



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

# Gemeinsam vorwärts- kommen

Das verkehrspolitische Leitbild  
für den Kanton Basel-Stadt



# Alles fliesst - heute und in Zukunft

Basel wächst: die Bevölkerung, die Wirtschaft, das Arbeitsplatz-, Güter- und Freizeitangebot. Damit uns aber nicht zugleich die damit verbundene Verkehrszunahme über den Kopf wächst, hat der Regierungsrat ein verkehrspolitisches Leitbild erarbeitet. Verschiedene aufeinander abgestimmte Massnahmen nehmen das Bedürfnis des Einzelnen und der Gesellschaft nach Mobilität auf und lenken den Verkehr in seinen unterschiedlichen Formen in stadtvträgliche Bahnen - und das über die Kantonsgrenzen hinaus. So wird Basel noch attraktiver für Menschen und Unternehmen.

Dass eine gut abgestimmte Verkehrspolitik für alle ein Gewinn ist, dafür ist Basel schon heute das beste Beispiel: Die Baslerinnen und Basler legen den Grossteil ihrer Wege zu Fuss zurück, gefolgt von öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Velo. Das Auto benutzen sie nicht einmal für ein Fünftel ihrer Wege - das ist nicht nur weniger als in anderen Schweizer Städten, sondern auch deutlich seltener als in der europäischen Velohauptstadt Kopenhagen.

Die Basler Verkehrspolitik steht aber nicht allein für weniger - motorisierten - Verkehr, wie die Stimmberechtigten gefordert haben. Unser Ziel ist vielmehr eine bedarfsgerechte, sichere und effiziente Mobilität und damit mehr Lebensqualität für alle.

Auf den folgenden Seiten möchte ich Ihnen den Weg vorstellen, wie der Verkehr in Basel-Stadt auch künftig fliesst. Wenn Sie mehr über die Verkehrszukunft im Kanton und darüber hinaus erfahren wollen, finden Sie unter [www.mobilitaet.bs.ch](http://www.mobilitaet.bs.ch) weitere Informationen und das ausführliche verkehrspolitische Leitbild.

Ihr

Hans-Peter Wessels  
Vorsteher Bau- und Verkehrsdepartement



Eine gute Erreichbarkeit über kurze und weite Distanzen ist wesentlich für die Attraktivität einer Region als Unternehmensstandort, Wohn- oder Arbeitsort. In einer Studie von BAKBASEL wird die Erreichbarkeit aus der Kombination von Reisezeit und erreichbarer Wirtschaftskraft ermittelt. Während die Lage eines Standorts nicht beeinflusst werden kann, können andere Einflüsse wie die Verkehrsinfrastruktur und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs aktiv gestaltet werden. Die Erreichbarkeit der Schweiz ist hoch. Basel-Stadt belegt dank der wirkungsvollen Verkehrspolitik, des gut ausgebauten Verkehrsnetzes und der hohen Wirtschaftskraft im Kantonsvergleich den zweiten Platz.







Foto: Andreas Zimmermann

# Raum zum Leben

Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen – und wo mehr Menschen wohnen, arbeiten und ihre Freizeit verbringen, nimmt auch der Verkehr zu. Doch nicht nur Wachstum, auch immer weitere Wege zwischen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit führen dazu, dass es auf unseren Strassen, Schienen und Trottoirs immer enger wird.

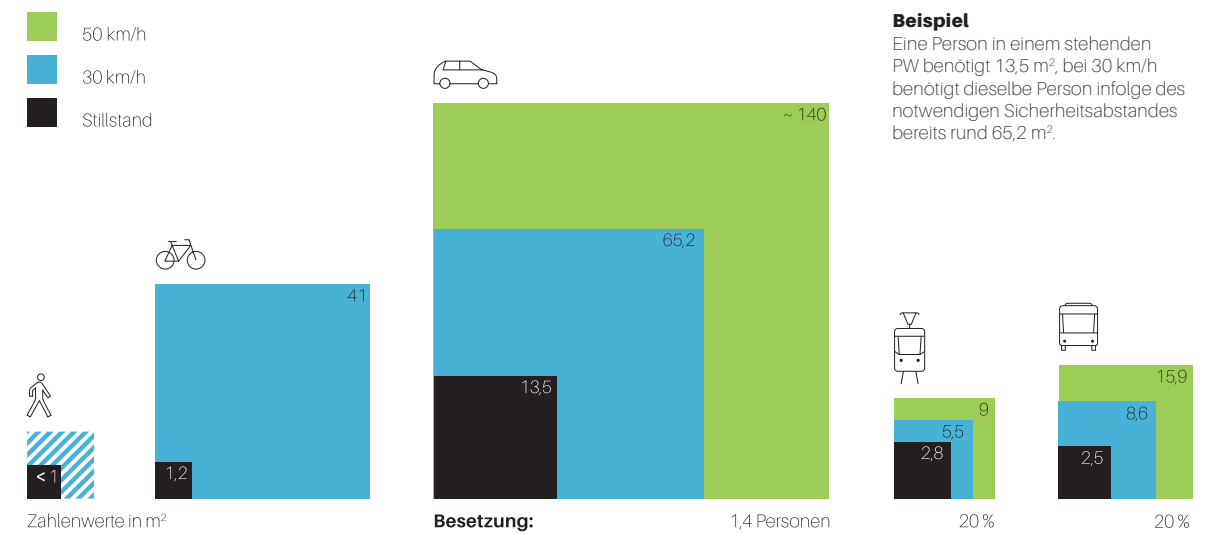
Diese Entwicklung allein mit mehr Strassen und Bahnlinien bewältigen zu wollen, ist aussichtslos und nicht nachhaltig. So liegt über den ganzen Tag betrachtet die Auslastung des Tram- und Busangebotes in Basel bei lediglich rund einem Drittel. Private PW fahren im Schnitt sogar weniger als eine Stunde pro Tag, die restliche Zeit stehen sie. Umgekehrt bleiben viele Parkplätze von Einkaufszentren nachts, Tiefgaragen in reinen Wohnzonen tagsüber leer.

Wollen wir auch künftig mobil bleiben, ohne unsere Mitmenschen und die Umwelt über

die Massen zu belasten, braucht es frische Ideen und neue Ansätze. Ein Merkmal unserer Verkehrspolitik ist die Entwicklung dichter und gemischter Quartiere, damit die Menschen in ihrer unmittelbaren Wohnumgebung Arbeit, Freizeit und Einkauf nachgehen können. Das verkürzt die Wege. Zudem sorgt die Förderung flächensparender Verkehrsmittel (Fuss- und Veloverkehr, öffentlicher Verkehr) dafür, dass alle Verkehrsbedürfnisse im engen städtischen Raum Platz finden. Und schliesslich ist der kostengünstigste Weg für optimale Mobilität, bestehende Infrastrukturen und Verkehrsangebote noch besser zu nutzen und erst dann gezielt zu erweitern.

So plant, realisiert und unterhält der Kanton Basel-Stadt ein Gesamtpaket von Verkehrsmassnahmen, um den vielfältigen Mobilitätsbedürfnissen Rechnung zu tragen und gleichzeitig die Lebensqualität für alle zu erhöhen.

## Platzbedarf pro Person nach Verkehrsmittel in Abhängigkeit der Geschwindigkeit



Quelle: www.zukunft-mobilitaet.net

Stadt- und umweltgerechte Verkehrsmittel brauchen wenig Energie, verursachen wenig Lärm und Schadstoffe und benötigen wenig Platz. Der Fuss- und Veloverkehr schneidet bei allen Kriterien deutlich besser ab als der motorisierte Individualverkehr und öffentliche Verkehrsmittel. 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 Parkraum. Hohe Geschwindigkeiten sind beim innerstädtischen Verkehr nicht das Ziel, im Gegenteil: Niedrigeres Tempo erhöht die Verkehrssicherheit und reduziert den Platzbedarf.



# Mehr Mobilität Mehr Qualität

Alle wollen mobil sein. Verkehr und dessen Folgen will niemand – auf diese einfache Formel lässt sich das Grunddilemma jeder Verkehrspolitik bringen. Gerade in einem dicht besiedelten und intensiv genutzten Raum wie in und um Basel erfordert der Ausgleich zwischen den Ansprüchen von Verkehrsteilnehmenden, Anwohnerschaft, Arbeitnehmenden, Besucherinnen und Besuchern Lösungs- und Kompromissbereitschaft von allen. Denn einerseits sollen Städte mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar sein, andererseits sollen die negativen Auswirkungen des Verkehrs wie Lärm, Abgase oder Gefahren möglichst gering sein.

Die Verkehrspolitik von Basel-Stadt hält sich an klare Grundsätze, um die berechtigten Interessen aller fair und nachvollziehbar abzuwägen. So müssen sämtliche Massnahmen zum Erreichen der verkehrspolitischen Ziele beitragen, einen optimalen Mitteleinsatz sicherstellen, regional abgestimmt sein sowie laufend überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

Der Regierungsrat hat ein ausgewogenes Massnahmenpaket beschlossen, das eine bedarfsgerechte Mobilität in der Stadt und der Region mit urbaner Lebensqualität und wirtschaftlicher Standortattraktivität in Einklang bringt.

Die Basler Verkehrspolitik verfolgt im Einklang mit der Kantonsverfassung und dem kantonalen Richtplan vier übergeordnete verkehrspolitische Ziele, die sich wechselseitig beeinflussen:

## Lebensqualität erhöhen

Eine hohe Lebensqualität als wahrnehmbare Aufenthaltsqualität für Anwohnerinnen und Anwohner, Arbeitnehmende sowie Besucherinnen und Besucher ist die wesentliche Voraussetzung für einen attraktiven Wohn- und Wirtschaftsstandort.

## Verkehrssicherheit erhöhen

Die Unfallrisiken im Verkehr sind zu minimieren. Besonders Kinder und ältere Personen sind zu schützen. Dem Fuss- und Veloverkehr ist genügend Raum zur Verfügung zu stellen und verbleibende Unfallschwerpunkte des Strassenverkehrs sind zu entschärfen.



## Erreichbarkeit weiter verbessern

Eine hervorragende Erreichbarkeit der Wirtschafts- und Wohnregion Basel mit allen Verkehrsmitteln ist ein bedeutender Standortfaktor im nationalen und internationalen Wettbewerb.

## Kosteneffizienz sicherstellen

Nachhaltige Verkehrspolitik erfordert eine langfristige Finanzierungssicherheit. Diese berücksichtigt sowohl Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten als auch anderweitige Folgekosten (z. B. Erneuerungskosten).





# Ein Paket für alle

Verkehrspolitik ist eine komplexe Aufgabe. Es sind nicht nur zum Teil widersprüchliche und je nach Situation unterschiedliche Bedürfnisse von Verkehrsteilnehmenden, Anwohnern oder Unternehmen in Einklang zu bringen. Auch das Zusammenwirken verschiedener Massnahmen ist laufend zu verbessern, so dass jede Massnahme ihre volle Wirkung entfalten kann und alle zusammen optimale Synergien entwickeln.

Die Verkehrspolitik von Basel-Stadt umfasst sieben strategische Schwerpunkte mit einem Bündel konkreter Massnahmen. Das gesamte Massnahmenpaket sieht neue Projekte vor, aber auch bereits seit Längerem geplante Vorhaben.

In vielen Bereichen kann Basel-Stadt eigenständig entscheiden und handeln. In anderen Bereichen – etwa der Tarifpolitik im

öffentlichen Verkehr oder der Verkehrssteuerung – ist die Abstimmung mit der gesamten Region erforderlich. Andere Aufgaben wie der Ausbau von Autobahnen und Eisenbahnen liegen gänzlich in der Verantwortung des Bundes. Doch auch hier bringt sich der Kanton für eine nachhaltige Verkehrspolitik und damit die Verbesserung der Lebensqualität, von der alle profitieren, aktiv ein.

Auf den folgenden Seiten sind die strategischen Schwerpunkte kurz beschrieben und die wichtigsten geplanten Massnahmen aufgeführt. Die Reihenfolge der Schwerpunkte und Massnahmen stellt keine Priorisierung dar.

Eine detaillierte Darstellung der Schwerpunkte und Massnahmen ist im verkehrspolitischen Leitbild verfügbar.

In den letzten Jahren wurden verschiedene verkehrspolitische Massnahmen realisiert, die der Standortattraktivität und der Lebensqualität in der ganzen Region zugutekommen, wie:

- **Verlängerung der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein**
- **grenzüberschreitende Buslinien nach Grenzach und Hegenheim**
- **fussgängerfreundliche Innenstadt**
- **Birskopfsteig**
- **Öffnung zahlreicher Einbahnstrassen für Velogegeverkehr**
- **Einrichtung von Begegnungszonen**
- **Mobilitätsmanagement: z. B. E-Bike in Unternehmen, Mobilitätswoche Basel-Dreiland**
- **Pendlerfonds**
- **Pilotversuch stationsungebundenes Carsharing (Catch a Car)**

## Strategische Schwerpunkte und Massnahmenpaket



- **In Arbeit/laufende Umsetzung** unter Federführung Basel-Stadt
- **Ergänzende Massnahmen** unter Federführung Basel-Stadt
- **In Arbeit/ergänzende Massnahmen** unter Federführung Dritter

### Öffentliches Parkraumangebot beschränken und aktiv bewirtschaften

Der motorisierte Individualverkehr mit Zielort Basel-Stadt kann am effizientesten über das verfügbare Parkraumangebot beeinflusst werden. Dazu wird bis Mitte 2016 das vom Grossen Rat beschlossene Parkraumbewirtschaftungskonzept in der ganzen Stadt umgesetzt. Ob zusätzliche Massnahmen notwendig sind, wird eine Wirkungsanalyse zeigen. Die Parkraumbewirtschaftung soll soweit möglich regional koordiniert weiterentwickelt werden.

#### Massnahmen

Umsetzung Ratschlag Parkraumbewirtschaftung	●
Evaluation Parkraumbewirtschaftung	●
Anpassung Parkplatzverordnung	●
Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung im inneren Agglomerationsbereich	●

### Städtischen Strassenverkehr dosieren, auf das übergeordnete Netz lenken und dort Kapazitäten sicherstellen

Sogenannte Verkehrsmanagement-Massnahmen lenken den Strassenverkehr in der Stadt und beschränken diesen auf ein verträgliches Mass. Dieses städtische Verkehrsmanagementsystem muss mit einem künftigen regionalen System abgestimmt sein.

#### Massnahmen

Städtisches Verkehrsmanagement	●
Sicherstellung Hochleistungsstrassen-Kapazitäten (Rheintunnel)	●
Regionales Verkehrsmanagement	●

### Bahn-, Tram- und Busangebot grenzüberschreitend ausbauen und aufeinander abstimmen

Der Mehrverkehr aufgrund des künftigen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums soll in erster Linie über einen attraktiven und zuverlässigen öffentlichen Verkehr aufgefangen werden. Dazu sind weitere Angebotsausbauten erforderlich – neben dem Tram-/Busnetz vor allem bei den grenzüberschreitenden Linien der Regio-S-Bahn. Gleichzeitig sind die Organisationsstrukturen und das Tarifwesen grenzüberschreitend zu optimieren.

#### Massnahmen

Umsetzung Konzept «Tramnetz 2020»	●
Angebotsverbesserungen Busnetz	●
Angebotsverbesserungen Regio-S-Bahn Basel (inkl. des notwendigen Infrastrukturausbaus wie des Herzstücks)	●
Aufbau trinationale Bestellerorganisation Regio-S-Bahn	●
Aufbau trinationaler Tarifverbund	●

## Strassenverkehr

## Öffentlicher Verkehr

## Parkraumangebot



## Städtischer Güterverkehr

### Städtischen Güterverkehr über City-Logistikkonzepte nachhaltig steuern

Rund ein Viertel des städtischen Verkehrs ist Güterverkehr. Dieser Verkehr ist räumlich und zeitlich stärker zu steuern, vor allem auch zur Entlastung der Wohnquartiere und der Innenstadt. Dabei muss die optimale Güterversorgung der Stadt sichergestellt bleiben. Die Anzahl der Fahrten kann vor allem über eine effizientere Abwicklung der sogenannten ersten/letzten Meile reduziert werden. Die Umsetzung von City-Logistikkonzepten erfordert eine enge Zusammenarbeit öffentlicher und privater Akteure.

#### Massnahmen

Konzept städtischer Güterverkehr	●
Trimodales Containerterminal Basel Nord	●

### Verkehrsnachfrage über Mobilitätsmanagement stärker beeinflussen

Die Sensibilisierung unterschiedlicher Zielgruppen für ein nachhaltiges und sicheres Verkehrsverhalten wirkt sich indirekt auf die Nutzung von Auto und Motorrad aus. Im Vordergrund stehen Beratungs- und Informationsangebote, Kampagnen, ökonomische Anreize und die Unterstützung neuer innovativer Mobilitätslösungen.

#### Massnahmen

Aktionsprogramm «Basel unterwegs»	●
Wirtschaftsfreundliches Mobilitätsmanagement in Unternehmen	●
Regionales Mobilitätsmanagement	●

## Mobilitätsmanagement

## Fuss- und Veloverkehr

## Öffentlicher Strassenraum

### Lücken im Fuss- und Veloverkehrsnetz schliessen und Infrastrukturen sicher und nutzergerecht gestalten

Das Schliessen von Netzlücken kommt gleichermaßen dem Fuss- wie dem Veloverkehr zugute. Zahlreiche Kleinprojekte wie die Sanierung von Fussgängerstreifen, das Einrichten von Trottoirüberfahrten oder Begegnungszonen sowie die Gestaltung des öffentlichen Raums tragen den Fussgängerbedürfnissen zusätzlich Rechnung. Der Pilotversuch für Rechtsabbiegen bei Rot für Velos an Lichtsignalanlagen wird weiter ausgedehnt. Zudem setzt sich Basel für eine Änderung des schweizerischen Strassenverkehrsrechts ein, damit das Rechtsabbiegen bei Rot für Velos in der ganzen Schweiz eingeführt werden kann. Auch fördert der Kanton die Ausstattung von Gebäuden mit Veloabstellplätzen und sorgt nicht nur in der Stadt, sondern auch in der Agglomeration für die Verknüpfung und Durchgängigkeit von Velorouten.

#### Massnahmen

Umsetzung Teilrichtplan Velo	●
Erarbeitung und Umsetzung Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege	●
Erstellungspflicht für private Veloabstellplätze ausbauen	●
Finanzierung und Umsetzung Schlüsselprojekte (Lückenschlüsse, Velostationen)	●
Regionales Velohaupttroutennetz: Konkretisierung Massnahmen und Umsetzung	●

### Öffentliche Strassenräume aufwerten, sicherer gestalten und kurze Wege ermöglichen

Die gezielte Umgestaltung öffentlicher Strassenräume dient nicht nur der Hindernisfreiheit und Sicherheit, sondern trägt auch dazu bei, den motorisierten Individualverkehr zu verringern. Neben Projekten für Strassen und Plätze schliesst dies auch die Planung flächendeckender Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren (Tempo 30 und Begegnungszonen) ein. Allenfalls resultierende Geschwindigkeitsreduktionen im ÖV sind an anderer Stelle im ÖV-System auszugleichen.

#### Massnahmen

Öffentliche Räume im Rahmen Erhaltungsplanung aufwerten	●
Umsetzung Tempo-30-Konzept	●
Umsetzung Gestaltungskonzept Innenstadt (Entwicklungsrichtplan Innenstadt)	●
Umfassendes Verkehrssicherheitskonzept erarbeiten und umsetzen	●

# Viel wurde erreicht Mehr braucht es noch

Mit der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs trägt die Basler Verkehrspolitik den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen konsequent Rechnung. Der vergleichsweise geringe Autoverkehr trägt ganz wesentlich dazu bei, dass sich in der Region Basel im Vergleich zu anderen Agglomerationen weniger Staus bilden, die Wohnqualität hoch und die Unfallzahlen im Strassenverkehr niedrig sind. Der hohe Anteil des öffentlichen Verkehrs ermöglicht zudem einen wirtschaftlichen Betrieb eines dichten Netzes von Tram, Bus und S-Bahn-Linien. Mit weiteren neuartigen Massnahmen wird das bestehende Mobilitätssystem nicht nur erhalten, sondern laufend verbessert.

## Sicherstellung Hochleistungsstrassen-Kapazitäten

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.



## Strassenverkehr

## Parkraumangebot

## Mobilitätsmanagement

## Fuss- und Veloverkehr

## Öffentlicher Verkehr

## Öffentlicher Strassenraum

## Städtischer Güterverkehr



### Tramnetz 2020

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

Foto: BVB



### Effiziente umweltschonende Fahrzeuge

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

Foto: Aleksander Slota/VCD



### 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.



### Lückenschluss Velonetz

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

Foto: Julian Salinas, Basel




### Umgestaltung Karl Barth-Platz

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

Foto: Julian Salinas, Basel





Wo immer mehr Menschen leben und arbeiten, entsteht auch immer mehr Verkehr. Mit einer innovativen Verkehrspolitik tragen wir dazu bei, um auch künftig mobil zu sein, und erhöhen die Lebensqualität für alle. Das verkehrspolitische Leitbild zeigt den Weg.

**Mehr Informationen unter  
[www.mobilitaet.bs.ch](http://www.mobilitaet.bs.ch)**



**Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt**