massnahmen, denn nur so können Synergien realisiert werden und die einzelnen Massnahmen ihre volle Wirkung entfalten. Die folgenden Kapitel beschreiben die Hauptaufgaben in den einzelnen Massnahmenbereichen. Dabei werden nicht nur neue, sondern auch relevante bisher schon vorgesehene (aber teilweise noch nicht beschlossene) Massnahmen aufgeführt.

Da Basel-Stadt zwar in einigen Bereichen eigenständig handeln kann, eine nachhaltige Verkehrspolitik jedoch über die gesamte Region abgestimmt sein muss, sind neben Massnahmen unter Federführung des Kantons Basel-Stadt auch die agglomerationsweit geplanten Massnahmen bedeutsam. Namentlich in den Bereichen Verkehrssteuerung, Parkraumpolitik und Mobilitätsmanagement sind verstärkte Anstrengungen im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel vorgesehen und entsprechend in der Massnahmenübersicht enthalten.

Massnahmen, die bis zum Jahr 2015 bereits umgesetzt sind, werden nicht mehr aufgeführt. Im Rahmen des Studienauftrags haben alle drei Teams die bisherige Basler Verkehrspolitik als nachhaltig und kohärent beurteilt. Die wichtigsten seit 2010 (Annahme des neuen §13 USG) umgesetzten Massnahmen sind: Verlängerung der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein, grenzüberschreitende Buslinien nach Grenzach und Hegenheim, Verkehrskonzept Innenstadt, Birskopfsteg, Pendlerfonds und der Pilotversuch für ein stationsungebundenes Carsharing (Catch a Car).

Hinzu kommen Massnahmen, die weitergeführt werden, wie die Öffnung diverser Einbahnstrassen für den Velogegenverkehr, der Pilotversuch für Rechtsabbiegen bei Rot an Lichtsignalanlagen für Velofahrer, die Einrichtung von Begegnungszonen und weitere Kleinmassnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie verschiedene Massnahmen des Mobilitätsmanagements (z. B. E-Bike in Unternehmen, Mobilitätswoche Basel Dreiland, Kampagne «Fair im Verkehr»).

In Arbeit/laufender Vollzug unter Federführung Basel-Stadt
Ergänzende Massnahmen unter Federführung Basel-Stadt
In Arbeit/ergänzende Massnahmen unter Federführung Dritter

Massnahmenplan im Überblick

Massnahmenbereich	Massnahme	Ergebnis	Zeithorizont
1. Fuss- und Veloverkehr	Teilrichtplan Velo: Erarbeitung und Umsetzung	Konzept und bauliche Realisation	2013–2028
	Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege: Erarbeitung und Umsetzung	Konzept und bauliche Realisation	2015–2030
	Erstellungspflicht für private Veloabstellplätze ausbauen	Anpassung Bau- und Planungsgesetz und neue Verordnung	2014/2015
	Ersatz Rahmenausgabenbewilligung Fuss- und Veloverkehr	Finanzielle Mittel für kleine und mittlere Projekte (neu über ordentliches Budget)	ab 2015
	Finanzierung und Umsetzung Schlüsselprojekte (Lückenschlüsse, Velostationen)	Bauliche Realisation von Schlüsselprojekten	2016–2030
	Regionales Velohauptroutennetz: Konkretisierung Massnahmen und Umsetzung	Planung, Projektierung und Realisation	2014–2025
2. Öffentlicher Verkehr	Umsetzung Konzept «Tramnetz 2020»	Planung, Projektierung und Realisation von ca. 10–15 neuen Tramstreckenabschnitten	2013–2030
	Angebotsverbesserungen Busnetz	Inbetriebnahme	2015–2025
	Angebotsverbesserungen Regio-S-Bahn Basel (inkl. des notwendigen Infrastrukturausbaus wie z.B. Herzstück)	Ausbauten Zufahrtsstrecken Bau Herzstück Inbetriebnahme ¼-Std.-Takt	2020–2030
	Aufbau trinationale Bestellerorganisation Regio-S-Bahn	Inbetriebnahme Neuorganisation	2020–2025
	Verkehrsverbund	Inbetriebnahme Verkehrsverbund	2020–2025
	Trinationaler Tarifverbund	Inbetriebnahme Tarifverbund	2020–2025
3. Strassenverkehr	Städtisches Verkehrsmanagement	Konzept	2015/2016
	Sicherstellung HLS-Kapazitäten (Ausbau Osttangente/ABAC)	HLS-Ausbauten und flankierende Massnahmen realisiert	2020–2030
	Regionales Verkehrsmanagementkonzept	Konzept	2016
4. Parkraumangebot	Umsetzung Ratschlag Parkraumbewirtschaftung	Neue Parkkarten eingeführt und alle weissen Parkplätze ummarkiert	2013–2016
	Evaluation Parkraumbewirtschaftung	Wirkungsnachweis aktuelle Umsetzung und Konzept für Anpassungen	2015–2017
	Förderung von Quartierparkings	Konzept und Anreize	2017–2020
	Anpassung Parkplatzverordnung	Optimierte Verordnung	2015
	Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung im inneren Agglomerationsbereich	Konzept	2014–2016
5. Städtischer Güterverkehr	Konzept städtischer Güterverkehr	Konzept	2014/2015
	Trimodales Containerterminal Basel Nord	Planung, Projektierung und Realisation	2018–2021
6. Öffentlicher Strassenraum	Öffentliche Räume im Rahmen Erhaltungsplanung aufwerten	Bauliche Realisation	laufend
	Umsetzung Tempo-30-Konzept	Einführung Tempo 30 auf ca. 50–70 Streckenabschnitten	2013–2018
	Einrichtung weiterer Begegnungszonen	Einrichtung von ca. fünf zusätzlichen Begegnungszonen pro Jahr	laufend
	Umsetzung Gestaltungskonzept Innenstadt (Entwicklungsrichtplan Innenstadt)	Bauliche Umgestaltung	laufend
	Umfassendes Verkehrssicherheitskonzept erarbeiten und umsetzen	Verkehrssicherheitsplan und neue Rahmenausgabenbewilligung Verkehrssicherheit	2014–2025
7. Mobilitätsmanagement	Aktionsprogramm «Basel unterwegs»	Bereitstellung neuer Serviceangebote und Durchführung von Aktionen, Kampagnen	laufend
	Wirtschaftsfreundliches Mobilitätsmanagement in Unternehmen	Betriebliche Massnahmen in einigen Unternehmen eingeführt	2014–2016
	Mobilitätsmanagement in der Kantonsverwaltung: Pilotprojekt BVD	Realisation Pilotprojekt	2014/2015
	Mobilitätsbildung bei Kindern und Jugendlichen	Bildungsangebote für Schulen bereitgestellt	2014/2015
	Regionales Mobilitätsmanagement	Informations- und Serviceangebote bereitgestellt	2016–2020

3.1
Fuss- und Veloverkehr

Der Teilrichtplan Velo bildet die Grundlage, um das Veloroutennetz und die wichtigen Veloabstellanlagen auf Allmend weiterzuentwickeln. Dieser Teilrichtplan ist in den nächsten Jahren konsequent umzusetzen, und die einzelnen Strecken sind entsprechend den Bedürfnissen auszubauen (neu mit Unterscheidung von Basisrouten und Pendlerrouten). Für kleine und mittlere Projekte steht dafür eine Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr zur Verfügung, die aber voraussichtlich im Laufe des Jahres 2015 aufgebraucht sein wird. Als Ersatz wird dem Grossen Rat eine Erhöhung des ordentlichen Budgets beantragt.

Will man mehr Menschen für das Velofahren gewinnen, muss man der subjektiv als ungenügend empfundenen Verkehrssicherheit (Ergebnis aus Veloklimatest 2010) entgegenwirken. Das Veloroutennetz (Basisnetz) muss es daher erlauben, komplexe Verkehrsknoten mit hohen Belastungen auf alternativen Routen zu umfahren. Dafür müssen, mitunter mit entsprechendem Aufwand, Lücken geschlossen werden (z. B. Bachletten – Gundeldingen, Dreiländereck – Weil – Friedlingen). Einer vermehrten Velonutzung ebenfalls förderlich ist ein attraktives Angebot öffentlicher Abstellplätze. Neben vielen kleinen dezentralen Anlagen braucht es auch grössere Velostationen an wichtigen Zielen des Veloverkehrs (z. B. Badischer Bahnhof, Innenstadt). Es ist deshalb für eine wirksame Förderung des Veloverkehrs von strategischer Bedeutung, dass auch grosse Schlüsselprojekte realisiert werden können.

Mit dem Pilotversuch für Rechtsabbiegen bei Rot an Lichtsignalanlagen für Velofahrer nimmt Basel schweizweit eine Vorreiterrolle in der Veloförderung ein. Der erfolgreiche Pilotversuch wurde in Absprache mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) ausgedehnt. Basel beantragt zudem eine Änderung des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, damit das Rechtsabbiegen bei Rot für Velos in der ganzen Schweiz eingeführt werden kann.

Neben öffentlichen Abstellplätzen ist es auch wichtig, dass Gebäude mit der erforderlichen Anzahl an Veloabstellplätzen in guter Qualität ausgestattet sind. Hierauf nimmt der Kanton Basel-Stadt über seine Baugesetzgebung und seine Bewilligungspraxis entscheidenden Einfluss.

Neben Velorouten in der Stadt kommt auch der regionalen Verknüpfung hohe Bedeutung zu. Mit der steigenden Anzahl E-Bikes werden Veloverbindungen mittlerer Länge immer wichtiger. Das Agglomerationsprogramm Basel hat ein Konzept für ein agglomerationsweites Velohauptroutennetz und für Projekte im Umland (z. B. Velo Oberrhein) erarbeitet, das den Fokus auf den Pendlerverkehr legt. Der Kanton unterstützt die Umsetzung und die Abstimmung an den Schnittstellen zu den Planungen des Umlands aktiv.

Ein «Masterplan Veloverkehr» soll die verschiedenen Vorhaben zusammenfassen und aufeinander abstimmen. Der Masterplan legt damit die Basis für die Umsetzungsplanung des ambitionierten Massnahmenpakets im Veloverkehr.

Für den Fussverkehr sind die Überarbeitung des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege anzugehen und Lücken konsequent zu schliessen. Die Lückenschlüsse sollen möglichst so ausgestaltet werden, dass sie dem Fuss- und dem Veloverkehr gleichermassen dienen.

Darüber hinaus bedarf es laufender (flächendeckender) Optimierung in vielen Kleinprojekten (z. B. Sanierung Fussgängerstreifen, Trottoirüberfahrten, Begegnungszonen) und der konsequenten Berücksichtigung der Fussgängerbedürfnisse bei der Gestaltung des öffentlichen Raums.

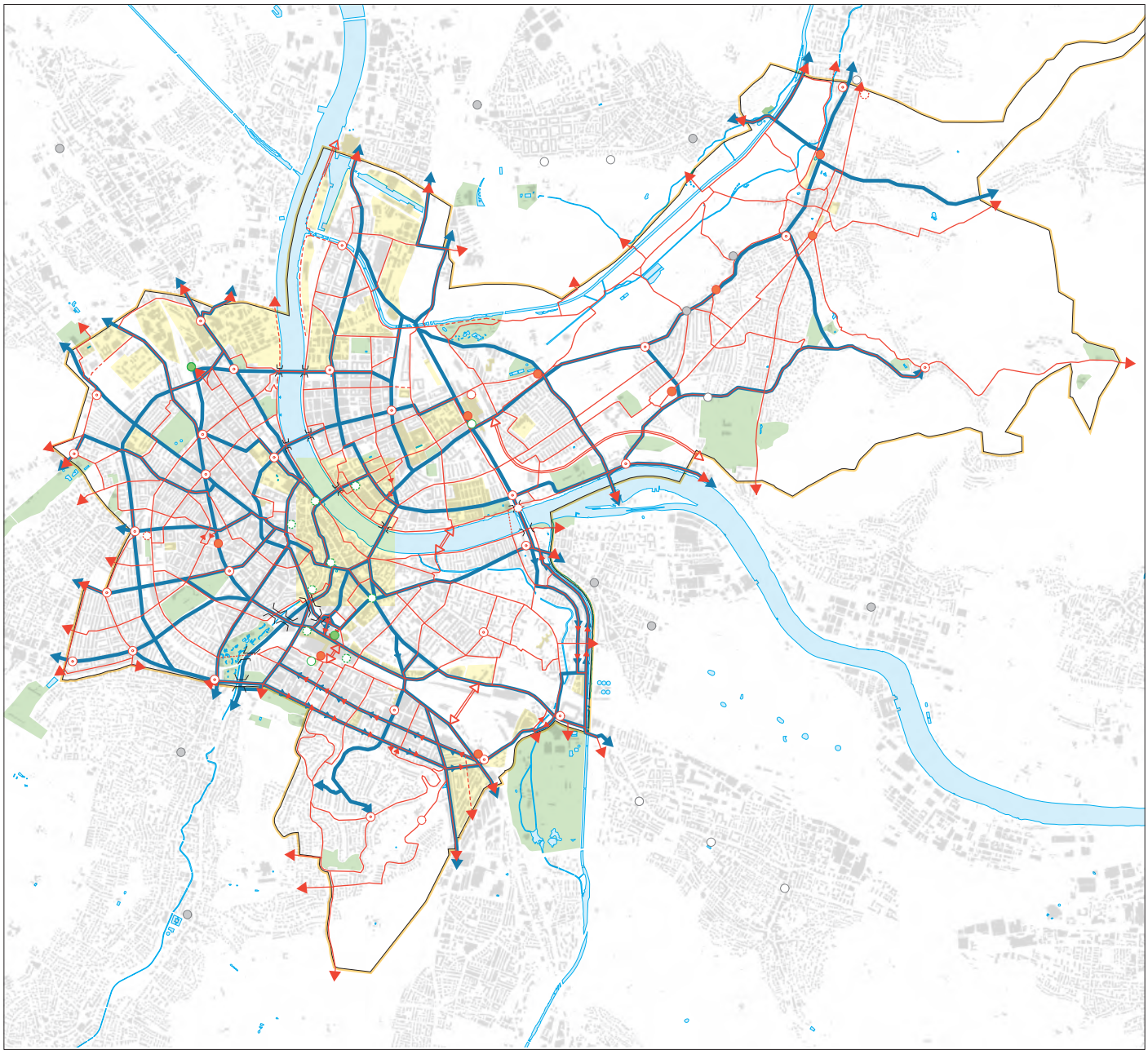
BEISPIEL

Lückenschluss Velonetz

Mit dem Bau des Velowegs durch das Peter Merian- und das Jakob Burckhardt-Haus konnte ein Teilabschnitt der wichtigen Veloroute Bahnhof – St. Jakob auf sehr attraktive Art und Weise erstellt werden.

Foto: Julian Salinas, Basel

Teilrichtplan Velo



Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt, 31.3.2014

Kantonsgrenze

Bike & Ride
(kommunal oder ausserkantonal)
bestehend
geplant/möglicher Standort

Arbeitsplätze
Parks, Sportanlagen, Freizeitzentren

Velostation
bestehend
Festsetzung
Zwischenergebnis
Vororientierung

Bike & Ride (gedeckte Anlage)
bestehend
Festsetzung
Zwischenergebnis
Vororientierung

Veloroutennetz Basel-Stadt
Basisrouten
bestehend
Festsetzung
Zwischenergebnis
Vororientierung

Pendlerrouten
bestehend
Einbahn
Anschluss

3.2
Öffentlicher Verkehr

Die Infrastrukturausbauten der nächsten Jahre bzw. Jahrzehnte sind mit dem Konzept «Tramnetz 2020» und den geplanten Ausbauten für die Regio-S-Bahn (Zulaufstrecken und Herzstück, Ost- und Westkopf Bahnhof SBB) weitgehend vorgezeichnet.

Die Zweckmässigkeit der Tramnetzausbauten wird zurzeit überprüft. Die einzelnen Vorhaben werden hierzu anhand der Wirkung der einzelnen Strecken, nach ihrem Bezug auf das Gesamtnetz sowie nach Kosten und Nutzen priorisiert. Die Umsetzung dieser Pläne ist für die langfristige Verkehrspolitik wichtig, aber auch finanziell sehr ambitioniert.[5] Die etappierte Umsetzung, insbesondere der einzelnen Ausbauprojekte des Tramnetzes, orientiert sich an der Attraktivität des Angebots, um vom Auto auf den ÖV umzusteigen. Massnahmen, die über diese Infrastrukturausbauten hinausgehen, sind nicht vorgesehen, da bereits die Umsetzung des bestehenden Pakets bis deutlich nach 2020 dauern wird. Umso wichtiger sind Massnahmen, welche die Nutzung der bestehenden Infrastrukturen optimieren. Hierzu gehören auch Massnahmen zugunsten von mobilitätseingeschränkten Personen.

Für den langfristigen Erfolg einer trinationalen Regio-S-Bahn müssen die Strukturen optimiert werden. Dabei geht es nicht nur um ein trinationales Angebotskonzept, das bereits weitgehend erarbeitet wurde, sondern mittelfristig auch um den Aufbau einer effizienten gemeinsamen Bestellerorganisation. Beide Arbeiten werden zurzeit vom Agglomerationsprogramm Basel koordiniert. Der Kanton Basel-Stadt wird beide Vorhaben unterstützen und so weit wie möglich aktiv vorantreiben, auch wenn dadurch einzelne Entscheidungskompetenzen im S-Bahn-Bereich an eine übergeordnete Trägerschaft abgegeben werden müssen.

BEISPIEL

Tramnetz 2020

Die Tramlinie 8 wird von der bestehenden Endstation in Kleinhüningen über die Landesgrenze an den Bahnhof Weil am Rhein verlängert.

Bau 2008 – 2014
Eröffnung Dezember 2014
Foto: BVB

5 Dies zeigt das Beispiel des Trams Erlenmatt, das in einer Volksabstimmung am 18. Mai 2014 primär aus finanziellen Gründen abgelehnt wurde.

Auch für Tram und Bus ist eine effektive Organisationsstruktur die Voraussetzung, um langfristig erfolgreich zu sein. Dazu prüfen die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft eine engere Zusammenarbeit, um Leistungen des öffentlichen Verkehrs zu planen und zu bestellen. In einem Grobkonzept für einen Verkehrsverbund sollen die Grundlagen für eine mögliche künftige regionale ÖV-Organisation festgehalten werden. Dafür sind insbesondere der Perimeter, die Kompetenzen und Aufgaben, die wesentlichen Steuerungsprozesse sowie die Grundzüge der Finanzierung zu definieren. Parallel dazu wächst der Bedarf, das Tarifangebot und den Fahrausweisverkauf für Fahrten über die Landesgrenzen hinaus zu harmonisieren und zu vereinfachen. Um das Potenzial der grenzüberschreitenden ÖV-Linien (z. B. Bus 38 nach Grenzach-Wyhlen, Tram 8 nach Weil am Rhein) auszuschöpfen, müssen kundenfreundliche Lösungen umgesetzt und erste Schritte in Richtung eines trinationalen Tarifverbunds eingeleitet werden. Dabei ergeben sich aus der Neuorganisation des Tarifverbundes Nordwestschweiz (TNW) und einem neuen Tarifsystem Schweiz neue Optionen. Auch die Arbeiten am Verkehrsverbund und an der Weiterentwicklung des Tarifsystems müssen aufeinander abgestimmt sein, um alle möglichen Synergien zu nutzen. Tariflösungen für den grenzüberschreitenden Verkehr müssen zudem verstärkt durch geeignete Marketing- und Vertriebsmassnahmen unterstützt werden.

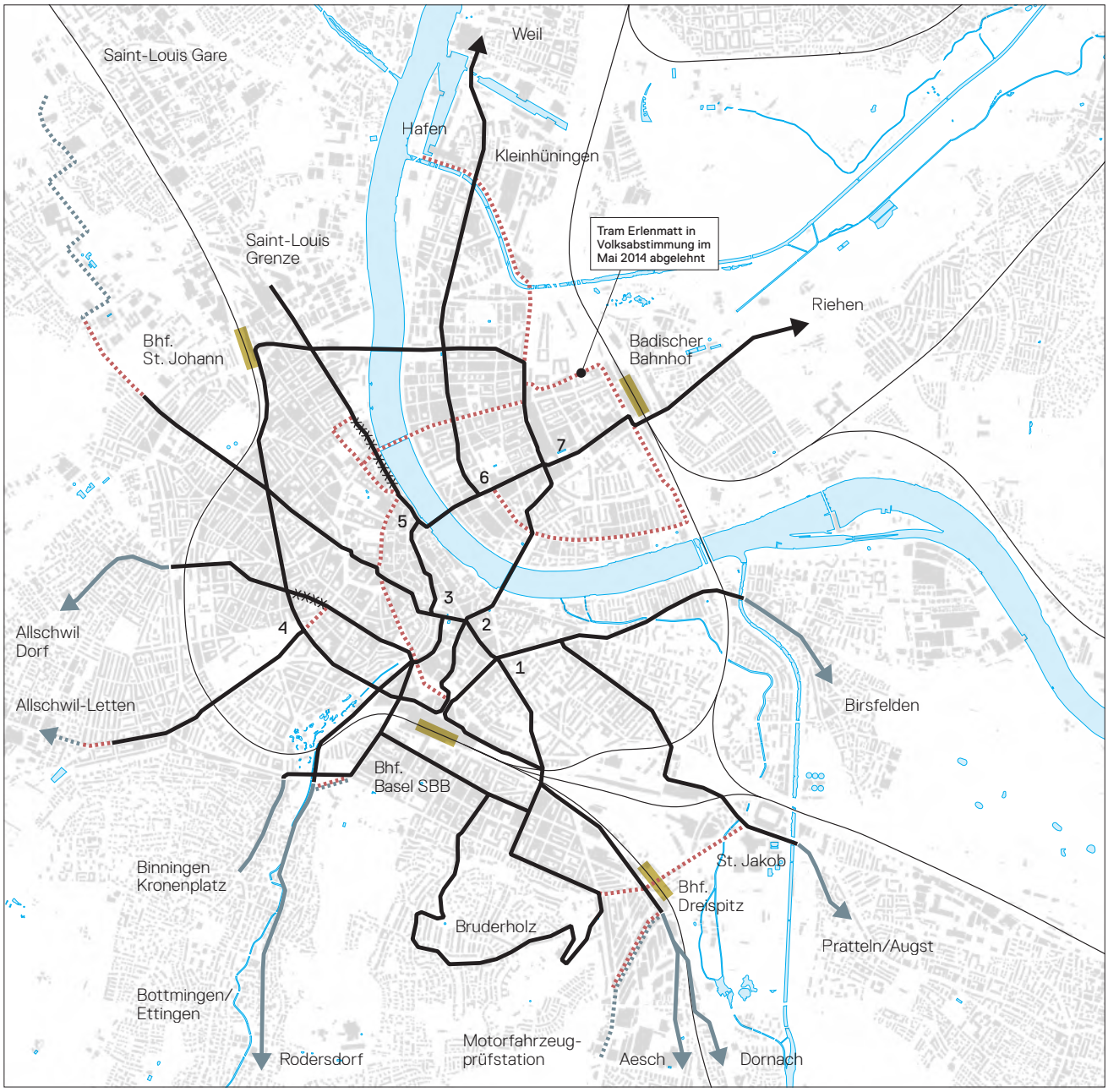
Der Ausbau grenzüberschreitender ÖV-Angebote ist ein wichtiger Baustein der kantonalen Verkehrspolitik. Eine Mitfinanzierung von ausserkantonalen Infrastrukturanlagen über kantonale Mittel (z. B. Pendlerfonds) bzw. über Mittel des Agglomerationsprogramms des Bundes erleichtert solche Projekte und liegt deshalb im Interesse des Kantons. Mitfinanzierungen sollen deshalb auch in Zukunft möglich sein, falls sich die ausserkantonalen Gebietskörperschaften entsprechend ihrer Möglichkeiten beteiligen und ein Nutzen für den Kanton Basel-Stadt besteht. Der grenzüberschreitende ÖV-Ausbau kann aber auch an den ausserkantonalen Betriebskosten scheitern. Dennoch wird der Kanton Basel-Stadt grundsätzlich darauf verzichten, permanente Beiträge an ausserkantonale Betriebskosten für grenzüberschreitende ÖV-Ausbauten zu leisten. Die bisherigen Finanzierungsregeln haben sich bewährt. Entsprechende Beiträge können aber als zeitlich befristete Anschubfinanzierungen aus dem Pendlerfonds geleistet werden, falls die neue Linie auch der Anbindung einer Park-and-Ride-Anlage dient.

Geplantes Liniennetz Regio-S-Bahn

Mittelfristig (ca. 2025)

Langfristig

Ausbau des Tramstreckennetzes im Kanton Basel-Stadt (Grossratsbeschluss vom 19. September 2012)



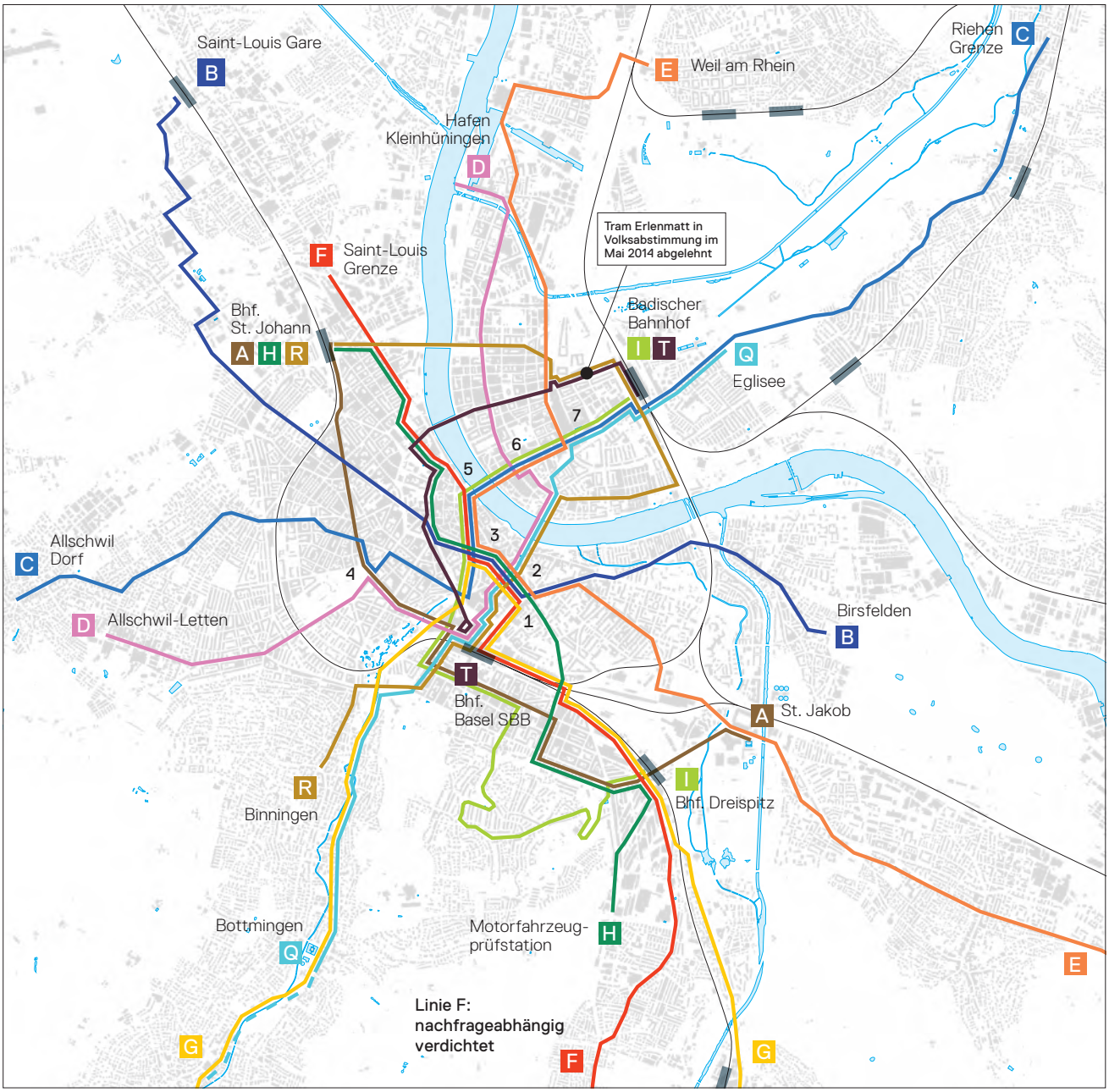
Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt, 31.3.2014

Dieser Plan stellt die Tramstrecken nur schematisch dar, er macht keine Aussagen über deren präzisen Verlauf.
Soweit der Plan Tramstrecken ausserhalb des Kantons Basel-Stadt aufführt, dient dies lediglich Informationszwecken und entfaltet keine Rechtswirkung.

1 **Aeschenplatz**
2 **Bankverein**
3 **Barfüsserplatz**
4 **Schützenhaus**
5 **Schifflände**
6 **Claraplatz**
7 **Messeplatz**

Tramlinien
bestehende Tramstrecken
neue Tramstrecken
Dienstgleis respektive Rückbau
Tramstrecken ausserhalb des Kantons Basel-Stadt

Geplantes Liniennetz «Tramnetz 2020» (ÖV-Programm 2014 – 2017)



Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt, 31.3.2014

Dieser Plan stellt die Tramstrecken nur schematisch dar, er macht keine Aussagen über deren präzisen Verlauf.
Soweit der Plan Tramstrecken ausserhalb des Kantons Basel-Stadt aufführt, dient dies lediglich Informationszwecken und entfaltet keine Rechtswirkung.

1 Aeschenplatz
2 Bankverein
3 Barfüsserplatz
4 Schützenhaus
5 Schifflände
6 Claraplatz
7 Messeplatz

Tramlinien
A Bhf. St. Johann – St. Jakob
B Saint-Louis Gare – Birsfelden
C Allschwil Dorf – Riehen
D Allschwil-Letten – Hafen Kleinhüningen
E Weil am Rhein – Pratteln – Augst
F Saint-Louis Grenze – Aesch
G Rodersdorf – Dornach
H Bhf. St. Johann – Motorfahrzeugprüfstation
I Badischer Bhf. – Bhf. Dreispitz
Q Eglisee – Bottmingen – (Ettingen)
R Binningen – Bhf. St. Johann
T Bhf. Basel SBB – Badischer Bhf.

3.3
Strassenverkehr

Im städtischen Strassenverkehr stehen Steuerungsprojekte gegenüber Ausbaumassnahmen im Vordergrund: Ein Ausbau des städtischen Strassennetzes ist über allfällig notwendige Erschliessungen neuer Entwicklungsgebiete (z. B. 3Land/Hafen) hinaus nicht vorgesehen. Umso wichtiger ist es, den städtischen Verkehr auf das Autobahnnetz zu verlagern, zumal auf Autobahnen die Unfallhäufigkeit deutlich geringer ist.

Ist der Verkehrsfluss auf den stadtnahen Autobahnen gestört, z. B. infolge eines Unfalls oder Überlastung auf der Osttangente, führt dies innert kürzester Zeit zu einer Überlastung des städtischen Strassennetzes. Ein funktionierendes, mit genügend Kapazitäten ausgelegtes Autobahnnetz ist deshalb für die Lebensqualität und die Erreichbarkeit im Kanton von entscheidender Bedeutung. Der Kanton unterstützt daher den Bund aktiv in seinen Bemühungen, Engpässe auf der Osttangente zu beseitigen. Mit dem Rheintunnel ist die Engpassbeseitigung stadtverträglich ausgestaltet. Zwingend ist zudem, dass entsprechende Ausbauten mit flankierenden Massnahmen (z. B. Temporeduktionen, Spurabbau im untergeordneten Strassennetz) ergänzt werden, damit die Entlastungseffekte auf den städtischen Strassen grösser sind als der zusätzliche Verkehr, der durch den Ausbau entsteht. Nur so profitiert auch das städtische Strassennetz von den Ausbauten. Zur Unterstützung der CO_2-Reduktionsziele sind weitere begleitende Massnahmen wünschenswert, damit Ausbauten keinen zusätzlichen Autoverkehr bewirken.

Ein umfassendes Verkehrsmanagementsystem muss regional abgestimmt sein. Nur so können wirkungsvolle Steuerungs- und Dosierungskonzepte umgesetzt werden, ohne den öffentlichen Verkehr zu behindern und ohne unerwünschten Schleichverkehr durch Wohnquartiere zu erzeugen. Das Verkehrsmanagementsystem soll zudem den Umgang mit Engpässen regeln, die durch Unfälle, Baustellen und Veranstaltungen verursacht werden. Dadurch lässt sich der Ausweichverkehr reduzieren und wenn nötig flankierende Massnahmen in die Wege leiten. So werden auch die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität optimiert. Unter Führung der Geschäftsstelle des Agglomerationsprogramms Basel wurde das Projekt «Strategie Strasse» gestartet, das auch ein Konzept zu einem regionalen Verkehrsmanagementsystem enthalten wird. Der Kanton Basel-Stadt unterstützt diese Arbeiten.

BEISPIEL

Sicherstellung Autobahnkapazitäten

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat im Sommer 2014 ein stadtverträgliches Projekt zur Kapazitätserweiterung der Osttangente vorgestellt. Dieser aus Sicht des Regierungsrates Basel-Stadt im Hinblick auf die Verlagerung von Stadtverkehr auf Hochleistungsstrassen vielversprechende Lösungsansatz soll nun gemeinsam mit dem ASTRA und dem Kanton Basel-Landschaft zügig realisiert werden.

Quelle: Bundesamt für Strassen, Juli 2014

PARASITEN
LIFE UNDERCOVER
SCHILD
H&M
Bücher
PISERCHIA
sport
I&S

Parallel dazu wird ein städtisches Verkehrsmanagement-Konzept erarbeitet, welches das motorisierte Verkehrsaufkommen auf den geeigneten Strassen bewusst reguliert (analog zu Zürich und anderen Städten). Dieses Konzept ist die wichtigste Einzelmassnahme, um den Autoverkehr zu verringern. Es dient einerseits als Input für eine regionale Strategie, soll andererseits aber auch aufzeigen, wo Basel-Stadt in eigener Regie sinnvoll Verkehrsmanagement-Massnahmen ergreifen kann. Konkret geht es um eine optimierte Steuerung von Lichtsignalanlagen, um Spurumwidmungen sowie im Einzelfall um Durchfahrtssperren, die unerwünschten Schleichverkehr verhindern. Für Dosieranlagen sind geeignete Standorte zu evaluieren; diese liegen nicht zwingend bzw. nicht nur am Stadtrand. Dank einer Flächenumverteilung fördern solche Projekte auch den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr und können die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöhen. Diese Massnahmen erfordern jedoch in der Regel grössere Umbauten, weshalb sie primär im Rahmen von Erhaltungsvorhaben erfolgen.

Auf Anfang 2015 wurde das Verkehrskonzept Innenstadt umgesetzt. Unabhängig von einem künftigen Gesamtkonzept ist damit ein erster wichtiger Baustein einer optimierten Verkehrssteuerung realisiert.

Road Pricing stellt kurz- und mittelfristig im städtischen bzw. kantonalen Alleingang keine sinnvolle Option dar. Zu gross sind die politischen, technischen und gesetzlichen Hürden, die sich unter anderem aus der Grenzlage des Kantons ergeben. Der Kanton Basel-Stadt verzichtet deshalb in den kommenden Jahren darauf, beobachtet jedoch die in- und ausländische Entwicklung. Längerfristig ist ein agglomerationsweites Road Pricing ein vielversprechender Ansatz, da damit eine deutliche Reduktion des Autoverkehrs ohne einschränkende Dosierungsmassnahmen möglich ist. Eine trinationale Abstimmung auf nationalstaatlicher Ebene ist jedoch unerlässlich.

BEISPIEL

Pförtneranlage

Der Verkehrsfluss im Ortszentrum von Wabern wird dauernd überwacht. Kommt es zu einer Verkehrsüberlastung, wird der Verkehr am Ortsrand dosiert und das Zentrum so vor Stau geschützt.

Quelle: Tiefbauamt Kanton Bern

3.4
Parkraumangebot

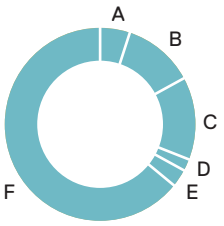
Im Sommer 2013 hat die Umsetzung des Konzepts zur Parkraumbewirtschaftung begonnen, das der Grosse Rat 2011 beschlossen hat. Die Umsetzung soll bis Mitte 2016 abgeschlossen sein. Bis dann werden die weissen Parkplätze in blaue Parkfelder ummarkiert sein. Wie in anderen Städten ist die gezielte Parkraumbewirtschaftung neben dem Strassenverkehrsmanagement eine zentrale Massnahme, um den Autoverkehr in der Stadt zu verringern. Ob die Einführung der Parkraumbewirtschaftung eine genügende Wirkung zeigt, wird laufend evaluiert. Darauf aufbauend ist ab ca. 2017 festzulegen, ob und allenfalls welche Anpassungen am Bewirtschaftungskonzept notwendig sind. Denkbar ist mittelfristig, die Tarife an diejenigen anderer Schweizer Städte anzupassen. Zudem ist zu prüfen, ob die Anzahl öffentlicher Parkplätze reduziert werden kann und ob eine zeitliche Ausweitung der blauen Zone (z. B. auf Nacht, Sonntag) sinnvoll ist.

Wichtig ist aber nicht nur die Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze, sondern auch eine Verlagerung von den öffentlichen zu privaten Parkplätzen und Parkings, die heute noch freie Kapazitäten aufweisen. Mit dem Bau von Quartierparkings sollen Parkplätze aus dem öffentlichen Strassenraum in unterirdische Parkhäuser verlagert werden. Damit steht einerseits die knappe Allmendfläche für andere Nutzungen zur Verfügung und andererseits wird der Parksuchverkehr reduziert. Die bisherigen Erfahrungen zeigen jedoch, dass private Investoren kaum für den Bau von Quartierparkings gewonnen werden können, solange bestehende Tiefgaragen nur ungenügend ausgelastet sind. Mit der Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung werden Quartierparkings künftig vermehrt attraktiv. Zur Förderung von Quartierparkings ist auch eine (Mit-)Finanzierung durch den Kanton möglich, z. B. mit Mitteln aus dem Pendlerfonds.

Rund zwei Drittel der Parkplätze in Basel sind privat und damit einer öffentlichen Bewirtschaftung entzogen. Die Parkplatzverordnung definiert die zulässige Anzahl Parkplätze bei Neubauten. Die Zweckmässigkeit dieser Verordnung ist zu prüfen. Dabei stellt sich insbesondere die Frage, ob die Erstellung grosser privater Parkierungsanlagen mit Auflagen (z. B. Fahrtenmodell, Mobilitätsmanagement) verknüpft werden kann.

Unabhängig von diesen Bestrebungen innerhalb des Kantons wird unter der Führung des Agglomerationsprogramms Basel ein Projekt für eine harmonisierte Parkraumbewirtschaftung in der inneren Agglomeration gestartet. Der Kanton unterstützt diese Arbeiten aktiv. Als erster Schritt ist die Einführung einer regionalen Gewerbeparkkarte erfolgt.

Aufteilung Parkplatzangebot Kanton Basel-Stadt
Schätzung Zustand 2008



A Öffentlich zugängliche Parkhäuser / 5 %
B Weisse Zone/unmarkiert / 12 %
C Blaue Zone / 14 %
D Parkuhren / 2 %
E Spezialvorschriften / 3 %
F Privat / 64 %

3.5
Städtischer Güterverkehr

Mit einem Anteil von rund 25% der Verkehrsleistung auf dem städtischen Strassennetz hat der Güterverkehr grosses Reduktionspotenzial. Aufgrund der heterogenen Start- und Zielpunkte des Güterverkehrs und der unterschiedlichen Erfordernisse der verschiedenen Warengruppen ist der Güterverkehr jedoch sehr komplex. Zudem können der Gesetzgeber und die Verwaltung nur begrenzt direkt Einfluss nehmen. Entsprechende Ansätze in anderen Städten[6] zeigen aber, dass sich dieser Weg durchaus lohnen kann, insbesondere wenn die öffentliche Hand als Katalysator und Koordinator für private Lösungen handelt. Wirksame Massnahmen können – nach Erfahrungen anderer Städte in Europa – vor allem in den folgenden Bereichen liegen:

- Optimierung der letzten/ersten Meile und erhöhte Fahrzeugauslastung (Sammel- und Verteilzentren, Paket-/Logistikboxen)
- Kurierdienste mit nachhaltigen Verkehrsmitteln (z. B. Velokurierdienste)
- Zeitlich-räumliche Entlastung in Teilgebieten (z. B. Lkw-Vorzugsnetz versus Zugangsbeschränkungen und Anlieferung ausserhalb Pendlerstosszeiten)
- Optimierung der Fahrzeugflotte bezüglich Lärm- und Luftbelastung (z. B. Grössen- und Gewichtsbeschränkungen, erleichterte Zugangsregelungen für spezielle Fahrzeugtypen usw.)

Der Aufbau einer City-Logistik Basel, die gleichzeitig den städtischen Raum entlastet und eine höhere Wirtschaftlichkeit des städtischen Güterverkehrs ermöglicht, muss in drei Phasen erfolgen:

1. Umfassende Problemanalyse mit der Ermittlung der Verkehrsströme und der Kontaktaufnahme zu möglichen Partnern
2. Gesamtkonzept aus der Evaluation verschiedener Lösungsansätze
3. Umsetzung von verschiedenen Einzelmassnahmen

Um diesen Prozess in Gang zu setzen, führt das Bau- und Verkehrsdepartement zusammen mit privaten Partnern (Logistik-Cluster Region Basel) eine entsprechende Studie durch. Neben konkreten Lösungsansätzen sollen auch Organisationsstrukturen untersucht und eine für Basel optimale Lösung entwickelt werden.

Das trimodale Containerterminal schafft die dringend benötigten Kapazitäten für die massiv ansteigenden Containerverkehre im Import und Export. Die Lage des Geländes auf dem Areal Basel Nord ist ideal, denn es liegt in nächster Nähe zum Hafenbecken 2 und direkt am wichtigen alpenquerenden EU-Bahnkorridor Rotterdam-Genua. Das Containerterminal wird mit einem dritten Hafenbecken an den Rhein angebunden und ermöglicht damit den Umschlag Schiff-Bahn.

BEISPIEL

Effiziente umweltschonende Fahrzeuge

Mit Cargobikes oder elektrisch angetriebenen kleinen Lieferwagen könnten die Lärm- und Luftschadstoffemissionen in der Warenanlieferung reduziert werden.

Foto: Aleksander Slota/VCD

6 Konkrete Erfahrungen wurden insbesondere in den Niederlanden, in Grossbritannien, Frankreich und Schweden gesammelt. In der Schweiz liegen erst wenige Erfahrungen vor (z. B. in Thun). Die Stadt Zürich ist in der Konzeptphase zum Aufbau einer City-Logistik. Im Vordergrund steht in den meisten Städten die Bündelung der ersten/letzten Meile, entweder über koordinierte Lieferwagenplattformen oder neue niederschwellige Angebote (z. B. Velokurierdienste).

3.6
Öffentlicher Strassenraum

Geschäfte, Restaurants und Kulturangebote siedeln sich bevorzugt an attraktiven, fussgängerfreundlichen Strassen und Plätzen an. So können grundlegende Einkaufs- und Freizeitbedürfnisse der Quartierbevölkerung zu einem grossen Teil vor Ort erfüllt werden, was lange Fahrten etwa mit dem Auto überflüssig macht. Basel will eine attraktive Stadt der kurzen Wege sein und Nahmobilität fördern.

Die angestrebte Entwicklung zur Stadt der «kurzen Wege» soll durch Projekte unterstützt werden, die zu attraktiven, fussgängerfreundlichen Strassen und Plätzen beitragen. Um Kosteneffizienz sicherzustellen und die Anzahl Baustellen zu minimieren, werden Umbauten von Strassenräumen und Plätzen (auch solche mit zentralem Quartiercharakter) konsequent auf die laufende Erhaltungsplanung abgestimmt. Bei Infrastrukturprojekten sind die verschiedenen Ansprüche (verkehrliche, ökologische, versorgungstechnische und soziale, z. B. Alters- und Behindertengerechtigkeit) an den öffentlichen Raum angemessen abzuwägen. Dabei sind gesetzliche Vorgaben einzuhalten und der verfügbare Finanzrahmen zu berücksichtigen. Zudem wird die direkt betroffene Bevölkerung projektspezifisch in geeigneten Mitwirkungsverfahren in die Ausarbeitung der Projekte einbezogen.

Ihrem Erhaltungszyklus entsprechend sind viele Strassenzüge und Plätze in den nächsten Jahren ohnehin sanierungsbedürftig und werden im Zuge der Sanierung den aktuellen Erfordernissen entsprechend umgebaut. Im Hinblick auf eine langfristige Verkehrsentwicklung liegt bei allen anstehenden Sanierungsprojekten grosses Augenmerk auf der Aufenthaltsqualität. Gleichzeitig sind die Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs sowie die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs möglichst optimal zu erfüllen. Positive Beispiele für solche Umgestaltungen sind der Tellplatz, der Wettsteinplatz oder der Karl Barth-Platz.

Besonders für Quartierzentren sollen die Bedürfnisse der Fussgänger an oberster Stelle stehen, auch wenn dafür das öffentliche Parkplatzangebot oder die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Autoverkehr und den ÖV reduziert werden müssen.

BEISPIEL

Umgestaltung Karl Barth-Platz

Mit der Neugestaltung des Karl Barth-Platzes konnte die den Fussgängern zur Verfügung stehende Fläche wesentlich vergrössert werden. Die Platzgestaltung lädt vermehrt zum Verweilen ein.

Foto: Julian Salinas, Basel

Ein laufend aktualisierter Verkehrssicherheitsplan, der besonders den Bedürfnissen der schwächeren Verkehrsteilnehmenden Rechnung trägt, wird erarbeitet. Zudem wird die Verkehrssicherheit bestehender Strassenabschnitte und neuer Projekte laufend überprüft.[7] Auch die Umsetzung von Sicherheitsmassnahmen wird, soweit sinnvoll, mit dem Erhaltungszyklus koordiniert. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, ist auch die Durchsetzung von Verkehrsregeln zu beachten. Dabei ist zu prüfen, welche Wirkung die im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung neu eingestellten Polizeidienstangestellten entfalten.

7 «Road Safety Audit», «Road Safety Inspection», «Black Spot Management»

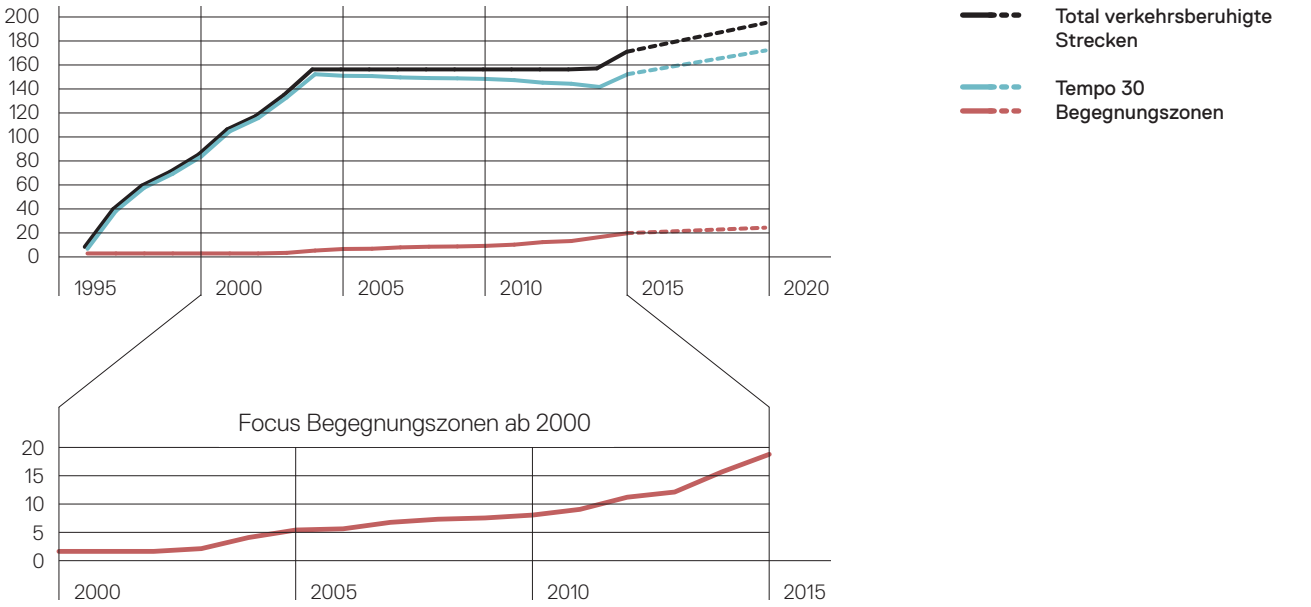
Eine Sonderstellung hinsichtlich des Umsetzungszeitpunkts nehmen Projekte des Konzepts «Tramnetz 2020» ein (vgl. Kapitel 3.2). Hierfür ist die Wirtschaftlichkeit der Einzelstrecken massgebend und nicht ausschliesslich der Sanierungsbedarf des betreffenden Strassenabschnittes.

Die Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren wurde in den letzten 20 Jahren praktisch flächendeckend umgesetzt. Die Länge aller Tempo-30-Zonen beträgt heute rund 150 km. Das Tempo-30-Konzept (Grossratsbeschluss vom 9. Januar 2013) untersucht weitere Strecken auf ihre Eignung und erweitert die Tempo-30-Zonen schrittweise. Erstmals werden unter bestimmten Bedingungen damit auch Abschnitte entlang verkehrsorientierter Strassen bzw. Strassen mit Linien des öffentlichen Verkehrs auf Tempo 30 umsignalisiert. Die Umsetzung des gesamten Konzeptes bedeutet bis zu 25 km neue Tempo-30-Strecken.

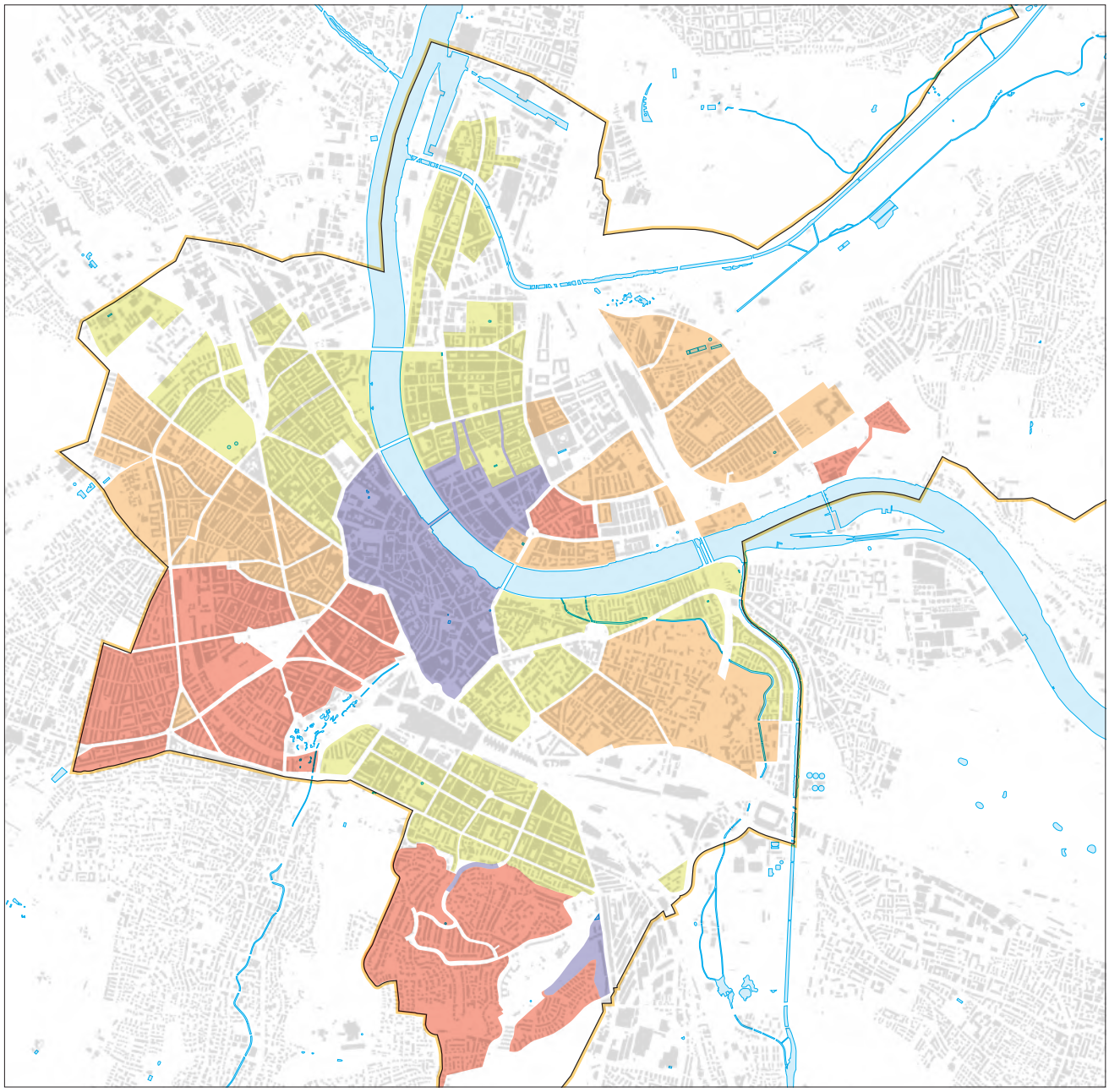
Während bis zum Jahr 2000 rund 1,5 km Wohnstrassen realisiert waren, hat sich – seitdem das Strassenverkehrsrecht das Einrichten von Begegnungszonen ermöglicht – auch hier ein starkes Wachstum eingestellt. Mit der Umsetzung des Verkehrskonzeptes Innenstadt auf Anfang 2015 beträgt die Länge aller Begegnungszonen 17,7 km. Jährlich kommen rund sieben Strassen mit einer Länge von insgesamt etwa 1 km hinzu.

Entwicklung verkehrsberuhigte Strecken (inkl. Prognose)

Strassenkilometer pro Jahr



Entwicklung Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen im Laufe der letzten 20 Jahre



Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt, 31.3.2014

3.7
Mobilitätsmanagement

Mit den Kampagnen des Aktionsprogramms «Basel unterwegs» (z. B. «Fair im Verkehr») und insbesondere mit dem Aufbau der Mobilitätswoche hat der Kanton in den letzten zwei bis drei Jahren das Mobilitätsmanagement deutlich ausgebaut. Diese Anstrengungen werden noch stärker departementsübergreifend fortgesetzt. Das fordert auch der Luftreinhalteplan beider Basel 2010 (Massnahme V5: «Nachhaltige Mobilität Basel-Stadt»). Es ist jedoch keine weitere quantitative Ausweitung geplant, die (knappen) Mittel sollen vielmehr konzentriert eingesetzt werden. Vorgesehen ist eine gesamtheitlich nachhaltige Verkehrskultur statt einseitig auf ein einzelnes Verkehrsmittel (z. B. «Velostadt Basel») zu setzen. Eine intelligente Vernetzung unterschiedlicher Mobilitätsformen trägt dazu bei, die vorhandenen Infrastrukturen und Angebote möglichst gut auszulasten und Parallelinvestitionen zu vermeiden. Dazu zählt auch die Unterstützung von (privatwirtschaftlichen) Carsharing-Angeboten (z. B. Catch a Car).

Mobilitätsmanagement ist im Berufsverkehr besonders wirksam, da die Arbeitgeber mit Anreizen (z. B. PW-Gratisparkplatz vs. vom Arbeitnehmenden zu zahlendes ÖV-Billett) das Verkehrsverhalten ihrer Mitarbeitenden direkt beeinflussen können. Die Förderung von Mobilitätsmanagement-Massnahmen in Unternehmen erfolgt daher gemeinsam mit Wirtschaftsvertretern (Handelskammer beider Basel). Zudem ist Mobilitätsmanagement für die Kantonsverwaltung (Pilotprojekt im BVD) bedeutsam. Nur wenn der Kanton und andere grosse Arbeitgeber (z. B. Mobilitätskonzept Roche) ihrer Vorbildfunktion nachkommen, wird es gelingen, bei weiteren Arbeitgebern ein stringentes Mobilitätsmanagement anzuregen und einzuführen.

Ein weiterer Schwerpunkt sind Ausbildungs- und Informationsangebote für die Zielgruppe Kinder/Jugendliche (z. B. umweltbewusstes Verkehrsverhalten). Ein umfassendes Mobilitätsmanagement für unterschiedliche Zielgruppen macht hingegen nur auf regionaler Stufe Sinn. Hier unterstützt Basel-Stadt entsprechende regionale Ansätze.

BEISPIEL

Serviceangebot

Während der E-Bike-Testwochen wurden zwischen 2012 und 2014 ca. 30 Unternehmen für je zwei Wochen E-Bikes zur Verfügung gestellt. Insgesamt konnten so rund 400 Pendlerinnen und Pendler kostenlos E-Bikes testen und eine Alternative zur täglichen Autofahrt erleben.

4 Wirkung und Kosten

4.1 Prognostizierte Wirkungen Massnahmenplan

Bisherige Verkehrsentwicklung

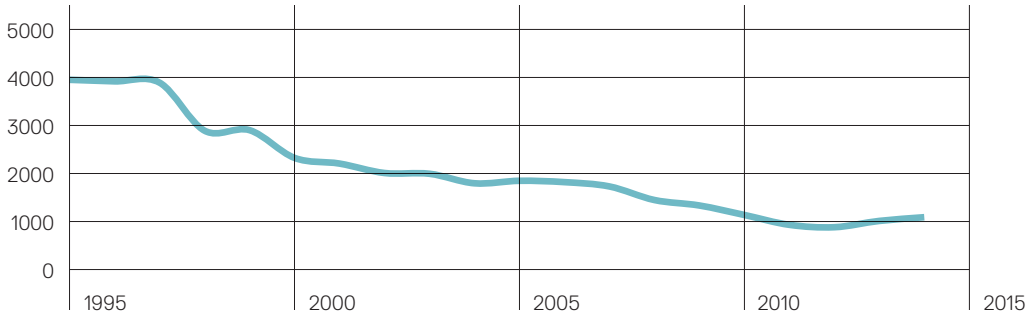
Insgesamt ist die Verkehrssituation im Kanton Basel-Stadt sowohl im schweizweiten Vergleich als auch in einem europäischen Massstab als sehr gut zu bezeichnen. So konnte der Autoverkehr trotz Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum in Basel stabilisiert werden. Gemäss der nationalen Bevölkerungsbefragung «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010» sind die Baslerinnen und Basler mehrheitlich zu Fuss, mit dem Velo und dem ÖV unterwegs und benutzen nur für 18% ihrer Wege ein Auto. Der Autoanteil in Basel ist damit deutlich geringer als in anderen Schweizer Städten (z. B. Zürich 25%, Winterthur 36%), aber auch geringer als in den meisten europäischen Städten. Der tiefe Autoanteil in Basel ergibt sich aus überdurchschnittlich hohen Anteilen sowohl für den Veloverkehr als auch den öffentlichen Verkehr. Der Autoanteil in Basel ist damit auch deutlich geringer als in typischen Velostädten wie Kopenhagen oder Münster, die zwar einen wesentlich höheren Veloanteil, dafür aber einen erheblich geringeren ÖV-Anteil aufweisen.

In den letzten 20 Jahren hat sich die Verkehrssituation in Basel dank einer erfolgreichen Verkehrspolitik grundsätzlich positiv entwickelt: Die Unfallzahlen sind massiv zurückgegangen; auf dem Kantonsstrassennetz hat sich das Verkehrsaufkommen stabilisiert bzw. auf einigen Strassen ist der Verkehr sogar deutlich zurückgegangen; der öffentliche Verkehr hatte demgegenüber Zunahmen zu verzeichnen. In der Folge und auch aufgrund des technischen Fortschrittes sind die Luftschadstoffbelastungen deutlich zurückgegangen. Zugenommen hat der Autoverkehr hingegen auf den Autobahnen.

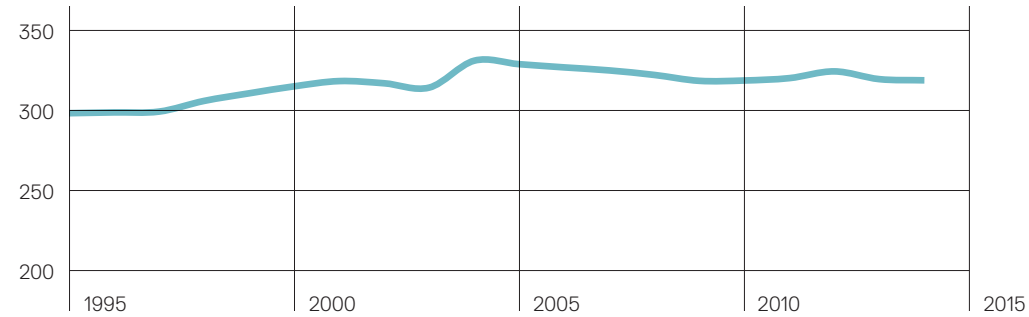
Prognostizierte Wirkungen

Das erklärte Ziel der Basler Regierung ist es, diese positive Entwicklung mit den in diesem Leitbild beschriebenen Stossrichtungen und Massnahmen fortzuführen. Angesichts einer prognostizierten Verkehrszunahme auf dem gesamten Stadtstrassennetz infolge anhaltenden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums braucht es eine koordinierte, konsequente und nachhaltig angelegte Verkehrspolitik, um die Sicherheit im Verkehr weiter zu erhöhen, die Luftqualität zu verbessern, den Lärm zu reduzieren und so die Lebensqualität für alle Menschen in Basel weiter zu steigern.

Unfallstatistik — Durch Kantonspolizei rapportierte Unfälle pro Jahr



Motorisierungsgrad — Personenwagen mit BS-Nummer pro 1000 Einwohner mittlere Wohnbevölkerung

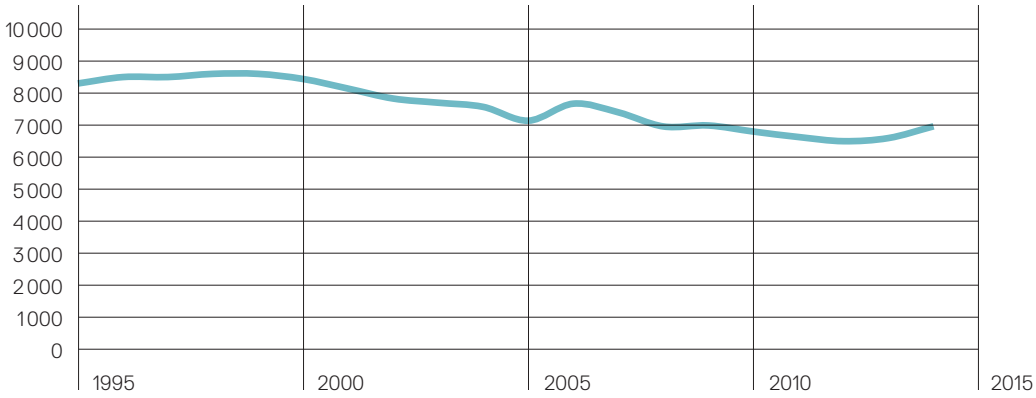


Den grössten Beitrag leisten die Massnahmen im Strassenverkehr. Mit einem regionalen Verkehrsmanagement und der Verlagerung auf ein ausgebautes Autobahnnetz kann der Autoverkehr im städtischen Strassennetz mittelfristig wirksam reduziert werden. Dazu wird der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, auch der umfassende Ausbau der Regio-S-Bahn ab 2020, mit zusätzlichen attraktiven Angeboten ebenfalls erheblich beitragen. Auch die übrigen strategischen Schwerpunkte des Verkehrspolitischen Leitbilds bzw. die zugehörigen Massnahmenbündel werden spürbare positive Wirkungen entfalten.

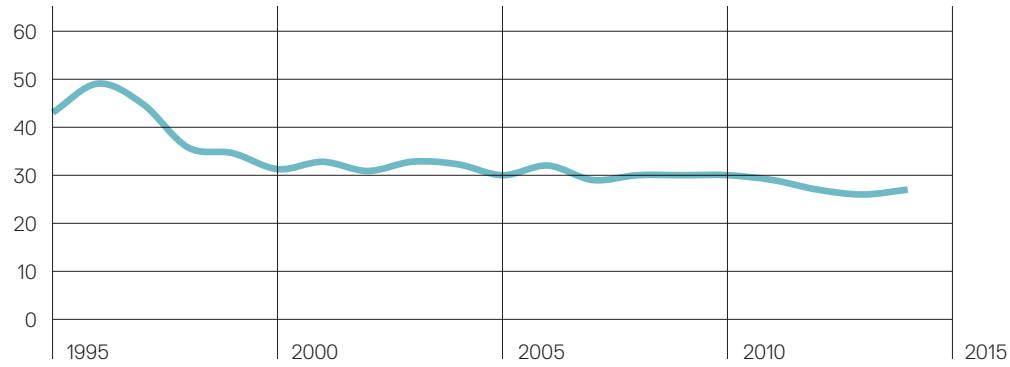
Mit allen vorgeschlagenen Massnahmen kann die prognostizierte Fahrleistung des Autoverkehrs auf dem städtischen Strassennetz im Jahr 2020 um rund 8 bis 12% reduziert werden. Dies entspricht einer Verkehrsabnahme zwischen 2010 und 2020 von etwa 2 bis 5%. Die Massnahmen können also nicht nur den prognostizierten Mehrverkehr verhindern, sondern auch zu einer effektiven Verkehrsreduktion beitragen. Das von der Basler Stimmbevölkerung 2010 festgelegte Reduktionsziel von minus 10 Prozent Autoverkehr wird allerdings nicht erreicht.

Langfristig sollten deshalb weiter gehende und auch ganz neue Ansätze geprüft werden. Neben einer konsequenten Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, wie sie mit dem Agglomerationsprogramm Basel aufgegleist ist, zählt dazu namentlich das Road Pricing. Längerfristig ist ein agglomerationsweites Road Pricing ein vielversprechender Ansatz, da sich damit eine signifikante Reduktion des Autoverkehrs ohne einschränkende Dosierungsmassnahmen erreichen liesse.

Verkehrsbelastung Gundeldingerstrasse — Motorfahrzeuge/Tag



Stickstoffdioxidbelastung — Messstation St. Johann-Platz, Jahresmittelwert aller 1/2-h-Werte in µg/m³



4.2
Finanzierung

Das Verkehrspolitische Leitbild ist eine Absichtserklärung der Basler Regierung zu einer stadtverträglichen, zukunftsfähigen Mobilität. Der Beschluss zu Leitbild und Massnahmenplan ist nicht mit finanziellen Entscheiden verbunden. Die Kredite für erforderliche Massnahmen werden vom Regierungsrat, dem Grossen Rat und gegebenenfalls vom Volk gutgeheissen.

Der Ausbau des übergeordneten Netzes – Autobahnen und Eisenbahnen – liegt vollständig in der Verantwortung des Bundes. Die im vorgeschlagenen Massnahmenpaket enthaltenen Grossprojekte (Herzstück Regio-S-Bahn, Rheintunnel) werden damit weitgehend vom Bund finanziert. Der Kanton bringt sich aber in die entsprechenden Planungen über das Agglomerationsprogramm Basel aktiv ein. Zahlreiche kleinere Massnahmen werden laufend bei ohnehin notwendigen Erhaltungsmassnahmen Schritt für Schritt umgesetzt.

Die Kosten des Massnahmenpaketes des Verkehrspolitischen Leitbilds für den Kanton Basel-Stadt lassen sich zum heutigen Zeitpunkt nicht genau beziffern. Sie dürften bis zum Jahr 2030 wohl mehrere hundert Millionen Franken betragen. Ein wesentlicher Anteil der Gelder wird für die geplanten Tramnetzausbauten benötigt, für deren 1. Phase bereits eine Rahmenausgabenbewilligung über 350 Millionen Franken gesprochen ist.

5 Monitoring und Controlling

5.1 Monitoring Strassenverkehrsleistung

Im Umweltschutzgesetz wird das Reduktionsziel im Strassenverkehr als *«Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet, ausgenommen Hochleistungsstrassen»* definiert (§13 Abs. 2). Die Abgrenzung der Hochleistungsstrassen erfolgt gemäss der vom Regierungsrat verabschiedeten Strassennetzhierarchie.

Neben der Nord- und der Osttangente gelten auch die Auf-/Abfahrtsrampen zu diesen Autobahnen als Hochleistungsstrassen. Alle übrigen Strassen im Kantonsgebiet werden in der Gesamtverkehrsleistung berücksichtigt.

Die Verordnung zur Verkehrsleistungsmessung definiert die Grundsätze der Erhebungsmethodik:

- «Gesamtverkehrsleistung» = Fahrleistung gemessen in Fahrzeugkilometern[8]
- «Privater Motorfahrzeugverkehr» = alle Motorfahrzeuge, ausgenommen Linienbusse und Motorfahrräder

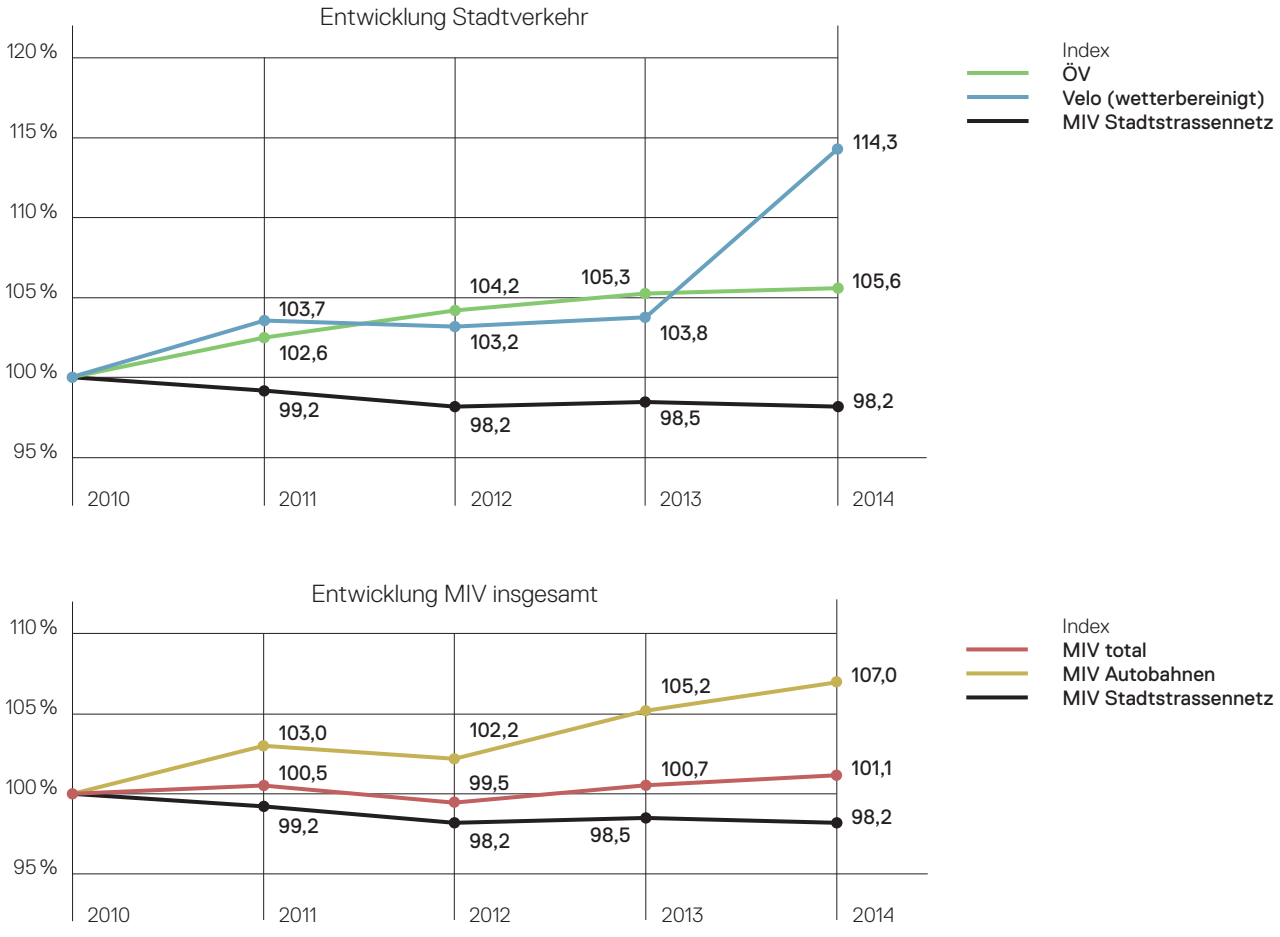
Die Gesamtverkehrsleistung kann mit vertretbarem Aufwand nicht exakt gemessen werden, müsste hierzu doch auf sämtlichen Strassen des Kantons die Verkehrsbelastung dauerhaft gezählt werden. Für eine Erfolgskontrolle ist die absolute Grösse der Gesamtverkehrsleistung auch nicht relevant. Es geht vielmehr darum, die Veränderung zwischen zwei Jahren zu erfassen. Diese wird an ausgewählten repräsentativen Zählstellen gemessen. Aus der Veränderung an diesen Zählstellen wird die Veränderung auf dem ganzen Kantonsgebiet abgeleitet, indem jede Zählstelle entsprechend gewichtet wird. Für die Festlegung des Gewichts der einzelnen Zählstelle liefert das Gesamtverkehrsmodell der Region Basel die Basis. Dem Amt für Mobilität stehen für die Berechnung eines Index Verkehrsleistung des MIV 35 Zählstellen zur Verfügung. Der Index kann alle fünf Jahre durch die Auswertung des «Mikrozensus Verkehr»[9] überprüft werden.

8 Berechnung pro Strassenabschnitt aus dessen Länge multipliziert mit der Anzahl der Fahrzeuge
9 Haushaltsbefragung des Bundes zum Verkehrsverhalten der Schweizerinnen und Schweizer

Die folgende Grafik zeigt die mit der zuvor beschriebenen Methodik berechnete Veränderung der Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs. Nach einer leichten Abnahme in den Jahren 2010 bis 2012 ist die Verkehrsleistung im ganzen Kantonsgebiet von 2012 bis 2014 wieder angestiegen, sodass der Index jetzt bei 101,1 Punkten steht. Diese Entwicklung setzt sich zusammen aus einer Zunahme auf den Hochleistungsstrassen von 7 % zwischen 2010 und 2014 und einer Abnahme um 1,8 % auf dem übrigen Strassennetz.

Die Grafik zeigt auch die Entwicklung der übrigen Verkehrsmittel: Sowohl beim öffentlichen Verkehr als insbesondere auch beim Veloverkehr ist ein erhebliches Wachstum festzustellen, weshalb von einer Verlagerung des Autoverkehrs auf diese Verkehrsmittel auszugehen ist. Der Veloverkehr ist grundsätzlich stark vom Wetter beeinflusst. Die Indexberechnung bereinigt die Zähldaten aber um diesen Wettereffekt, sodass die ausgewiesene Zunahme des Veloverkehrs auf andere Ursachen zurückzuführen ist. Ein Index für den Fussverkehr mit dem Basisjahr 2013 zeigt ebenfalls eine deutliche Zunahme. Da hier erst ein Wert vorliegt und aufgrund der geringen Datenmenge noch kein Ausgleich des Wettereinflusses möglich war, wurde auf eine grafische Darstellung verzichtet.

Verkehrsleistungsindex MIV, ÖV und Velo



5.2
Weitere Kennziffern zur Zielerreichung

Die Erreichbarkeit von Basel wird periodisch von BAK Basel erhoben. Die Studie berechnet mittels quantitativer und international vergleichbarer Analysen die Erreichbarkeit von Regionen. Sie unterscheidet dabei eine regionale, europäische und eine globale Erreichbarkeit. Der Kanton Basel-Stadt liegt bei der regionalen Erreichbarkeit an zweiter Stelle aller Schweizer Kantone. Dies gilt sowohl für die Erreichbarkeit mit dem Individualverkehr als auch für die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr. Beim ÖV ist der Abstand zum erstplatzierten Zürich allerdings deutlich grösser, was insbesondere auf das gut ausgebaute Zürcher S-Bahn-Netz zurückzuführen ist.

Erreichbarkeitsindex für den Kanton Basel-Stadt

Jahr	2008	2010	2012	2014
Global [1]	107,2	107,9	108,6	
Kontinental [1]	135,3	136,0	135,2	
Regional MIV [2]	142,7	146,5	144,9	145,8
Regional ÖV [2]	168,3	175,0	175,1	182,4

1 100 = gewichteter Durchschnitt aller einbezogenen Regionen 2002
2 100 = gewichteter Durchschnitt Schweiz 2012

Quelle: BAK Basel

Die Lebensqualität in einer Stadt setzt sich aus einer Vielzahl einzelner Aspekte zusammen. Der beste Indikator für die Lebensqualität ist die subjektive Einschätzung der Bevölkerung. Diese wird vom Statistischen Amt alle vier Jahre in einer repräsentativen Befragung erfasst. Bei der letzten Befragung im Jahr 2011 wurde die Lebensqualität in Basel auf einer Skala von 1 bis 10 mit durchschnittlich 7,7 bewertet. Dieser Wert ist höher als in den Vorjahren.

Bevölkerungsbefragung Basel-Stadt:
Beurteilung der Lebensqualität auf einer Skala von 1 bis 10

Jahr	2003	2005	2007	2011
Notendurchschnitt	7,4	7,3	7,4	7,7

Quelle: Statistisches Amt Basel-Stadt

Die Entwicklung der Verkehrssicherheit lässt sich direkt und objektiv anhand der polizeilich registrierten Unfälle messen. Die Unfallzahlen sind insbesondere zwischen 1995 und 2005 erheblich zurückgegangen (vgl. Kap. 4.1), mit weiterhin sinkender Tendenz. Allerdings hat sich diese positive Entwicklung etwas verlangsamt und seit 2012 ist wieder eine leichte Zunahme der Unfallzahlen festzustellen. Diese Zunahme betrifft insbesondere auch die Zahl der verunfallten Velofahrer. Die Unfälle im öffentlichen Verkehr weisen aufgrund der geringen Anzahl eine grosse zufällige Streuung zwischen den Jahren auf.

Entwicklung Verkehrsunfälle seit 2010 (absolut und indexiert)

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014
Verkehrsunfälle	1153	948	898	1029	1106
in %	100	82	78	89	96
Verunfallte total	462	391	307	399	437
in %	100	85	66	86	95
Verunfallte Fussverkehr	96	77	64	77	77
in %	100	80	67	80	80
Verunfallte Veloverkehr	120	108	74	102	146
in %	100	90	62	85	122
Verunfallte MIV	225	186	158	196	199
in %	100	83	70	87	88
Verunfallte ÖV	18	17	9	23	14
in %	100	94	50	128	78

Quelle: Unfallstatistik Kantonspolizei

Pauschale Indikatoren zur Kosteneffizienz liegen bisher nicht vor. Es ist zu prüfen, ob sich solche Indikatoren in Zukunft mit verhältnismässigem Aufwand berechnen lassen.

6 Kommunikation, Abstimmung und Weiterentwicklung

Damit das Verkehrspolitische Leitbild und der Massnahmenplan die vorgesehene Wirkung erzielen, braucht es einen aktiven Einbezug der verschiedenen Zielgruppen (Verkehrsteilnehmer, politische Entscheidungsträger usw.) sowie eine regelmässige fachliche Abstimmung und Koordination.

Kommunikation und Abstimmung erfolgen auf zwei Ebenen:

1. Politische Akzeptanz: Zur Umsetzung des Massnahmenplans sind letztlich projektspezifische Beschlüsse zu fällen. Dazu ist die politische Akzeptanz auf allen Ebenen (Grosser Rat, Parteien/Verbände, Bevölkerung, Nachbarbehörden) notwendig. Auf der Projektebene sind partizipativen Planungsverfahren (vor allem bei lokalen Gestaltungsmassnahmen) und einer frühzeitigen Kommunikation (vor allem bei politisch sensiblen Vorhaben wie z. B. der Parkraumbewirtschaftung) in Zukunft noch stärkeres Gewicht zu geben. Damit kann die Akzeptanz für Finanzierung und Umsetzung erheblich gefördert werden.

2. Fachliche Abstimmung: Massnahmen- und Aktionsplan müssen in periodischen Abständen überprüft und angepasst werden. Dies erfordert eine fachliche Abstimmung zwischen den Fachämtern des Kantons, bei einzelnen Bereichen auch eine agglomerationsweite Abstimmung. Letztere erfolgt über die bestehenden Gremien im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick zu den zwei Ebenen von Kommunikation und fachlicher Abstimmung:

Zwei Ebenen von Kommunikation und Abstimmung

	Ziele	Ansprechgruppen	Mittel	Inhalt
1. Politische Akzeptanz	Politische Legitimation und Akzeptanz für projektbezogene Kreditanträge	– Grosser Rat – Verbände – Bevölkerung	– Orientierung Strassenverkehrsentwicklung – Rechenschaftsbericht Umsetzung §13 USG (alle vier Jahre)	– Entwicklung Strassenverkehrsleistung – Stand Vollzug Massnahmenplan – Zielerreichung §13 USG und strategische Folgerungen
2. Fachliche Abstimmung	Fachliche und regionale Abstimmung, Wirkungsabschätzung und Prioritätensetzung Massnahmenplanung	– Kantonale Fachstellen – Partner Agglomerationsprogramm, Nachbargebiete	– Mitarbeit in Begleitgremien Agglomerationsprogramm Basel – Kantonsinterne Abstimmungssitzungen (alle vier Jahre)	– Auswertung Monitoring-/Controlling-Ergebnisse – Fachliche Abstimmung mit strategischen Planungen – Anpassung Massnahmen- und Aktionsplan

7 Vernehmlassung und Ausblick

Der Entwurf des Verkehrspolitischen Leitbildes konnte vom 5. Mai bis zum 7. Juli 2014 in einer öffentlichen Vernehmlassung kommentiert werden.

Obwohl nur eine starke Minderheit das Verkehrspolitische Leitbild grundsätzlich positiv beurteilte, haben die Rückmeldungen den Regierungsrat in seiner Haltung bestärkt, dass das Leitbild ein ausgewogenes Massnahmenpaket enthält, um durch eine stadtverträgliche, zukunftsfähige Mobilität die Lebens- und Standortqualität für alle Baslerinnen und Basler weiter zu erhöhen. Dies deshalb, weil die ablehnenden Haltungen zum Leitbild aus zwei völlig entgegengesetzten Positionen erfolgten. Eine Minderheit der Rückmeldungen beurteilte das Leitbild als zu repressiv und autofeindlich. Eine andere ebenso starke Minderheit war mit dem Leitbild nicht einverstanden, weil das Reduktionsziel gemäss § 13 USG nicht vollständig erreicht wird.

Die Rückmeldungen im Rahmen der Vernehmlassung haben auch gezeigt, dass die Erreichbarkeit der Stadt Basel ein bedeutendes Ziel ist, für dessen langfristige Sicherstellung erhebliche Anstrengungen notwendig sind. Dies bestätigt auch, wie wichtig die geplanten Grossprojekte wie der Rheintunnel und die Projekte zum Bahn- und Tramausbau sind.

Der Stand der Zielerreichung soll periodisch in einem Bericht dargelegt werden. Gegebenenfalls ergeben sich daraus Anpassungen am Massnahmenplan. Zudem wird der Aktionsplan für die folgende Umsetzungsperiode dargestellt. Das Bau- und Verkehrsdepartement orientiert zudem jährlich über die Gesamtentwicklung des Verkehrs und des Strassenverkehrs im Speziellen.

© 2015
Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Mobilität

Umschlagbilder
Gestaltung und Realisation Bericht
Porto Libro, Basel

Ganzseitige Bilder Innenseiten
Andreas Zimmermann (Seiten 11, 38, 43, 48),
Michael Rothwangl (Seite 21), Julian Salinas (Seite 31)
und Porto Libro (Seite 14)

Druck
buysite AG, Basel

Bezug
www.mobilitaet.bs.ch

Papier 100 % Recycling,
FSC-zertifiziert und CO_2-neutral

8 Kleinhüningen
BASEL ERFAHREN
SCOTT

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Mobilität
Münsterplatz 11, 4001 Basel
Telefon +41 (0)61 267 85 56
www.mobilitaet.bs.ch

Aktionsplan 2015 – 2017

Die folgende Tabelle enthält für alle Massnahmenbereiche gemäss Kapitel 3 die Aktivitäten unter Federführung des Kantons Basel-Stadt, die kurzfristig, d. h. zwischen 2015 und 2017, angegangen werden müssen.

Die in Ergänzung zu den laufenden strategischen Planungen wichtigsten zusätzlichen Aktivitäten sind farblich markiert.

Weitere Arbeiten, die nicht in alleiniger Verantwortung des Kantons erfolgen

Darüber hinaus sind für weitere relevante Massnahmen, bei denen der Kanton Basel-Stadt nicht bzw. nicht alleine zuständig ist, in den nächsten vier Jahren die folgenden Aktivitäten vorgesehen:

- Laufende Begleitung bzw. Mitarbeit bei den Projekten unter Führung des Agglomerationsprogramms Basel (regionales Verkehrsmanagementkonzept, regionale Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung, regionales Velohauptroutennetz, Angebotskonzept und Bestellerorganisation Regio-S-Bahn)
- Begleitung von Studien zu einem «Grobkonzept Verkehrsverbund» und zu einem «Trinationalen Tarifverbund»
- Gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft Initiierung der Vorprojektierung für das Herzstück Regio-S-Bahn (2014/2015)
- Laufende Begleitung des ASTRA bei der Erarbeitung des Rheintunnels (Engpassbeseitigung Osttangente)

Aktionsplan 2015–2017

Massnahmenbereich	Massnahme	Aktionen	Zeitraum
1. Fuss- und Veloverkehr	Teilrichtplan Velo: Erarbeitung und Umsetzung	Erstellung Umsetzungsprogramm	2015
		Laufende projektbezogene Umsetzung	laufend
	Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege: Erarbeitung und Umsetzung	Erarbeitung Aktualisierung	2015
		Erstellung Umsetzungsprogramm	2016
		Laufende projektbezogene Umsetzung	laufend
	Ausbau privater Veloabstellplätze	Erarbeitung einer Velo-PPV	2014/2015
	Finanzierung und Umsetzung Schlüsselprojekte	Schlüsselprojekte konkret festlegen (Lückenschlüsse und Velostationen)	2015
		Vorstudien oder Vorprojekte auslösen (RAB Langsamverkehr oder eigene Anträge)	2015 – 2020
		Finanzierung sicherstellen (Baukredit)	2016 – 2024
		Projektierung und Ausführung	2017 – 2030
2. Öffentlicher Verkehr	Umsetzung Konzept «Tramnetz 2020»	Bauprojekt und Realisation Margarethenstich	2014 – 2017
		Bauprojekt und Realisation Tram 3 Saint-Louis	2014 – 2018
		Zweckmässigkeitsstudie für Netzausbauten in Bezug auf Gesamtnetz	2014/2015
		Vorstudien weiterer 1 – 2 Tramstrecken	2015/2016
		Vorprojekte weiterer 1 – 2 Tramstrecken	2016 – 2018
		Prüfung von Expresstram-Angeboten (gemeinsam mit BL)	2014/2015
	Angebotsverbesserungen Busnetz	Laufende Prüfung der Angebote, wie Taktverdichtungen usw.	laufend
		Projektierung und Ausführung von Infrastrukturanpassungen infolge veränderter Buslinienführung	laufend

Aktionsplan 2015–2017 (Fortsetzung)

Massnahmenbereich	Massnahme	Aktionen	Zeitraum
3. Strassenverkehr	Städtisches Verkehrsmanagementkonzept	Konzept in externem Studienauftrag erstellen lassen und mit LSA-Strategie koordinieren	2014/2015
		Erste Umsetzungen, soweit mit geringem baulichem Aufwand möglich	2016/2017
4. Parkraumangebot	Umsetzung Ratschlag Parkraum-bewirtschaftung	Etappierte Umsetzung nach PLZ	2013 – 2016
	Evaluation Parkraumbewirtschaftung	Prüfung und evtl. Erweiterung der laufenden Erhebungen; Durchführung der Erhebungen	2014 – 2016
		Bewertung von Massnahmen und Erarbeitung Konzeptanpassungen	2016/2017
	Anpassung Parkplatzverordnung	Prüfung Anpassungsbedarf; Erarbeitung Vorlage	2014/2015
5. Städtischer Güter-verkehr	Konzept städtischer Güterverkehr	Externen Studienauftrag vorbereiten, auslösen und durchführen lassen	2015
		Erste Teilmassnahmen umsetzen	ab 2016
6. Öffentlicher Strassen-raum	Öffentliche Strassenräume im Rahmen Erhaltungsplanung aufwerten	Umgestaltung Elisabethenstrasse: Bauprojekt und Ausführung	2014 – 2017
		Aufwertung Grenzacherstrasse: Bauprojekt und Ausführung	2014 – 2017
		Diverse Umgestaltungen von Plätzen und Strassen-abschnitten im Rahmen der Umsetzung des BehiG	laufend
		Umsetzung Verkehrspolitisches Leitbild in Erhaltungsprojekten	laufend
	Umsetzung Tempo-30-Konzept	Prüfung einzelner Strassenabschnitte	2014 – 2016
		Etappierte Umsetzung	2014 – 2018
	Einrichtung weiterer Begegnungszonen	Laufende Bearbeitung und Umsetzung der Gesuche aus der Bevölkerung	laufend
	Umsetzung Gestaltungskonzept Innenstadt	– Freie Strasse – Greifengasse/Ochsengasse – Rheingasse – Grünpfahlgasse/Gerbergässlein – Elisabethenstrasse/Klosterberg – Clarastrasse – Rümelinsplatz – Claraplatz – Birsigparkplatz	2014 – 2020
	Umfassendes Verkehrssicherheitskonzept erarbeiten und umsetzen	Erstellen eines Verkehrssicherheitsplans	2015 – 2025
		Neue Rahmenausgabenbewilligung Verkehrs-sicherheit	2015
		Qualitätssicherung bei Baustellen	2012 – 2014
		Network Safety Management	2014 – 2016
7. Mobilitätsmanagement	Aktionsprogramm «Basel unterwegs»	Projekte/Aktionsportfolio stärker priorisieren und laufende Umsetzung	2014 – 2016
	Mobilitätsmanagement in der Kantons-verwaltung: Pilotstudie BVD	Konzept erarbeiten	2014/2015
		Erarbeitete Massnahmen umsetzen	2014 – 2016
	Mobilitätsbildung bei Kindern und Jugendlichen	Grundlagenstudie abschliessen	2014
		Massnahmen entwickeln und umsetzen	2014 – 2016
	Wirtschaftsfreundliches Mobilitätsmanagement in Unternehmen	Partner einbinden	2014/2015
		Finanzierung sicherstellen	2014/2015
		Umsetzung	2015/2016