



Kanton Basel-Stadt

# Verkehrsplan Basel



**2001**



Kanton Basel-Stadt

# Verkehrsplan Basel 2001

|    |  |
|----|--|
| 4  | Zusammenfassung  |
| 7  | Generelles zum Verkehrsplan Basel 2001   |
| 11 | Grundlagen<br>des Verkehrsplans Basel 2001                                       |
| 19 | Längerfristige Entwicklungsperspektiven<br>der Trinationalen Agglomeration Basel |
| 25 | Neue Rahmenbedingungen<br>in der Verkehrsplanung                                 |
| 29 | Die Ziele des Verkehrsplans Basel 2001   |
| 31 | Ziele und Massnahmen<br>Fussgängerverkehr  |
| 37 | Ziele und Massnahmen<br>Velo- und Mofaverkehr                                    |
| 43 | Ziele und Massnahmen<br>öffentlicher Verkehr                                     |
| 51 | Ziele und Massnahmen<br>Motorfahrzeugverkehr und Parkierung                      |
| 59 | Realisierung   |



Der Regierungsrat hat den verwaltungsverbindlichen Verkehrsplan Basel am 18. Dezember 2001 genehmigt. Ziele des Verkehrsplans sind die Förderung der stadtgerechten Mobilität zur Verbesserung der Wohnqualität, die Attraktivitätssteigerung für den öffentlichen Verkehr, die Verbesserungen für den Langsamverkehr sowie die Kanalisation des Motorfahrzeugverkehrs auf die Hochleistungsstrassen. Mit dem Verkehrsplan Basel 2001 werden die Vorgaben für die zukünftige Verkehrsplanung, für die Finanzplanung der notwendigen Infrastruktur, für die Stadtplanung und für die Stadtgestaltung beschrieben. Mit der nunmehr verwaltungsverbindlichen, allgemeinen Handlungsanweisung in der Verkehrsplanung wird dargelegt, in welche Richtung sich die Verkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten entwickeln kann. Insbesondere sind grössere Vorhaben für den öffentlichen Verkehr und den Motorfahrzeugverkehr erst nach dem Bau der Nordtangente finanzierbar.

Der Verkehrsplan Basel 2001 dient als Grundlage für einen zu erstellenden Agglomerationsverkehrsplan. Dieser Arbeitsschritt muss in Zusammenarbeit mit den Gemeinden der Trinationalen Agglomeration Basel durchgeführt werden. Damit der Kanton Basel-Stadt von einer möglichen Bundesfinanzierung des Agglomerationsverkehrs (öffentlicher Verkehr und Motorfahrzeugverkehr) profitieren kann, werden die entsprechenden Planungen baldmöglichst in die Wege geleitet. Mit dem Verkehrsplan Basel 2001 kann der Kanton Basel-Stadt seine Position im Agglomerationsverkehr darstellen. Im Verlaufe der Erarbeitung des Agglomerationsverkehrsplans wären Änderungen beim Verkehrsplan Basel im Sinn der rollenden Planung möglich. Die im Verkehrsplan Basel 2001 enthaltenen Konzepte und Massnahmen sind schrittweise zu vertiefen. Der Verkehrsplan ändert nichts an der bestehenden Kompetenzordnung; nach wie vor werden dem Grossen Rat die entsprechenden Kreditanträge für Planung und Realisierung der einzelnen Konzepte und Massnahmen gestellt werden.

Die Präsidentin des Regierungsrates

*Barbara Schneider*

Barbara Schneider  
Basel, den 18. Dezember 2001

## Impressum

### *Inhalt, Redaktion*

Baudepartement Kanton Basel-Stadt  
Hochbau- und Planungsamt  
Hauptabteilung Planung  
Abteilung Transport und Verkehr

### *Gestaltung, Fotos*

vista point, Basel

### *Pläne*

Reproduziert mit Bewilligung  
der Kantonalen  
Vermessungsämter BS und BL  
vom 30.4.2002.  
Alle Rechte vorbehalten.

### *Druck*

Schudeldruck AG, Riehen

### *Bezug, Auskünfte*

Hochbau- und Planungsamt  
Hauptabteilung Planung  
Rittergasse 4  
4001 Basel  
Telefon 061 267 92 25

© Mai 2002  
Schutzgebühr Fr. 10.–

# Zusammenfassung

## Generelles zum Verkehrsplan Basel 2001

Die im Verkehrsplan Basel 2001 enthaltenen Konzepte zeigen grundsätzliche Sachverhalte auf. Sie sind allgemeine Handlungsanweisungen und können deshalb keine Detailscheide enthalten. Sie legen vielmehr die Prinzipien fest und sind eine Grundlage zur weiteren Bearbeitung. Diese zeitgemässe Umschreibung zeigt, dass es sich beim Verkehrsplan Basel um eine konzeptionelle übergeordnete Planung handelt und nicht um die exakte Festlegung von Fahrplänen, Abbiegeverboten usw.

Die aufgeführten Massnahmen in den Teilplänen gelten als interne Weisungen an die kantonale Verwaltung. Für das politische Handeln des Regierungsrates dienen die Termine und die Kosten der Massnahmen zur Information; er kann jederzeit darauf zurückkommen und Änderungen beschliessen.

## Nachhaltigkeit in der Verkehrsplanung

Basel ist eine vielfältige Wohnstadt und internationale Wirtschaftsmetropole. Als Stadt der kurzen Wege besticht sie im internationalen Vergleich durch eine sehr hohe Lebensqualität und ein effizientes, attraktives öffentliches Verkehrssystem. Um die Attraktivität von Basel zu erhalten und zu fördern, wird eine nachhaltige Stadtentwicklung angestrebt. Schlüsselfaktoren dazu sind eine hohe Wohn- und Lebensqualität, eine wettbewerbsfähige Wirtschaft und der Schutz der natürlichen Umwelt. Nachhaltiges Handeln ist ein Prozess, in dessen Verlauf die Mobilitätsprojekte mit ihren Auswirkungen auf die drei Dimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt ganzheitlich betrachtet und diskutiert werden. Betroffene sind rechtzeitig in die Meinungs- und Entscheidungsbildungsprozesse einzubeziehen. Die Nachhaltigkeit ist kein fertiges Rezept für eine Entwicklung, sondern ein Prozess, der unterschiedliche Standpunkte zusammenführt und einen umsetzbaren Konsens anstrebt.

In der Verkehrspolitik muss in Zukunft verstärkt auf das Zusammenwirken des Gesamtsystems geachtet werden. Entscheidungen im Verkehrsbereich werden sich in den kommenden Jahren nicht mehr mit der Frage erschöpfen, ob das Auto, die Bahn oder das Velo das bessere oder umweltfreundlichere Verkehrsmittel ist. Eine gute Vernetzung der Verkehrsmittel mit verkehrsträgerübergreifenden Informationssystemen ermöglicht den Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern, die verschiedenen Verkehrsmittel zweckmässig zu kombinieren. Die vorhan-

denen Kapazitäten werden dadurch besser ausgenutzt, die öffentlichen Verkehrsmittel noch attraktiver und die Kosten für die Gesellschaft und die Wirtschaft reduziert. Gleichzeitig werden unnötige Umweltbelastungen vermieden. Selbstverständlich müssen dazu die Übergänge zwischen den einzelnen Verkehrsträgern ausgebaut werden. Erst dadurch können die Systemvorteile der einzelnen Verkehrsträger voll genutzt und ein optimaler Ablauf gewährleistet werden.

In Basel wie in anderen Städten stösst der Ausbau des Strassennetzes an seine Grenzen. Zunahmen im Verkehr müssen daher weitgehend vom öffentlichen Verkehr aufgenommen werden und gleichzeitig die beschränkte Strassenkapazität besser genutzt werden. Integrierte Verkehrsmanagementsysteme mit besserer Information der Verkehrsteilnehmer und marktwirtschaftliche Anreize werden dafür sorgen, dass der öffentliche Verkehr stärker genutzt wird und der nicht verlagerbare Wirtschaftsverkehr besser vorankommt. Neue, stadtverträglichere Fahrzeuge und eine sinnvolle Organisation des Güterverkehrs durch City-Logistik-Konzepte sollen dafür sorgen, dass der zwangsläufig in der Stadt verbleibende Strassenverkehr besser koordiniert und wesentlich umweltschonender abgewickelt werden kann als heute.

Eine nachhaltige, umweltverträgliche Mobilität ist Basis für die wirtschaftliche Entwicklung und Verbesserung der Lebensqualität von Basel. Bei konsequenter Umsetzung des Verkehrsplans Basel 2001 können die heutigen Verkehrsprobleme künftig besser gelöst und teilweise entschärft werden. Voraussetzung dazu ist, dass die Gesellschaft bereit ist, den aufgezeigten Weg mitzugehen.

## Die wichtigsten Elemente des Verkehrsplans Basel 2001

Der Verkehrsplan Basel 2001 umfasst die folgenden wichtigen Punkte:

- Umsetzen einer stadtverträglichen Mobilitätsstrategie mittels lückenloser Transportketten, welche die Umsteigebereitschaft auf den öffentlichen Verkehr fördern. Das Mobilitätsmanagement soll dazu führen, den Verkehrsfluss zu verstetigen, die verschiedenen Verkehrsmittel für die Benutzer attraktiv zu vernetzen sowie der Wirtschaft und den Besuchern die optimale Nutzung anzuzeigen. Die Gestaltung und die Organisation der Strassenräume erfolgt nach dem Koexistenzprinzip, wonach alle Verkehrsteilnehmer die Strassenräume sicher nutzen können. Eine sorgfältige Gestaltung der städtischen Strassenräume erhöht die Attraktivität des Zufussgehens, der Benützung des Velos und des öffentlichen Verkehrs und trägt auch zur Verbesserung der öffentlichen Sicherheit bei.

## Zielerfüllung des Verkehrsplans Basel 2001

Der Verkehrsplan Basel 2001 basiert auf den Oberzielen des Politikplans 2002–2006 des Regierungsrates und berücksichtigt die Ziele des Regierungsprogramms 1997–2001 sowie die Vorgaben des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes und des kantonalen Umweltschutzgesetzes; er ist ebenfalls auf die verschiedenen Projekte des Aktionsprogramms Stadtentwicklung Basel abgestimmt.

Für den Fussgänger- und Velo-/Mofaverkehr können die Ziele mit den vorgeschlagenen Massnahmen hinsichtlich der Förderung der umweltschonenden Verkehrsarten erreicht werden. Mit der Ausdehnung der verkehrsarmen Innerstadt kann das Stadtzentrum für die Besucher von Basel attraktiver gestaltet werden. Die Umgestaltung von Strassenabschnitten zu Fussgängerachsen in der Innerstadt und den angrenzenden Gebieten sowie die bessere Erschliessung durch citynahe Parkings verbessert die Standortgunst für den Detailhandel. Die im Bericht des Grossen Rates Nr. 8019 betreffend weitere Förderung des Veloverkehrs enthaltenen Massnahmen sind praktisch erfüllt, für das Velo-/Mofanetz sind weitere Ergänzungen geplant.

Durch die Verbesserungsmaßnahmen beim öffentlichen Verkehr würde sich der Modal Split gemäss Modellberechnungen bis zum Jahr 2010 mit vertretbaren Kosten geringfügig in Richtung öffentlicher Verkehr ändern, sofern die notwendigen betrieblichen Massnahmen eingeführt und auch angenommen werden. Diese Modal-Split-Veränderung kann mit der Parkraumbewirtschaftung zugunsten des öffentlichen Verkehrs unterstützt werden. Ohne Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung für den öffentlichen Verkehr würde sich der Modal Split gegenüber dem Wert von 1995 um rund 4% verschlechtern. Der Tram- und Busverkehr als Feinverteiler wird durch die Netzanpassungen optimiert und verbessert. Die Verkehrsdrehscheiben Bahnhof SBB, Badischer Bahnhof und Bahnhof St. Johann tragen zur weiteren Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs bei.

Beim Motorfahrzeugverkehr werden – trotz der prognostizierten Verkehrszunahme um rund 25% gegenüber 1995 – für die Hauptverkehrs- und Hauptsammelstrassen nur geringe Belastungszunahmen ermittelt, teilweise sind Verkehrsabnahmen feststellbar. Die neuen Netzelemente Zubringer Allschwil und A2-Südzubringer mit der Umfahrung Gundeldingen sowie die Verkehrsberuhigungen auf nutzungsorientierten Strassen mit Tempo-30-Zonen würden massgebend zu Verkehrsentlastungen in Wohngebieten beitragen. Nutzungsorientierte Strassen können zur Verbesserung des Wohnumfeldes vermehrt in Begegnungsstrassen umgestaltet werden.

- Erweitern der Fussgängerbereiche in der Innerstadt auf der Gross- und Kleinbasler Seite und stufenweise Verbesserungen für die Fussgänger durch die Umgestaltung von Strassenabschnitten zu Fussgängerachsen im Innerstadtbereich in den nächsten 5 Jahren. Verknüpfen der beiden Fussgängerbereiche auf der Gross- und Kleinbasler Seite der Innerstadt.
- Umgestalten von geeigneten nutzungsorientierten Quartierstrassen in Begegnungszonen, falls die Mehrheit der Anwohner dies wünscht. Wegfallende Parkplätze sind im Einzugsbereich zu ersetzen oder durch Quartierparkings zu kompensieren.
- Rasches Vervollständigen und Ergänzen des Velo-/Mofaroutennetzes und Bereitstellen von geeigneten Veloabstellplätzen.
- Stärken und ausbauen des öffentlichen Verkehrsmittels durch die Inbetriebnahme von grenzüberschreitenden S-Bahn-Linien sowie die Verlängerung von Tram- und Buslinien zur Steigerung der Attraktivität und als Alternative zum Motorfahrzeugverkehr in der Region und dem Zentrum Basel. Damit der Ausbau des öffentlichen Verkehrs baldmöglichst erfolgen kann, sind die notwendigen Planungsarbeiten speditiv an die Hand zu nehmen.
- Ergänzungen beim Strassennetz zum Schutz der Wohngebiete durch die rasche Fertigstellung der Nordtangente, den Bau des Anschlusses des Rheinhafens an die Autobahn A2, den Bau des Zubringers Allschwil sowie den Bau des A2-Südzubringers (Abschnitt Bahnhof SBB–Gellert) mit der Umfahrung Gundeldingen. Die planerischen Vorbereitungen und die notwendigen städteplanerischen, finanziellen und verkehrlichen Abklärungen wurden bereits in die Wege geleitet.
- Erstellen von Parkings auf der Gross- und Kleinbasler Seite am Rand der Innerstadt für die Besucher der Stadt, erstellen von Quartierparkings für die Anwohner in den dicht besiedelten Wohngebieten mit Parkplatzmangel auf der Allmend. Rasches Einführen einer umfassenden Parkplatzbewirtschaftung und eines Parkleitsystems zur optimalen Nutzung des vorhandenen Parkraums.



# Generelles zum Verkehrsplan Basel 2001

## Aufgabe und Wirkung

Der Verkehrsplan Basel 2001 als verwaltungsverbindlicher Richtplan zeigt die notwendigen Massnahmen, um, vom heutigen Zustand ausgehend, festgelegte Ziele zu erreichen. Der Richtplan ist eine interne Weisung des Regierungsrates an die kantonale Verwaltung. Er dient der Darstellung von Vorstellungen und ist die Vorstufe von weiterführenden Planungs- und Projektierungsarbeiten. Er berücksichtigt Randbedingungen mit ihren räumlichen, wirtschaftlichen, technischen, sozialen sowie rechtlichen Möglichkeiten und zeigt die Grundzüge auf, in welchen die verkehrsplanerischen Einzelentscheide der nächsten 10 bis 15 Jahre einzuordnen sind. Richtpläne dienen auch zur Koordination mit den betroffenen Nachbarn und den zuständigen Bundesstellen sowie mit anderen Sachbereichen wie Siedlungsplanung, Umweltplanung usw. Die im Verkehrsplan Basel 2001 enthaltenen Konzepte zeigen grundsätzliche Sachverhalte auf. Sie sind allgemeine Handlungsanweisungen und können deshalb keine Detailentscheide enthalten. Sie legen vielmehr die Prinzipien fest und sind eine Grundlage zur weiteren Bearbeitung. Diese zeitgemässe Umschreibung zeigt, dass es sich beim Verkehrsplan Basel um eine konzeptionelle übergeordnete Planung handelt und nicht um die exakte Festlegung von Fahrplänen, Abbiegeverboten usw. Aufgrund der Aufnahme einer Massnahme in den Verkehrsplan Basel 2001 kann noch nichts darüber abgeleitet werden, ob sie realisiert wird und wer die Massnahme zu finanzieren hat. Weder die Kosten noch die Termine der aufgeführten Massnahmen haben demnach eine Verbindlichkeit für das Handeln des Regierungsrates.

Der Verkehrsplan Basel 2001 stellt dar, welche Infrastrukturen es mindestens braucht, um die zukünftigen Verkehrsbedürfnisse unter Beachtung der Randbedingungen bezüglich Raumplanung, Wirtschaft und Gesellschaft zu bewältigen sowie eine umweltgerechte Gesamtmobilität zu gewährleisten. Er setzt die den Verkehr betreffenden Forderungen des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt um. Im Sinne einer rollenden Planung kann der Verkehrsplan Basel 2001 neuen Erkenntnissen und Erfordernissen angepasst werden.

Im Verkehrsplan Basel 2001 stehen die neuen Infrastrukturmassnahmen im Kanton Basel-Stadt, also die Verkehrsbauten mit langen Realisierungszeiten und sehr langer Lebensdauer, im Vordergrund. Der Infrastruktur untergeordnet sind betriebliche Massnahmen, welche kurz- bis mittelfristig den neuen Situationen angepasst werden können und fallweise auch angepasst werden müssen. Die Abklärungen betrieblicher Aspekte wie Tram- und Buslinienführung, elektronische Billettsysteme, Verkehrsleitsysteme, Parkplatzbewirtschaftung, Transport von gefährlichen Gütern, Versorgungsrouten usw. sind dagegen nicht Bestandteile des Verkehrsplans Basel 2001, sie können in einer nächsten Phase, soweit erforderlich, einbezogen werden. Betriebliche Massnahmen können – falls die entsprechenden Mittel bereitgestellt werden – kurzfristiger als Infrastrukturmassnahmen realisiert werden und können wesentlich zum Erreichen der Ziele beitragen.

Der Verkehrsplan Basel 2001 behandelt das Verkehrssystem als Ganzes, wird aber zur Verbesserung der Verständlichkeit in die Teilpläne Fussgängerverkehr, Velo-/Mofaverkehr, öffentlicher Verkehr und privater Motorfahrzeugverkehr, inklusive Parkierung, gegliedert.

## Räumliche Abgrenzung

Die frühere historische Abgrenzung zwischen dem Kanton Basel-Stadt und den angrenzenden Gebieten ist durch die Entwicklung längst überholt. Zwar weisen die politischen Grenzen noch klare Kompetenzen zu, aber die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Geschehen nehmen nur noch bedingt darauf Rücksicht. Dies trifft auch für den Verkehrsplan Basel 2001 zu, wobei je nach Gegenstand kantonale oder regionale Räume und Entscheidungsträger betroffen sind (Abbildung 1). Der Verkehrsplan Basel 2001 ist abgestimmt auf den kantonalen Richtplan gemäss Bundesgesetz über die Raumplanung. Er ist koordiniert mit den Planungen im Kanton Basel-Landschaft und den Nachbarregionen in Deutschland und Frankreich. Aus politischen und rechtlichen Gründen bleibt der Verkehrsplan Basel 2001 jedoch auf das Kantonsgebiet begrenzt.

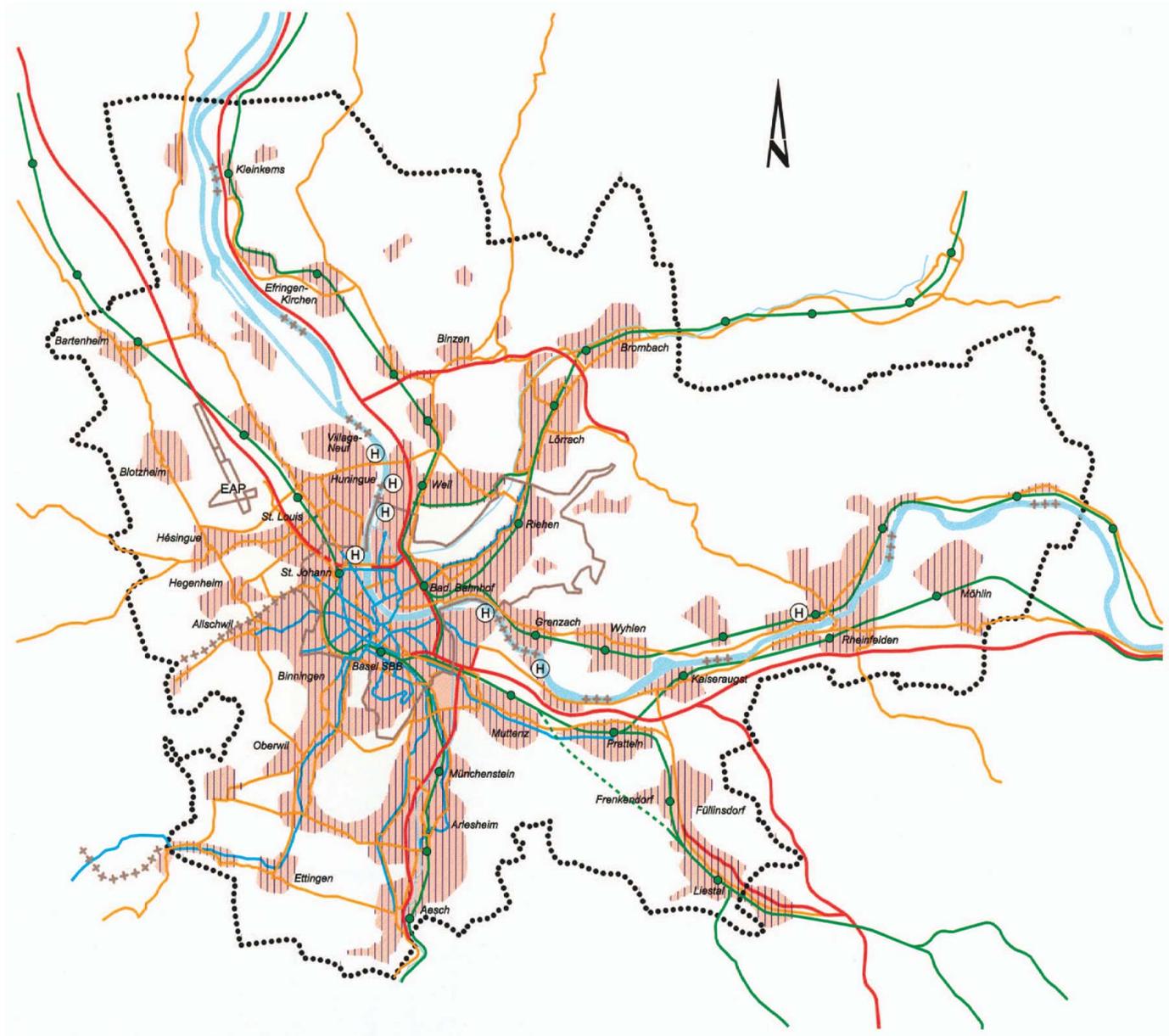
## Zeitliche Abgrenzung

Der Verkehrsplan Basel 2001 weist in die Zukunft und ist deshalb mit Unsicherheiten behaftet. Die Zukunft kann weder in einem naturwissenschaftlichen Sinn analysiert noch empirisch erforscht werden. Sie kann auch nicht wissenschaftlich berechnet werden. Sie ist aber veränderbar und zum Teil auch steuerbar; denn ohne Zweifel beeinflussen die Menschen das künftige Geschehen durch aktives Handeln und passives Verhalten, durch Erfindungen und Entscheide, durch Machtausübung und Verzichte. Das im Verkehrsplan Basel 2001 für den zukünftigen Planungszustand verwendete «Szenario 2010» bezieht sich nicht auf eine bestimmte Jahrzahl, sondern auf einen Planungshorizont mit prognostizierten Daten betreffend Einwohner, Beschäftigte und Erwerbstätige.

## Werkstadt Basel, Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel

Das parallel zum Verkehrsplan Basel 2001 durchgeführte Projekt «Werkstadt Basel» hatte zum Ziel, breit diskutierte und konsensfähige Massnahmen vorzuschlagen, welche die Lebens- und Wohnqualitäten in den verschiedenen Quartieren der Stadt und den beiden Landgemeinden verbessern. Die Anliegen der Werkstadt Basel, welche im Rahmen des Aktionsprogramms Stadtentwicklung Basel mittelfristig umgesetzt werden sollen, sind mit den Zielen und Massnahmen des Verkehrsplans Basel 2001 kompatibel. Das Aktionsprogramm des Regierungsrates ist eine Arbeitsgrundlage für die Umsetzung der Vielzahl von einzelnen Massnahmen. Die Massnahmen gemäss dem Verkehrsplan Basel 2001 sind im Zuge der Realisierung noch zeitlich zu koordinieren.

# Trinationale Agglomeration Basel Heutiger Stand



- 1 heutiges Siedlungsgebiet
- Bahnstrecken, Bahnhöfe
- Tramstrecken
- Hochleistungsstrasse
- Hauptverkehrsstrassen
- Hafen

# Grundlagen des Verkehrsplans Basel 2001



## Rechtliche Grundlagen

Die Anlagen und der Betrieb des Verkehrssystems unterliegen in der gebauten Stadt Einschränkungen und Vorgaben. Einschränkungen bestehen generell aufgrund der knappen räumlichen Verhältnisse sowie aus städteplanerischen, städtebaulichen und finanziellen Gründen. Politische Vorgaben stützen sich auf den Politikplan 2002–2006 des Regierungsrates, auf die Vorgaben des Regierungsprogramms 1997–2001 und die relevanten Paragraphen des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt vom 13. März 1991. Weitere Bestimmungen für den Verkehr sind das geltende Bundesrecht über Umweltschutz, insbesondere die Bestimmungen der Luftreinhalte- und der Lärmschutzverordnung, sowie das kantonale Bau- und Planungsgesetz, worauf sich die Parkplatzverordnung stützt.

Im Politikplan 2002–2006 des Regierungsrates und im Regierungsprogramm 1997–2001 sind die folgenden Ziele bezüglich des Verkehrs enthalten:

- Erhalten und Verbessern der Wohnqualität und der Gleichwertigkeit von Arbeiten und Wohnen.
- Konsequentes Fördern der siedlungsgerechten und umweltschonenden Verkehrsarten, Kanalisierung des motorisierten Individualverkehrs auf geeignete Achsen sowie Reduzieren des motorisierten Pendler- und Freizeitverkehrs bei gleichzeitiger Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs.
- Fördern und Realisieren von Quartierparkings bei gleichzeitiger Aufhebung von Parkplätzen auf der Oberfläche.
- Schaffen eines attraktiven Angebots im grenzüberschreitenden Regional- und Nahverkehr durch Regio-S-Bahn und Buslinien.
- Fördern und Verbessern des Tram- und Busverkehrs als Feinverteiler.
- Verbessern der Standortvoraussetzungen für den Detailhandel mit Erweiterung der Fussgängerzone (City-Meile) von der Messe bis zum Aeschenplatz.

## Der hinsichtlich des Verkehrs relevante Inhalt des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt ist nachfolgend zusammengefasst

- Die Verkehrsemissionen sind zu stabilisieren und zu vermindern, insbesondere durch bauliche, betriebliche, verkehrslenkende und -beschränkende Massnahmen zur Kanalisierung, Verminderung und Beruhigung des motorisierten Individualverkehrs sowie zur anteilmässigen Steigerung des öffentlichen Verkehrs, des Velofahrens und des Gehens.
- Die Wohngebiete sollen vom Durchgangs- und Pendlerverkehr soweit als möglich befreit werden, insbesondere durch verkehrsberuhigende Massnahmen und Einführung einer Zonenhöchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

• Beim Parkieren von privaten Motorfahrzeugen auf öffentlichem Grund sollen Behinderte und Anwohner bevorzugt behandelt werden. Die Beachtung von Parkverboten soll durch bauliche Massnahmen unterstützt werden.

• Die Subventionierung von Autoparkgaragen ist verboten, mit Ausnahme von Park-and-Ride-Anlagen im Zusammenspiel mit dem öffentlichen Verkehr und Quartierparkanlagen für Anwohner bei Aufhebung von Parkplätzen auf der Allmend. Ausnahmen von der Kompensationspflicht sind möglich, wenn der Mangel an Parkplätzen ausgewiesen ist.

## Die Mobilität im Kanton Basel-Stadt

Ohne Einbezug des Durchgangsverkehrs entfallen von der Anzahl zurückgelegter Wege sämtlicher Verkehrsteilnehmer an einem durchschnittlichen Werktag (Montag bis Freitag) im Kanton Basel-Stadt rund 570'000 auf den Binnenverkehr (Fahrten mit Beginn und Ende im Kanton Basel-Stadt) und 520'000 auf den Ziel- und Quellverkehr (Fahrten mit Ende oder Beginn im Kanton Basel-Stadt), davon entfallen 75% auf die Nordwestschweiz, 4% auf die übrige Schweiz und 21% auf das Ausland.

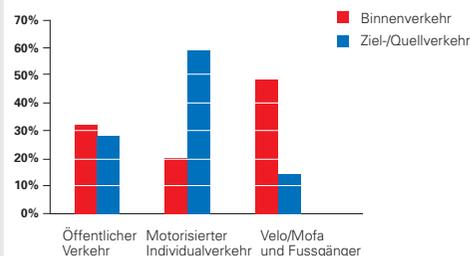
Bei der Wahl des Verkehrsmittels besteht eine grosse Differenz zwischen dem Binnen- und dem Ziel-/Quellverkehr. Während im Binnenverkehr 80% der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Velo, dem Mofa oder zu Fuss und nur 20% mit dem individuellen Motorfahrzeug zurückgelegt werden, fallen beim Ziel-/Quellverkehr 58% auf das individuelle Motorfahrzeug. Beinahe die Hälfte der zurückgelegten Wege entfällt auf den Freizeitverkehr. Auf den Pendlerverkehr entfallen lediglich 28% aller gefahrenen Kilometer. Die Aufteilung der Wege gemäss Verkehrsart sowie die Verkehrszwecke sind in der Abbildung 2 dargestellt.

Die Angaben beruhen auf Auswertungen aus dem Mikrozensus Nordwestschweiz von 1991, wobei die Angaben für den Velo-/Mofa- und Fussgängerverkehr teilweise geschätzt sind.

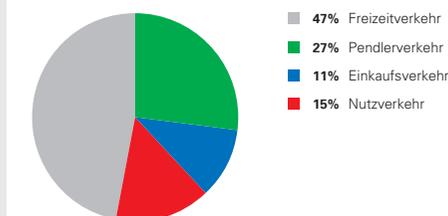
Der Motorisierungsgrad ist im Kanton Basel-Stadt mit 380 Motorfahrzeugen pro 1000 Einwohner deutlich niedriger als im Kanton Basel-Landschaft und im Fricktal mit rund 500 Motorfahrzeugen pro 1000 Einwohner.

2 Aufteilung der Anzahl zurückgelegter Wege gemäss Verkehrsart und Verkehrszweck im Jahr 1991

Verkehrsart



Verkehrszweck



Entwicklung des Verkehrs

im Kanton Basel-Stadt seit 1990

Die Entwicklung des Verkehrs im Kanton Basel-Stadt seit 1990 (100%) ist in der nachfolgenden Abbildung 3 anhand einiger Kenngrössen, welche den Durchgangs-, den Ziel- und Quell- sowie den Binnenverkehr enthalten, angegeben. Die Angaben für den Motorfahrzeugverkehr beruhen auf der Auswertung der Zählstelle Schwarzwaldbrücke, diejenigen für den öffentlichen Verkehr auf der Anzahl jährlich beförderter Tram- und Buspassagiere der Basler Verkehrsbetriebe sowie der in Basel ankommenden Bahnpassagiere.

Beim Motorfahrzeugverkehr bezieht sich die Verkehrszunahme auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV). Eine Verkehrszunahme von rund 10% in den letzten 10 Jahren wird auf der Nationalstrasse festgestellt (im Diagramm mit HLS bezeichnet). Auf dem Lokalstrassennetz (HVS) wird im gleichen Zeitraum eine geringere Verkehrszunahme von 5–8% festgestellt. Durch die zeitliche Ausdehnung der Spitzenzeiten auf eine längere Dauer ist das Verkehrswachstum in den Spitzenzeiten weniger gross. Die Kennlinie der Anzahl beförderter Passagiere der Basler Verkehrsbetriebe zeigt seit 1993 eine abnehmende Tendenz. Die Anzahl Reisenden im Bahnverkehr hat in den letzten Jahren im Durchschnitt leicht zugenommen.

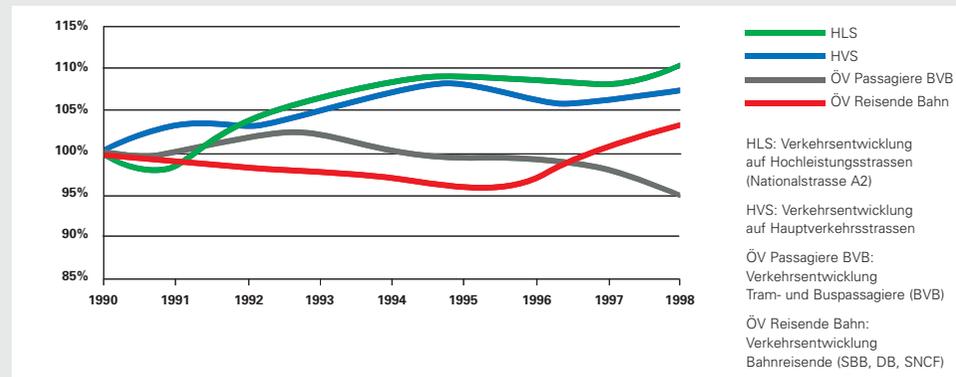
Heutige Schwachstellen im Verkehr

Die wichtigsten heutigen Schwachstellen für den öffentlichen Verkehr (hauptsächlich Behinderungen) und den individuellen Verkehr (hauptsächlich Erreichen der Knotenleistungsfähigkeit) sind in der Abbildung 4 dargestellt. Die Behinderungen treten hauptsächlich während der Spitzenzeiten auf; ausserhalb der Spitzenzeiten sind kaum oder wesentlich geringere Behinderungen feststellbar. Als Indikatoren sind in der Abbildung 4 ebenfalls diejenigen Örtlichkeiten mit mehr als fünf Verkehrsunfällen im Jahr 1999 angegeben.

Umwelteinflüsse des Verkehrs

Elementare Umweltqualitäten sind saubere Luft, wenig Lärm, nahe Erholungsgebiete, sauberes Wasser und eine gute Entsorgung. Im Stadtgebiet verursacht die hohe Nutzungs- und Verkehrsdichte vielfältige und hohe Umweltbelastungen auf engem Raum. Ein Hauptverursacher der Lärm- und Luftbelastung ist der motorisierte Strassenverkehr. Beim Strassenverkehrslärm (dazu gehört der Lärm, den Motorfahrzeuge und Bahnen auf Strassen erzeugen) sind die ermittelten Lärmpegel insbesondere abhängig von der Verkehrsbelastung und der Lage der Gebäude zur Strasse. Massgebend für Lärmschutzmassnahmen sind die in der Lärmschutzverordnung zum eidgenössischen Umweltschutzgesetz definierten vier Empfindlichkeitsstufen. Der Empfindlichkeitsstufe I sind Zonen mit erhöhtem Lärmschutzbedürfnis (namentlich Erholungszonen), der Empfindlichkeitsstufe II Nutzungszonen ohne störende Betriebe, der

3 Entwicklung des Verkehrs seit 1990 anhand von Kenngrössen



Empfindlichkeitsstufe III Nutzungszonen mit mässig störenden Betrieben und der Empfindlichkeitsstufe IV Nutzungszonen mit stark störenden Betrieben zugeordnet. Je Empfindlichkeitsstufe werden Planungs-, Grenz- und Alarmwerte festgelegt. Bei der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte sind aktive oder passive Lärmschutzmassnahmen vorzusehen, bei der Alarmwertüberschreitung sind Lärmschutzmassnahmen zwingend vorzusehen. Die Emissionen beim Strassenverkehr, welche zur Luftverschmutzung führen, berechnen sich aufgrund der Emissionsfaktoren (abhängig von Fahrgeschwindigkeit, Fahrverhalten, Fahrzeugtyp) und den Fahrleistungen (Summe der gefahrenen Kilometer). Die Grenzwerte sind in der Luftreinhalteverordnung zum eidgenössischen Umweltschutzgesetz festgehalten. Gebiete mit 400–600 kg NOx pro Jahr und Hektare gelten als belastet, solche mit mehr als 600 kg NOx pro Jahr und Hektare werden als stark belastet bezeichnet.

In der Abbildung 5 sind diejenigen Strassen- und Strassenabschnitte angegeben, bei welchen die Grenz- und Alarmwerte der Lärmbelastungen am Tag und in der Nacht überschritten sind, respektiv diejenigen Gebiete, welche durch NOx-Emissionen stark belastet sind. Bei der Detailprojektierung von Massnahmen sind genaue Werte zu bestimmen.

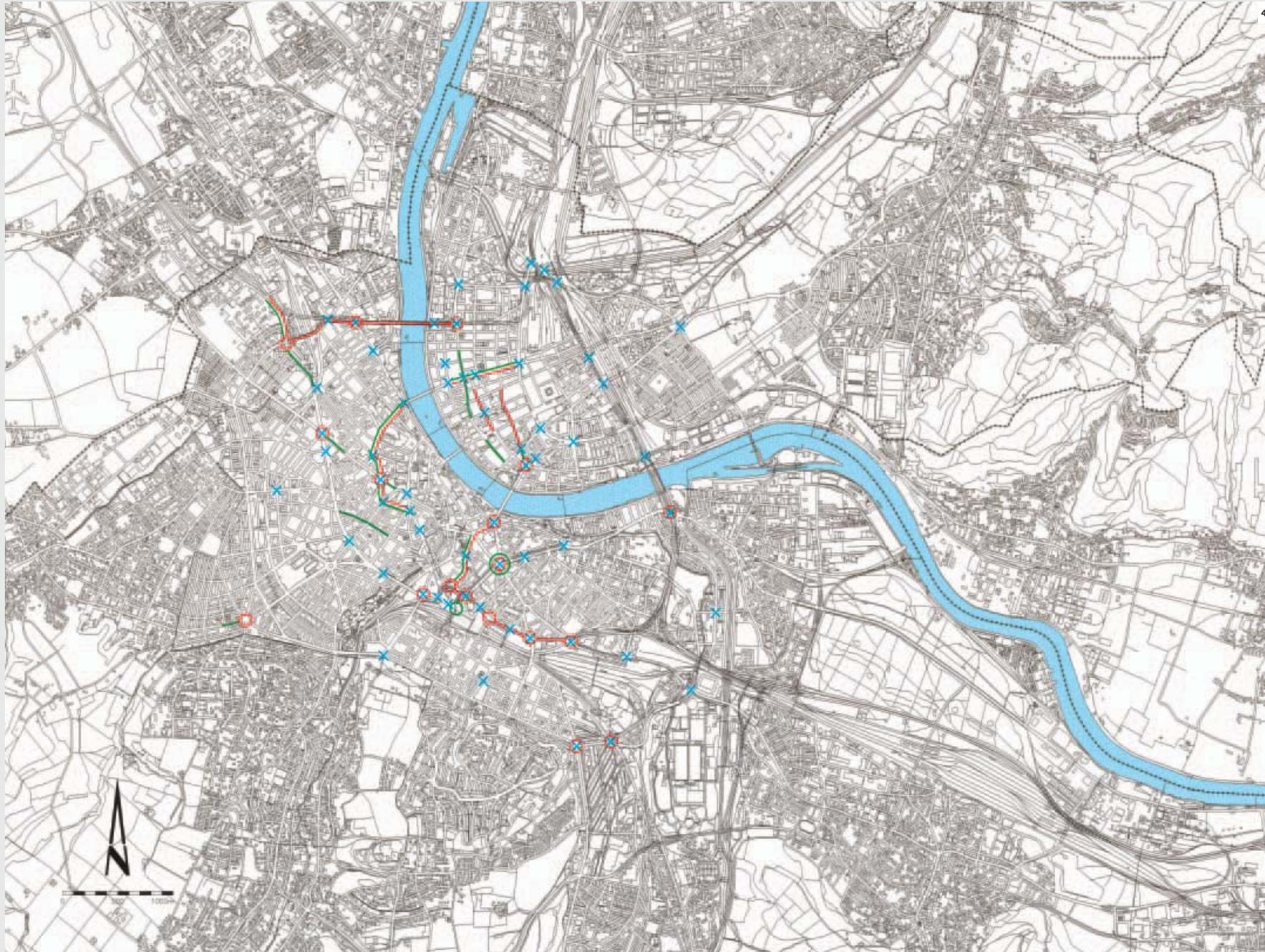
Grenz- und Alarmwerte in Abhängigkeit der Lärmempfindlichkeitsstufen

| Empfindlichkeitsstufe | Immissionsgrenzwert |             |
|-----------------------|---------------------|-------------|
|                       | Tag dB(A)           | Nacht dB(A) |
| I                     | 55                  | 45          |
| II                    | 60                  | 50          |
| III                   | 65                  | 55          |
| IV                    | 70                  | 60          |

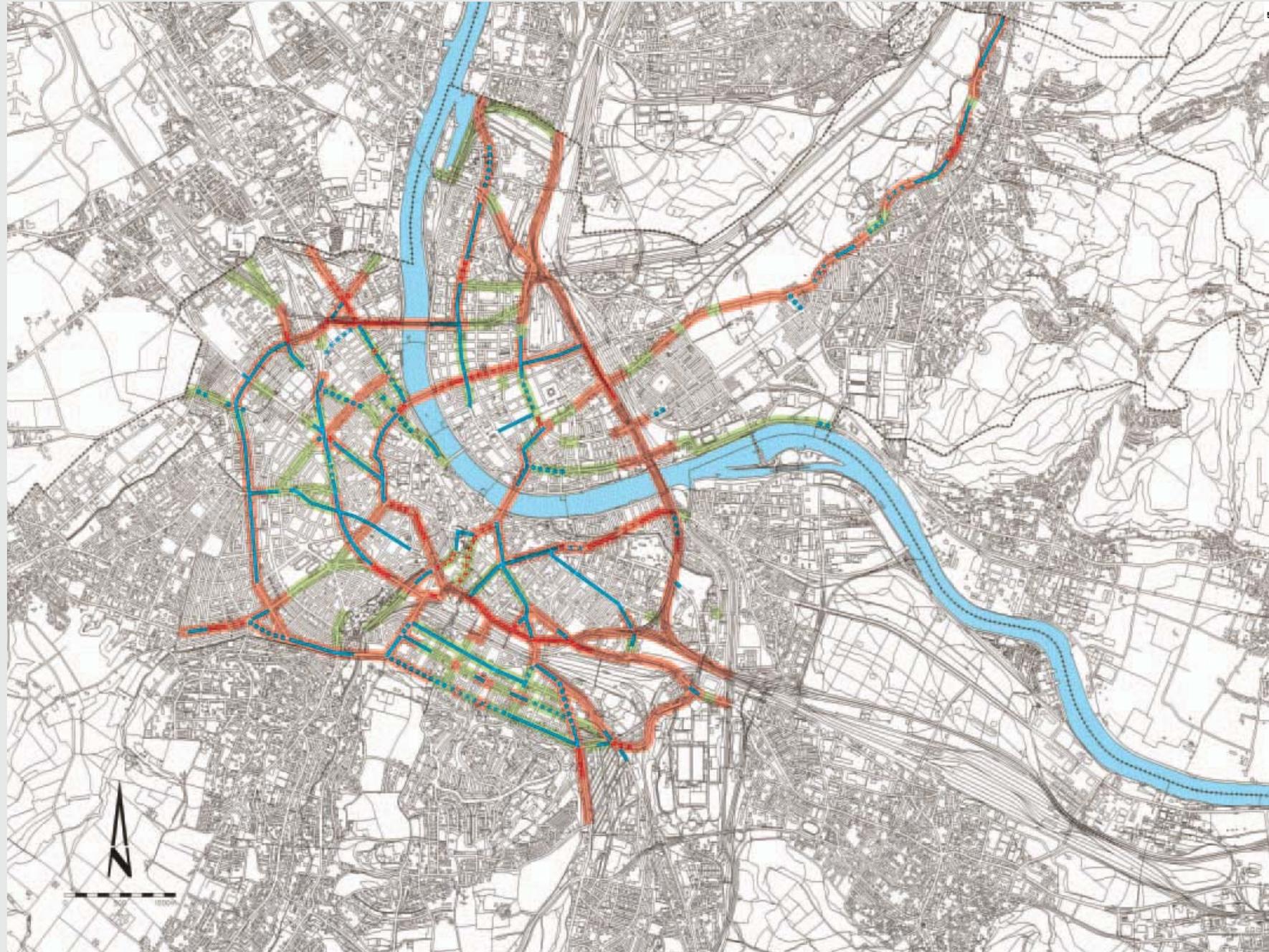
| Empfindlichkeitsstufe | Alarmwert |             |
|-----------------------|-----------|-------------|
|                       | Tag dB(A) | Nacht dB(A) |
| I                     | 65        | 60          |
| II                    | 70        | 65          |
| III                   | 70        | 65          |
| IV                    | 75        | 70          |

# Unfallschwerpunkte und Schwachstellen



- 4
- ungünstige Verhältnisse MIV
  - kritischer Knoten MIV
  - ungünstige Verhältnisse ÖV
  - kritischer Knoten ÖV
  - × Unfallschwerpunkt 1999

# Umwelteinflüsse Motorfahrzeugverkehr



- 5 Lärmbelastungen**
- Grenzwertüberschreitung  
— Tag und Nacht  
••••• nur Tag  
- - - - - nur Nacht
- Alarmwertüberschreitung  
— Tag und Nacht  
••••• nur Tag  
- - - - - nur Nacht
- NOx-Emissionen**
- 400–600 kg NOx Jahr je ha  
— > 600 kg NOx Jahr je ha
- Quelle:
- Lärmempfindlichkeitsstufenplan (LESP) Entwurf 7/2000 vom 30.6.2000 Baudepartement des Kantons Basel-Stadt
  - Lärmbelastungsplan Tag, Lärmschutzfachstelle, Baudepartement des Kantons Basel-Stadt, Ausgabe August 1999
  - NOx-Emissionen 1995, Lufthygieneamt beider Basel, z.T. angepasst infolge neuer Nordtangentenabschnitte



# Längerfristige Entwicklungsperspektiven der Trinationalen Agglomeration Basel

## Entwicklungsperspektiven

Die Trinationale Agglomeration Basel umfasst den Kanton Basel-Stadt, die Bezirke Arlesheim und Liestal im Kanton Basel-Landschaft, den Bezirk Rheinfelden im Kanton Aargau, die Communauté de Commune des Trois Frontières im Elsass sowie den Landkreis Lörrach in Baden-Württemberg.

Wie aus der Abbildung 7 ersichtlich ist, sollen gemäss der grenzüberschreitenden Leitideen in Zukunft bestehende Siedlungslücken gefüllt und hauptsächlich diejenigen Gebiete weiterentwickelt werden, welche eine gute Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel aufweisen. In Abstimmung mit den kantonalen Planungsämtern wurden Annahmen über die künftigen Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen in der Nordwestschweiz getroffen.

In der Nordwestschweiz (NWCH) wohnten 1990 rund 519'000 Personen, davon 37% im Kanton Basel-Stadt. In der Bevölkerungsprognose für das Szenario 2010 wurde aufgrund einer Potenzialanalyse (unbebaute oder umnutzbare Flächen) der Zonenpläne davon ausgegangen, dass im Kanton Basel-Stadt (BS) tendenziell eine geringe Zunahme der Bevölkerungszahl möglich ist. Ausserhalb des Kantons Basel-Stadt wurde gemäss dem Trend der letzten Jahre eine Zunahme der Bevölkerung um 5 bis 10% gegenüber 1990 angenommen. Von den im Jahr 1991 rund 336'000 Beschäftigten in der Nordwestschweiz waren rund 52% oder 173'000 im Kanton Basel-Stadt tätig. Für das Szenario 2010 wurde ein Zuwachs der Beschäftigten in der Nordwestschweiz um rund 5% angenommen. Davon entfallen rund zwei Drittel auf den Kanton Basel-Stadt. Die Zunahme ist vor allem auf das angenommene weitere Ansteigen der Teilzeitarbeit zurückzuführen.

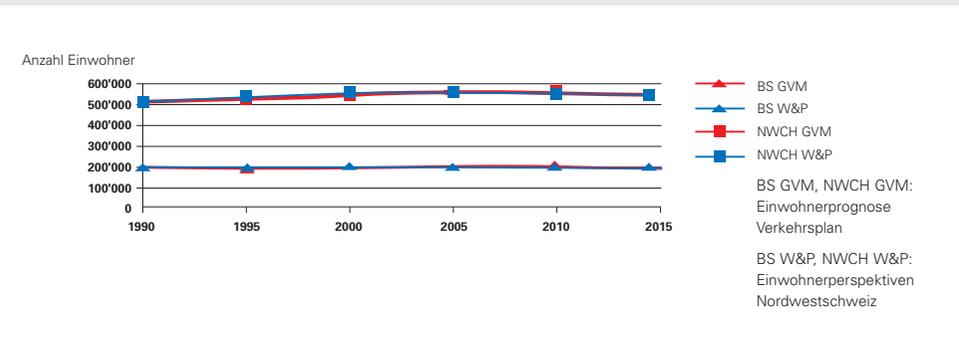
Die Resultate der im Jahr 1997 durchgeführten «Einwohnerperspektiven für die Region Nordwestschweiz bis zum Jahr 2015» (W&P) sind im Vergleich zur Prognose für den Verkehrsplan Basel 2001 in der Abbildung 6 dargestellt. Daraus ist ersichtlich, dass die Abweichungen der beiden Bevölkerungsprognosen gering sind und auf die Ermittlung des zukünftigen Verkehrsaufkommens kaum Auswirkungen haben.

In der Region Nordwestschweiz werden die prozentuell grössten Bevölkerungszunahmen für das Szenario 2010 für das Fricktal (mehr als 10%), für das obere Baselbiet sowie für das hintere Birstal prognostiziert. Für die Gemeinden im äusseren Bereich der Agglomeration Basel werden Bevölkerungszunahmen von weniger als 10% erwartet. Die Bevölkerungszunahme der Nachbargemeinden der Stadt Basel wird mit weniger als 5% prognostiziert. Für den gleichen Zeitraum wird im Landkreis Lörrach mit einem Bevölkerungswachstum von rund 10% und im District des Trois Frontières von ungefähr 15% gerechnet.

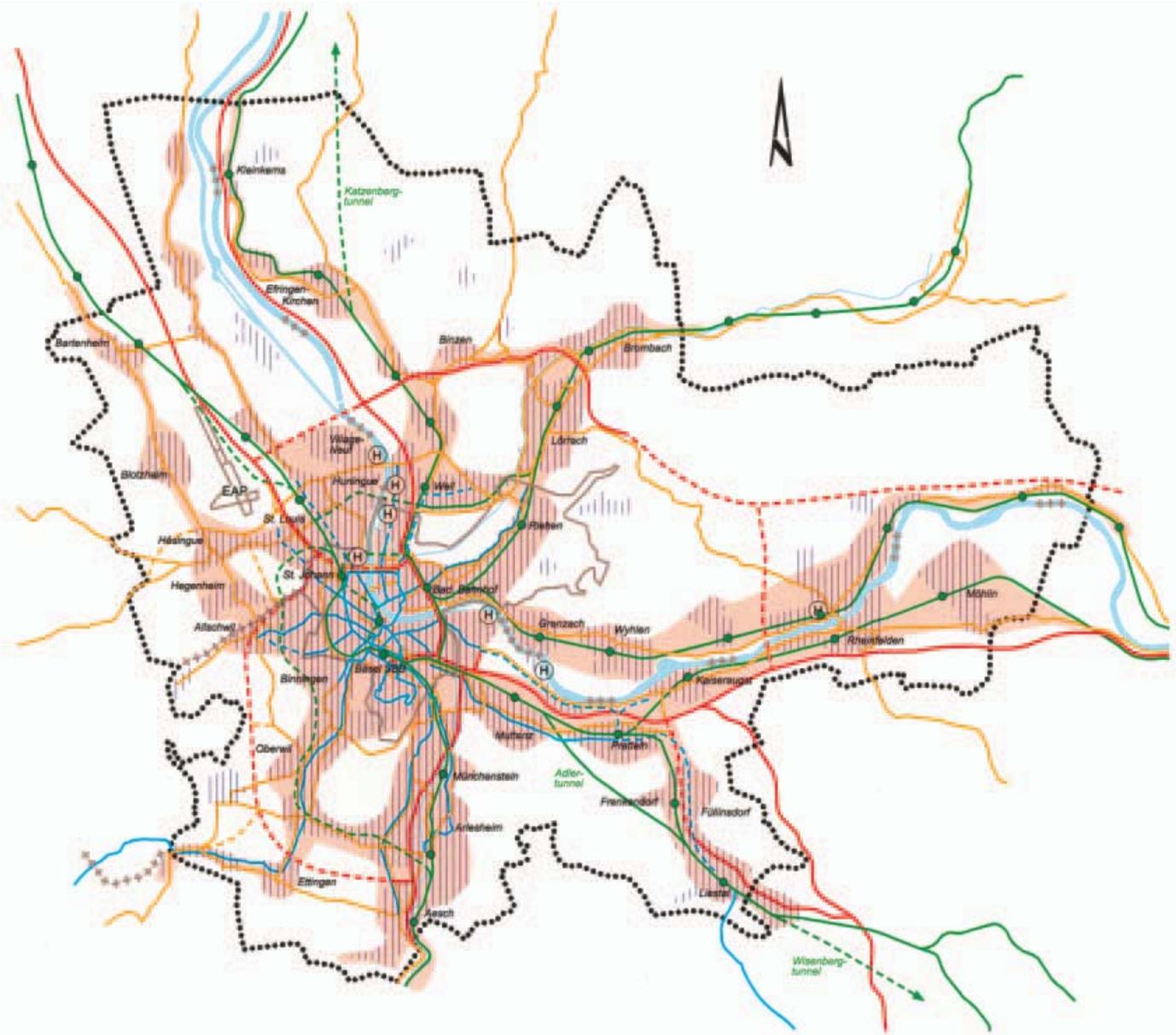
## Leitideen für den Verkehr in der Trinationalen Agglomeration Basel

Die Leitideen für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Kanton Basel-Stadt berücksichtigen die anzustrebende regionale Entwicklung. Die Ergänzungen der vorhandenen Erschliessungsmuster des Verkehrs folgen der bisherigen Strukturlogik der bestehenden Trasseesysteme und ermöglichen das Wachstum und die Entwicklung der Agglomeration zur eigentlichen Stadt-Region. Die Entwicklungstendenzen – basierend auf Siedlungs- und Verkehrsleitideen – für die Trinationale Agglomeration Basel sind in der Abbildung 7 dargestellt.

6 Vergleich Einwohnerprognosen



# Trinationale Agglomeration Basel Entwicklungstendenzen



- 7 ||||| heutiges Siedlungsgebiet
- zukünftige Siedlungsachsen
- heutige Bahnstrecken
- - - zukünftige Bahnstrecken
- heutige Tramstrecken
- - - zukünftige Tramstrecken
- heutige Hochleistungsstrasse
- - - zukünftige Hochleistungsstrasse
- heutige Hauptverkehrsstrassen
- - - zukünftige Hauptverkehrsstrassen
- Bahnhöfe
- ⊕ Häfen

Von besonderer Wichtigkeit für den Kanton Basel-Stadt ist die neue Hochleistungsverbindung der Bahn via Adler- und Wisenbergtunnel in Richtung Mittelland sowie der Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Damit kann sichergestellt werden, dass Basel als wichtiges Eingangstor zur Schweiz seine Funktion im Bahnverkehr behalten kann.

Zur Verbesserung des regionalen Eisenbahnverkehrs mit Basel könnte die S-Bahn mit einem neuen Verbindungsstück zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof im Norden von Basel sowie einer neuen Haltestelle im Stadtzentrum im Bereich Marktplatz ergänzt werden. Mit grenzüberschreitenden Durchmesserlinien könnten zudem die Fahrzeiten der einzelnen Linien verkürzt und zusammen mit entsprechenden Fahrplanintervallen eine attraktive, umweltfreundliche Alternative zum stetig zunehmenden Motorfahrzeugverkehr zur Stadt angeboten werden.

Die Südumfahrung von Basel als zukünftige Entlastung der bestehenden Verkehrsachsen im Leimental und im Birstal wird vom Kanton Basel-Landschaft als langfristig mögliche neue Verkehrsachse für den Strassenverkehr oder den öffentlichen Verkehr bezeichnet. Als Achse für den öffentlichen Verkehr könnte sie als teilweise unterirdische S-Bahn zwischen Aesch – Reinach – Oberwil – Binningen – Allschwil – Basel St. Johann und Basel SBB gebaut werden und als Alternative zu einem weiteren Strassenausbau im Leimental dienen. Die Gemeinden mit hohen Einwohnerzahlen würden eine rasche Verbindung mit einem neuen öffentlichen Verkehrsmittel in den Raum Basel erhalten. Als Strasse würde die Südumfahrung die weiter aussen gelegenen Agglomerationsgemeinden mit der Nordtangente im Bereich des Anschlusses Grenze verbinden und als Entlastungsstrasse der bereits heute stark befahrenen Leimentalachse dienen.

Der Kanton Basel-Landschaft befasst sich auch mit der Möglichkeit zur besseren Erschliessung von Schweizerhalle und den nördlichen Gebieten von Muttenz und Pratteln sowie dem Ergolzthal. Die in Birsfelden endende Tramstrecke könnte bis Pratteln und Augst und die in Pratteln endende Tramstrecke könnte auf der rechten Seite des Ergolztals bis Liestal verlängert werden, wodurch bedeutende Siedlungsgebiete besser an den öffentlichen Verkehr angebunden würden.

Die Trinationale Agglomeration Basel wird sich zukünftig verstärkt nördlich des Kantons Basel-Stadt entwickeln. Mit den geplanten Verkehrsachsen für den öffentlichen und

motorisierten Verkehr können die notwendigen Infrastrukturmassnahmen dazu bereitgestellt werden. Dazu gehören der Schienenanschluss an den EuroAirport, die längerfristig zu realisierende nördlich von Basel gelegene tangentielle Schienenverbindung Lörrach – Weil – St. Louis – EuroAirport und die Verlängerung von Tramlinien in Richtung Weil und St. Louis, die Nordtangente, der Zubringer Allschwil sowie die Verbindungsstrasse EuroAirport – A98 in Weil zur besseren Anbindung des Flughafens an das Strassennetz. Mit den Umfahrungsstrassen A98 und A861 Weil – Lörrach – Rheinfelden wird zukünftig eine neue Verbindung in Richtung Osten angeboten.

Schliesslich ist zu bemerken, dass die erwähnten langfristigen Netzergänzungen für den öffentlichen Verkehr oder den Motorfahrzeugverkehr erst als Leitideen feststehen und hinsichtlich der Auswirkungen auf den regionalen Verkehr, auf die Raumplanung sowie auf die Umwelt weiter vertieft zu bearbeiten sind. Erst nach dem Vorliegen der entsprechenden Studien können die weiteren Entscheidungen hinsichtlich Ausbaustandard und Inbetriebnahme getroffen werden. Selbstverständlich spielt die Finanzierbarkeit der neuen Anlagen eine wichtige Rolle.

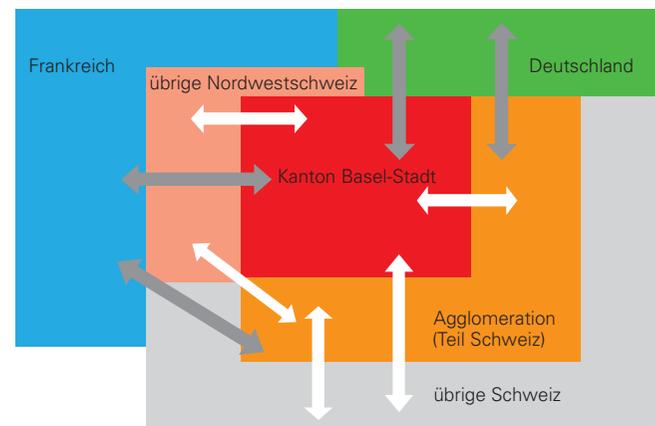
#### Zukünftiges Verkehrsnetz für Basel als Gesamtsystem

Das zukünftige Verkehrsnetz besteht aus unter sich abgestimmten Teilsystemen für den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Individualverkehr, den Velo-/Mofaverkehr und den Fussgängerverkehr und ist zum grössten Teil bereits vorhanden. Der öffentliche Verkehr soll durch die Regio-S-Bahn sowie mit einem attraktiven Tram- und Busystem weiter verbessert und aufgewertet werden. Mit der Inbetriebnahme der Nordtangente steht dem Motorfahrzeugverkehr ein leistungsfähiges Netz zur Verfügung. Die Velo- und Fussgängeretze werden weiter ausgebaut, sie sind im Gesamtsystem integriert. Durch die in Ausführung begriffenen und die schon beschlossenen Ergänzungen wird das regionale und kantonale Verkehrssystem gegenüber dem heutigen Zustand wesentlich verbessert.

Die künftigen Verkehrsströme für den öffentlichen Verkehr und den Motorfahrzeugverkehr wurden auf der Basis des Szenarios 2010 aufgrund der Strukturdaten und der Verkehrsnetze prognostiziert, wobei die Belastungen für 1995 als Ausgangsgrössen dienten. Bei der Ermittlung der zukünftigen Verkehrsströme (Abbildung 7) wurde angenommen, dass sich das Verhalten der Verkehrsteilnehmer bis 2010 bei der Verkehrsmittelwahl gegenüber den bekannten Erfahrungswerten nicht wesentlich ändern wird.

Die Aufteilung der Verkehrsströme nach Herkunft zeigt, dass in der Stadt Basel der öffentliche Verkehr heute und auch in Zukunft dominiert. Dagegen ist und bleibt beim Ziel- und Quellverkehr das private Motorfahrzeug das wichtigste Verkehrsmittel.

#### 8 Wichtigste Ströme des Binnen-, Ziel-/Quell- und Durchgangsverkehrs von Basel-Stadt in Personenfahrten pro Werktag



| Verkehrsbeziehung               | Personenfahrten öffentlicher Verkehr |         |                   | Personenfahrten Motorfahrzeugverkehr |         |                   |
|---------------------------------|--------------------------------------|---------|-------------------|--------------------------------------|---------|-------------------|
|                                 | 1995                                 | 2010    | Zunahme 1995–2010 | 1995                                 | 2010    | Zunahme 1995–2010 |
| Innerhalb Stadt Basel           | 181'000                              | 193'000 | 12'000            | 115'000                              | 115'000 | 0                 |
| Innerhalb Agglomeration Basel   | 30'000                               | 34'000  | 4'000             | 119'000                              | 130'000 | 11'000            |
| Innerhalb Nordwestschweiz       | 24'000                               | 26'000  | 2'000             | 102'000                              | 111'000 | 9'000             |
| Stadt Basel – Agglomeration     | 94'000                               | 104'000 | 10'000            | 144'000                              | 157'000 | 13'000            |
| Stadt Basel – übrige Schweiz    | 12'000                               | 18'000  | 6'000             | 12'000                               | 18'000  | 6'000             |
| Stadt Basel – Deutschland       | 13'000                               | 19'000  | 6'000             | 54'000                               | 66'000  | 12'000            |
| Stadt Basel – Frankreich        | 7'000                                | 11'000  | 4'000             | 36'000                               | 40'000  | 4'000             |
| Agglomeration – Nordwestschweiz | 6'000                                | 8'000   | 2'000             | 38'000                               | 48'000  | 10'000            |
| Agglomeration – übrige Schweiz  | 4'000                                | 6'000   | 2'000             | 11'000                               | 16'000  | 5'000             |
| Agglomeration – Deutschland     | 1'000                                | 1'500   | 500               | 16'000                               | 19'000  | 3'000             |
| Agglomeration – Frankreich      | 1'000                                | 1'500   | 500               | 20'000                               | 24'000  | 4'000             |

Anzahl Personenfahrten für den durchschnittlichen Werktagsverkehr



## Neue Rahmenbedingungen in der Verkehrsplanung

### Die Mobilität

Der Verkehr entwickelte sich bisher in der Schweiz, wie in vielen anderen Industriestaaten, überdurchschnittlich stark. Seit der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts überwinden Eisenbahnen rasch und sicher grosse Distanzen und prägen die Siedlungsentwicklung. Zur Jahrhundertwende entstanden Tram- und Buslinien, welche von den städtischen Bahnhöfen ausgingen und die Feinverteilung innerhalb der Städte sicherstellten. Und seit rund fünfzig Jahren erschliessen zudem die Autos die ganze Fläche. Entsprechend der Nachfragesteigerung wurden in den letzten Jahrzehnten umfassende Netze von Schienen und Strassen erstellt, welche den Raum, die Wirtschaft und die Gesellschaft stark veränderten. Eine dieser Auswirkungen ist die erhöhte Mobilität aller Bevölkerungsgruppen, welche wegen relativ geringer Kosten zu immer häufigeren und längeren Transporten und deshalb zu immer dichtem Verkehr führt.

Die Notwendigkeit der Mobilität ist bekannt und auch erklärbar, weil die Menschen arbeitsam, konsumorientiert, dienstleistungsabhängig und auch erholungsbedürftig sind. Die stadtplanerischen Vorstellungen aus früheren Jahren forderten vor allem aus Immissionsgründen mittels Zonenplänen die räumliche Trennung von Wohnen und Arbeiten, daraus folgte die Notwendigkeit der weiträumigen Pendlermobilität. Durch die bekannte Stadtfucht und Agglomerationsbildung wurde diese räumliche Trennung zwischen dem Wohnen und den Aktivitäten wie Arbeiten, Erholen und Einkaufen noch verstärkt. Die Mobilität ist und bleibt ein bedeutender Faktor in unserer Gesellschaft. Die freie Entfaltung des Einzelnen und die wirtschaftliche Entwicklung unseres Kantons und unseres Landes sind ohne Ortsveränderungen von Personen und Gütern nicht denkbar. Die notwendige Mobilität zu erhalten, ist deshalb ein zentrales Anliegen der zukunftsorientierten Verkehrspolitik.

### Spannungsfeld Verkehr – Bevölkerung – städtischer Raum – Finanzen

In den vergangenen Jahren konnte die Leistungsfähigkeit von Verkehrsanlagen in vielen Fällen durch lokale Ausbauten der stetig steigenden Nachfrage angepasst werden. Dieser Handlungsspielraum ist mittlerweile ausgeschöpft. Allein schon die Bebauung und andere städtische Nutzungen setzen räumliche Grenzen. Die berechtigten Ansprüche an die Lebensqualität von jenen Menschen, die in diesen Verkehrskorridoren wohnen und arbeiten, setzt weitere Grenzen, die kaum mehr Spielraum offen lassen. Im Gegenteil, in vielen Bereichen müssen neue, bessere Umfeldverhältnisse geschaffen werden.



Bei Strassensanierungen geht es bekanntlich nicht nur um die Erhöhung der Leistungsfähigkeit beim motorisierten Individualverkehr, sondern auch um Verbesserungen zugunsten des Fussgänger- und des Veloverkehrs und nicht zuletzt auch des öffentlichen Verkehrs. Wichtige Punkte in diesem Zusammenhang sind die Verkehrs- und Betriebssicherheit, also zwei Ansprüche, welche tendenziell mehr Verkehrsflächen beanspruchen, die in der Stadt ausserordentlich knapp sind. Diese Knappheit an Flächen kann teilweise durch Umfahrungen oder Ausweichen in eine zweite Ebene wie Unter- oder Überführungen behoben werden. Solche Massnahmen sind aber aus betrieblichen, stadtgestalterischen und finanziellen Gründen nur in wenigen Fällen möglich.

Verkehrlich wirksame neue Leistungsangebote setzten den Bau von neuen Verkehrsanlagen in neue Trassees voraus. In Basel sind dies die Osttangente und die zurzeit im Bau befindliche Nordtangente. Zu diesem Rückgrat von Hochleistungsstrassen sind noch gewisse Ergänzungen in Planung. Es muss aber davon ausgegangen werden, dass solche Projekte – wie auch die Ost- und Nordtangente – nicht allein zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit, sondern in ganz wesentlichem Umfang auch zur Entlastung von städtischen Strassen dienen werden. Der Handlungsspielraum für Verkehrssanierungen und den Bau von neuen Anlagen in einer gebauten Stadt ist sehr begrenzt. Dort, wo Massnahmen notwendig und möglich sind, ist jeweils ein Optimum zwischen den neuen Vorteilen und den neuen Nachteilen, welche mit jeder Änderung an bestehenden Verhältnissen verbunden sind, zu suchen. Im Rahmen der übergeordneten Planung berücksichtigt der vorliegende Verkehrsplan Basel 2001 diese zwar nicht neuen, aber in Basel besonders aktuellen Verhältnisse. Ein wichti-



ger Punkt ist die Betrachtung der Gesamtmobilität unter Einbezug des Zusammenspiels aller Verkehrsmittel. Die Entwicklung zielt auf eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer sowie auf einen Interessenausgleich aller Beteiligten und Betroffenen hin. Diese gesellschaftspolitische Tendenz nach Gerechtigkeit und Ausgleich ist allgemein erkennbar und wird in der Verkehrsplanung gewisse Akzentverschiebungen zur Folge haben.

Diese Akzentverschiebung verursacht einen Wandel von der bisherigen nachfrageorientierten zur angebotsorientierten Planung und nimmt vermehrt Bezug auf das städtische Umfeld und die Gesetzgebung. Die angebotsorientierte Planung basiert auf der Erkenntnis, dass nicht mehr alles realisiert werden kann, was mit den derzeitigen technischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Forderungen begründbar ist. Neben der heutigen und zukünftigen Verkehrsnachfrage sind die Wohnqualität, die Umweltqualität und die Umweltbelastung, die Stadtgestaltung, die Art und Dichte der Flächennutzung, die Flächen, die dem Verkehr zur Verfügung gestellt werden können sowie die Kosten für Bau, Unterhalt und Betrieb wichtige Entscheidungsgrundlagen bei der Ermittlung des zweckmäßigen und möglichen Angebots.

Bei der Beurteilung der Leistungsfähigkeit werden für das städtische Hauptverkehrsstrassennetz die Kapazitäten so festgelegt, dass – über die ganze Stadt gesehen – ein ungefähres Gleichgewicht im Angebot besteht. Es macht wenig Sinn, im städtischen Strassennetz einen singulären Verkehrsknoten oder Streckenabschnitt auf eine höhere Kapazität auszubauen, wenn bei den Nachbarknoten oder Strecken das Angebot aufgrund des fehlenden Handlungsspielraums nicht erhöht werden kann. Damit lässt sich zwar kein exaktes, aber doch erfüllbares und bezüglich den einzelnen Ansprüchen ausgewogenes Angebot bestimmen. Im Verbund aller Verkehrsmittel soll die Gesamtmobilität sichergestellt werden.

### Mobilitätsmanagement und elektronische Verkehrsinformation

Die Massnahmen des Mobilitätsmanagements und der elektronischen Verkehrsinformation gehören zum künftigen Betrieb der Verkehrsinfrastruktur. Sie können die Wahl des Verkehrsmittels, der Routen und des Zeitpunktes der Fahrt beeinflussen. Mittels solcher elektronischer Systeme werden Informationen verbreitet und die Kommunikation zwischen allen Verkehrsteilnehmern ermöglicht; sie haben einen Einfluss auf die Verkehrserzeugung und die Wahl der Verkehrsmittel.

Lückenlose Transportketten der verschiedenen Verkehrsmittel können die Umsteigebereitschaft vom individuellen Verkehr fördern. Damit integrale Transportangebote attraktiv sind und genutzt werden, braucht es ein hohes Mass von Koordination und Innovationsbereitschaft sowie geeignete und gut konzipierte Umsteigeorte oder Mobilitätsstützpunkte für alle Verkehrsteilnehmer (neue Fusswege, Bike+Ride, Park+Ride). Die Verkehrsteilnehmer werden über die Angebote und den Fortgang der Massnahmen kundenfreundlich orientiert und in die Entwicklung einbezogen. Das System kombinierter Verkehrsmittel erfordert eine kundennahe Bewirtschaftung.

Ziel des Einsatzes der elektronischen Verkehrsinformation oder der Verkehrstelematik ist die effiziente, umweltschonende und sichere Verkehrsleitung. Zur Effizienzsteigerung des Gesamtverkehrssystems können die folgenden Systeme zum Einsatz kommen: Informationen vor Antritt der Reise, Informationen während der Fahrt mit Angabe von Verkehrsverhältnissen, Parkleitsystem mit Angabe von freien Parkplätzen, Navigationssysteme für eine optimale Routenwahl, Bevorzugung von öffentlichen Verkehrsmitteln an Lichtsignalanlagen sowie Flottenmanagement und City-Logistik für die Verteilung von Gütern.

### Ganzheitliche Strassenraumgestaltung

Strassenräume sind die wichtigsten öffentlichen Bereiche der Stadt. Sie prägen in hohem Masse das Stadtbild, die Eigenart des Quartiers und das Erlebnis des Umfeldes. Diese Räume dienen nicht nur dem Verkehr, sondern sind auch massgebend für vielfältige andere Erscheinungsformen und Bedürfnisse des städtischen Lebens. Die Strassenraumgestaltung in städtischen Quartieren ist daher eng mit dem Strassenbau verbunden und kann nicht isoliert betrachtet werden. Im Interesse ganzheitlicher Strassenprojekte sind deshalb bei Neutrassierungen, Strassen- und Gleiskonstruktionen und anderen Eingriffen im Strassenraum die städtebaulichen Aspekte immer einzubeziehen.





# Die Ziele des Verkehrsplans Basel 2001

## 1. Fördern der stadtgerechten Mobilität

Hinter der Umsetzung einer stadtverträglichen Mobilitätsstrategie stehen die Erhaltung und Verbesserung der Lebens- und Umweltqualität für die Einwohner des Kantons Basel-Stadt, die Erhaltung der betrieblichen Funktionalität der Verkehrsnetze für alle Nutzer, die Erhöhung der Sicherheit und die Bewahrung der Urbanität. Die vielfältigen Ansprüche an die Stadt bringen es mit sich, dass «Lebensqualität» ein subjektiver Begriff ist, zu dem auch die Mobilität gehört, wobei die einzelnen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer durch ihr individuelles Verhalten das Verkehrsgeschehen prägen.

Der öffentliche städtische Strassenraum, welcher zu einem beachtlichen Teil dem Motorfahrzeugverkehr zur Verfügung steht, muss auch für die anderen Nutzer attraktiv sein; mit den knappen Flächen ist haushälterisch umzugehen.

## 2. Mehr Platz für die Fussgänger

Fussgänger sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Im öffentlichen Strassenraum müssen verstärkt Massnahmen zur Verbesserung der Fussgängerbeziehungen durchgeführt werden. Dazu gehören die Sicherstellung, die Ergänzung und die attraktive Gestaltung von Flächen und Achsen für den Fussgängerverkehr und deren Zusammenschluss zu Netzen, sichere Schulwege sowie die vermehrte Mischnutzung des Strassenraums für Begegnung und Spiel in den Wohngebieten. Vor allem im Innerstadtbereich sind die verkehrsfreien Fussgängerbereiche auszudehnen, miteinander zu verbinden und attraktiv zu gestalten.

## 3. Förderung des Veloverkehrs

Vor allem für kürzere Wege ist der Veloverkehr eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Der umweltfreundliche Veloverkehr soll durch geeignete Massnahmen weiter gefördert werden. Zu den wichtigsten Massnahmen gehören die Vervollständigung des Velonetzes, das Bereitstellen von geeigneten Abstellplätzen, die Umgestaltung kritischer und gefährlicher Knoten sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Velofahrer.

## 4. Vorrang für den öffentlichen Verkehr

Wenn der öffentliche Verkehr entsprechend den Zielen der Regierung weiter gesteigert werden soll, bedarf dies angesichts des bereits heute hohen Modal Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs, aber auch angesichts der tendenziellen Abnahme seit 1993 neuer Anstrengungen auch in finanzieller Hinsicht und klarer, übergeordneter Richtlinien, um den Zielsetzungen auch im Vollzug Nachachtung zu verschaffen. Wichtige Massnahmen sind die Verbesserungen beim bestehenden Netz durch Netzergänzungen beim Eisenbahn-, Tram- und Busbetrieb, die Einführung von kundenfreundlichem Rollmaterial (Niederflurfahrzeuge), die Pünktlichkeit und die Regelmässigkeit auf allen Linien. Die Netze und Fahrpläne sind zu optimieren und zu koordinieren.

Der Ausbau der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof SBB im Rahmen von EuroVille sowie die Schaffung der neuen Verkehrsdrehscheiben Badischer Bahnhof und Bahnhof St. Johann im Rahmen des Projektes Regio-S-Bahn sind wichtige Voraussetzungen, um den öffentlichen Verkehr attraktiver zu gestalten. Dazu gehört das Bereitstellen von Park+Ride- sowie Bike+Ride-Abstellanlagen.

## 5. Negative Auswirkungen des Motorfahrzeugverkehrs reduzieren

Der motorisierte Individualverkehr erbringt wichtige Leistungen im Personen- und Wirtschaftsverkehr. Die notwendigen Motorfahrzeugfahrten für den Wirtschaftsverkehr müssen stets in einem angemessenen Umfang möglich sein. Fahrten, die mit anderen Verkehrsmitteln zumutbar sind (gewisse Pendler- und Freizeitfahrten), sollen jedoch nicht gefördert werden.

Die Kanalisierung des Motorfahrzeugverkehrs auf das ausgewiesene Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassennetz und eine flächenhafte Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten sind zielgerechte Massnahmen zur Verkehrsberuhigung, welche der Kanton in eigener Kompetenz treffen kann.

Selbstverständlich ist der gesetzlich vorgeschriebenen Reduktion der Luftschadstoffe und der Lärmbelastung weiterhin Beachtung zu schenken.

## 6. Mehr Parkraum für die Anwohner

Vor allem in den dicht besiedelten Gebieten kann der ruhende Verkehr auf der Allmend kaum mehr bewältigt werden. Dazu kommen Beeinträchtigungen für den öffentlichen Verkehr, die Fussgänger und die Radfahrer. Ohne ein neues Angebot an Abstellplätzen auf Privatareal ist die Rückgewinnung von öffentlichem Raum für die Entfaltung der städtischen Nutzungsansprüche nicht denkbar. Die Massnahmen dazu umfassen eine entsprechende Bewirtschaftung der Parkplätze sowie den Bau von geeigneten Parkings am Rand der Innenstadt und von Quartierparkings in den dicht besiedelten Wohngebieten zur Entlastung des Strassenraums.

## Zusammenfassung

Verkehrsanlagen können heute nicht mehr nur aufgrund des Bedarfs geplant werden. Sie müssen sich an der Umweltschutzgesetzgebung, an städtebaulichen Randbedingungen, an der Wirtschaftlichkeit sowie an der Flächenknappheit im Stadtgebiet orientieren. Die Verkehrssicherheit, welche bisher durch den technischen Ausbau erreicht werden konnte, muss durch geeignetes Verkehrsmanagement, durch Verkehrsverminderung und Verkehrsberuhigung erhöht werden.

Dies bedingt auch, dass die Siedlungsplanung in der gesamten Region besser auf die Verkehrsnetze abgestimmt wird.



## Ziele und Massnahmen Fussgängerverkehr

### Allgemeines

Der Fussgängerverkehr ist die elementare Art jeder Mobilität. Auch jede Fahrt mit dem Motorfahrzeug, dem öffentlichen Verkehr und dem Velo beginnt oder endet mit einem kürzeren oder längeren Wegstück, welches zu Fuss zurückgelegt wird. Der grösste Teil des Fussgängerverkehrs entfällt auf kurze Wege. Die Attraktivität der Fusswege wird jedoch stark von der örtlichen Siedlungsstruktur und Nutzung beeinflusst. Im Innerstadtbereich, wo sehr viele verschiedene Ziele mit kurzen Wegen erreicht werden können, dominiert das Zufussgehen. In den äusseren Stadtgebieten sinkt der Fussgängeranteil mit der abnehmenden räumlichen Verdichtung von Wohnungen, Arbeitsplätzen, Geschäften und Freizeiteinrichtungen. Der Fussgängerverkehr stellt sowohl im Schul-, Berufs- und Einkaufsverkehr sowie auch bei der Erholung eine besonders umweltverträgliche und siedlungsgerechte Verkehrsart dar. Die Umgestaltung von Strassen und Strassenabschnitten in Fussgängerachsen und in den verkehrsfreien Zonen im Innerstadtbereich bildet eine wichtige Voraussetzung für die wirtschaftliche Stärkung der ganzen Stadt Basel. Die Basler Innerstadt verkörpert auf kleiner, überschaubarer Fläche die Geschichte der Stadt, die städtebaulichen Besonderheiten, den Handel, die Kultur, die Bildung, die Verwaltung und die Politik. Die Bedeutung der Innerstadt geht weit über die Stadtgrenze hinaus. Nutzungsvielfalt macht die Lebendigkeit der Innerstadt aus. Die Besucher halten sich aus vielen Gründen im Stadtzentrum auf. Es ist Wohnort, Arbeitsort, Ort zum Flanieren, Ort der kulturellen Ereignisse und natürlich auch Einkaufsort. Der Einkauf und die Dienstleistungen sind die Funktionsschwerpunkte des Stadtzentrums, sie tragen während der Geschäftszeit sehr viel zur Lebendigkeit bei.

Mit der Umwandlung von nutzungsorientierten Quartierstrassen mit wenig Verkehr in so genannte Begegnungszonen kann die Wohnlichkeit in den Quartieren kostengünstig verbessert werden. Für wegfallende Parkplätze auf der Allmend ist Ersatz ausserhalb des Strassenraums, eventuell in Quartierparkings anzubieten.

Die vorgeschlagenen Massnahmen bedingen teilweise Änderungen im Verkehrsregime für den Motorfahrzeug- und Velo-/Mofaverkehr. Der öffentliche Verkehr ist, abgesehen von lokalen Verbesserungen, von den vorgeschlagenen Massnahmen nicht betroffen.

### Ziele

Die wichtigsten Achsen, Plätze und Grünräume sind für Fussgängerinnen und Fussgänger attraktiv auszugestalten und zu Fusswegnetzen zusammenzuschliessen. Die Fusswege sollen die Anforderungen des eidgenössischen Gesetzes über die Fuss- und Wanderwege erfüllen. Nach Möglichkeit werden im Stadtgebiet die Fusswege aus finanziellen Gründen im Zusammenhang mit anderen Bauvorhaben umgestaltet. Die Sicherheit der schwächsten Verkehrsgruppen, insbesondere Kinder, ältere Personen und Behinderte, ist zu gewährleisten.

### Massnahmen

#### Generelle Massnahmen

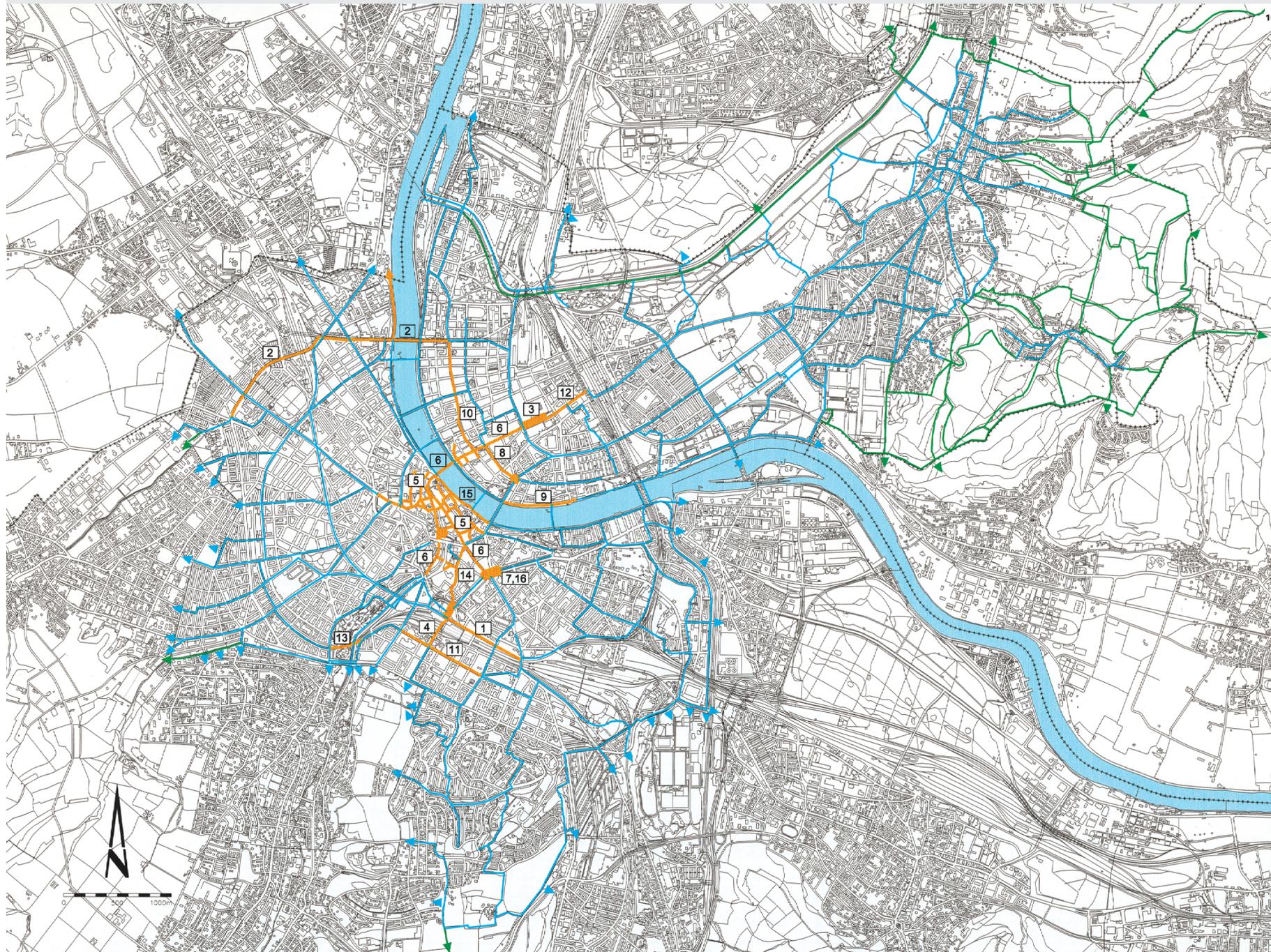
- Konfliktträchtige und gefährliche Stellen (Unfälle, Kriminalität) sanieren und Schulwege sicher gestalten. Bei der Erstellung von neuen Schulhäusern, lokalen Einkaufszentren, neuen grösseren Überbauungen oder Sportstätten ist das zugehörige Fusswegnetz mit dem bestehenden Netz zu verknüpfen.
- Fusswege zu den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel und den Parkings am Innerstadtrand aufwerten.
- Mindestmasse für Fussgänger bei Verkehrs- und Traminsele zur Verbesserung der Verkehrssicherheit einhalten.
- Lücken im Wegnetz vor allem bei Gebieten mit intensiver Nutzung, zu Schulen, zu Quartierzentren und zu den wichtigsten Haltestellen schliessen. Mit dem im Teilplan Fuss- und Wanderwege vorgesehenen Netz können die wichtigsten Quell- und Zielorte meist direkt, ohne unzumutbare Umwege, miteinander verknüpft werden. Eine weitere Verdichtung des Fusswegnetzes ist im Sinne der rollenden Planung periodisch zu überprüfen.
- Nutzungsorientierte Strassen in Wohngebieten mit geringem Verkehrsaufkommen in Begegnungszonen umgestalten, falls die Mehrheit der Anwohner damit einverstanden ist.
- Fussgängerbedürfnisse bei Verkehrsregelungsanlagen durch geeignete Phasen und Grünzeitanteile berücksichtigen.
- Unattraktive Plätze und Strassenabschnitte umgestalten und verschönern.
- Anforderungen der Verkehrstrennung zwischen Fahrbahn und Trottoir bei stark befahrenen Strassen gemäss dem Gesetz über Fuss- und Wanderwege berücksichtigen.

# Massnahmen

## Fussgängerverkehr

### Mögliche Einzelmassnahmen

| Beschreibung  | Kosten   | Zeitpunkt   | Bemerkungen   |
|---|----------|-------------|---|
| 1 Nauen Ost, Neue Verbindung Bahnhof SBB – Münchensteinerbrücke.  | 3 Mio.   | 2000 – 2005 | Kosten grob geschätzt.  |
| 2 Boulevard Basel-Nord mit Luzernerring, Voltastrasse und Dreirosenbrücke erstellen.  |          | 2001 – 2007 | Wird im Zusammenhang mit dem Bau der Nordtangente erstellt.           |
| 3 Umgestaltung Messeplatz, Umgestaltung Rosentalanlage.   | 10 Mio.  | 2001 – 2003 |   |
| 4 Neue SBB-Passerelle zwischen Centralbahnplatz und Güterstrasse.   | 40 Mio.  | 2001 – 2003 | In Zusammenarbeit mit den SBB.  |
| 5 Fussgängerfreundliches Verkehrsregime für die Gross- und Kleinbasler Innenstadt erweitern.  | 10 Mio.  | 2001 – 2005 |   |
| 6 «Fussgänger-Y» zwischen dem Aeschenplatz resp. der Heuwaage und dem Messeplatz realisieren.                                       | 5 Mio.   | 2001 – 2005 |   |
| 7 Aeschenplatz: Verbesserungen für Fussgänger und öffentlichen Verkehr – Sofortmassnahmen.  | 2 Mio.   | 2001 – 2005 | Im Zusammenhang mit der Einführung der Vorortslinien via Bahnhof SBB. |
| 8 Claragraben zwischen Claraplatz und Wettsteinplatz neu gestalten.   | 0,5 Mio. | 2002 – 2004 | Kosten grob geschätzt.  |
| 9 Schaffhauserheinweg: Umgestalten zur Promenade.   | 1 Mio.   | 2002 – 2005 | Kosten grob geschätzt.  |
| 10 Klybeckstrasse in eine attraktive Fussgängerachse mit breiten Trottoirs umgestalten.   | 5 Mio.   | 2002 – 2005 | In Etappen ausführen.   |
| 11 Güterstrasse zwischen Margarethenstrasse und Tellplatz als Boulevard neu gestalten.  | 5 Mio.   | 2002 – 2006 | Kosten grob geschätzt.  |
| 12 «Fussgänger-Y» vom Messeplatz bis zum Badischen Bahnhof verlängern.  | offen    | nach 2005   |   |
| 13 Neuer Fussgängersteg entlang der SNCF-Brücke über den Zoologischen Garten zur Umgehung des stark befahrenen Dorenbach-Viadukts.  | 5 Mio.   | nach 2005   | Kosten grob geschätzt.  |
| 14 Umgestaltung Elisabethenstrasse durch Verkehrsberuhigung als fussgängerfreundliche Verbindung vom Bahnhof zum Knoten Bankverein. | offen    | nach 2005   |   |
| 15 Linksufriger Rheinweg zwischen Wettsteinbrücke und Mittlerer Brücke.   | offen    | nach 2005   |   |
| 16 Aeschenplatz, Umgestaltung.  | offen    | nach 2007   | In Zusammenhang mit Massnahmen MIV und ÖV.                            |



- 10  Wanderweg
-  Fussweg
-  weitere Massnahmen

## Ziele und Massnahmen Velo- und Mofaverkehr

### Allgemeines

Der Veloverkehr zeichnet sich durch seine optimale Umweltverträglichkeit, den geringen Platzbedarf sowie bescheidene fahrdynamische Ansprüche aus. Er kann mit relativ billigen Massnahmen gefördert und verbessert werden. Zwischen dem Velo- und Mofaverkehr bestehen beachtliche Unterschiede. Der Veloverkehr gehört zur Kategorie Langsamverkehr, ist umweltfreundlich und benötigt wenig Platz. Im Gegensatz dazu ist der Mofaverkehr weniger umweltfreundlich (Abgase, Lärm) und schneller. Gemäss der Lärmschutzverordnung gehören die Mofas zur gleichen Fahrzeugkategorie wie die Personen- und Lieferwagen. Gewisse Velorouten in empfindlichen Gebieten (Erholungsbereiche) und auf schmalen Wegen bleiben deshalb dem Veloverkehr vorbehalten.

### Ziele

Gemäss dem kantonalen Umweltschutzgesetz ist der Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel – dazu gehört auch der Veloverkehr – am Gesamtverkehr zu erhöhen. Das Velo-/Mofanetz soll baldmöglichst fertiggestellt werden. Netzerweiterungen sind vorzusehen, wenn damit für gefährliche und stark befahrene Strassenabschnitte oder Kreuzungen gute Alternativrouten angeboten werden können. Die Verkehrsanlagen für den Velo-/Mofaverkehr sind sicher zu gestalten.

### Massnahmen

#### Generelle Massnahmen

- Lokale Gefahrenpunkte für Velofahrende eliminieren.
- Auf Hauptverkehrsstrassen und stark befahrenen Sammelstrassen separate Velostreifen oder andere Massnahmen vorsehen. Die folgenden wichtigen Abschnitte können nur zusammen mit grösseren Bauvorhaben realisiert werden:
  - Im Bereich Nordtangente: Dreirosenbrücke, Luzernerring, Voltastrasse, Klybeckstrasse und Flughafenstrasse.
  - Im Bereich EuroVille: Verbindungen Münchensteinerbrücke – Centralbahnplatz und Bahnhof Süd – Margarethenstrasse inkl. Abstellplätze im Bahnhofbereich.
- Grössere Velo- und Mofaabstellmöglichkeiten wegen knapper Platzverhältnisse vermehrt am Rand der Innerstadt vorsehen. Diese müssen von den Velorouten bequem erreichbar sein. Den Abstellflächen für Velos und Mofas ist vermehrt Beachtung zu schenken, damit das wilde Abstellen von Velos und Mofas an unerwünschten Stellen vermieden werden kann.
- Gedeckte, attraktive und diebstahlsichere Veloabstellplätze an den wichtigsten Bahn-, Tram- und Bushaltestellen in den Aussengebieten vermehrt vorsehen. Die stadtgestalterischen Randbedingungen sind einzuhalten.

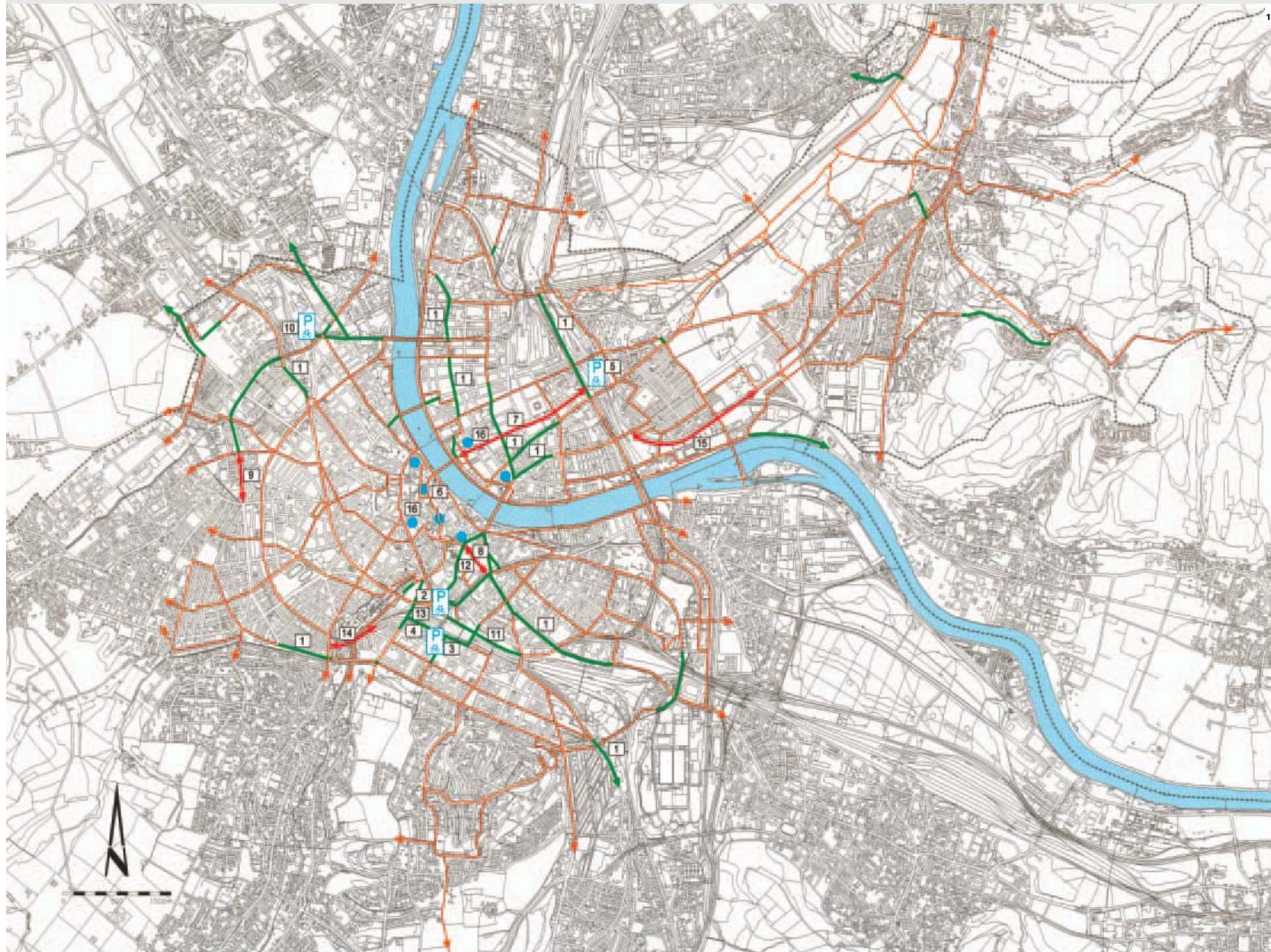


# Massnahmen

## Velo-/Mofaverkehr

### Mögliche Einzelmassnahmen

| Beschreibung  | Kosten   | Zeitpunkt   | Bemerkungen  |
|---|----------|-------------|--|
| 1 Velo-/Mofaroutennetz vervollständigen: Schwarzwaldstrasse, Riehenstrasse, Klybeckstrasse, Velogegegenverkehr Hammerstrasse, St. Jakobs-Strasse, Knoten Dreispitz, Holeystrasse, Flughafenstrasse. | offen    | 2001 – 2005 | Umsetzung möglichst rasch.                               |
| 2 EuroVille: Veloabstellplätze beim Centralbahnplatz.   | 9 Mio.   | im Bau      | Eröffnung Sommer 2002.                                   |
| 3 Veloabstellplätze beim Bahnhof SBB, Eingang Süd.  |          | 2002 – 2003 |  |
| 4 Meret Oppenheim-Strasse als neue Veloerschliessung Bahnhof Süd (Veloabstellplätze).   |          | 2002 – 2003 | Im Zusammenhang mit dem Bau der Meret Oppenheim-Strasse. |
| 5 Badischer Bahnhof: Veloabstellplätze.   | 0,5 Mio. | 2003 – 2005 |  |
| 6 Innerstadtbereich: Veloabstellplätze.   | gering   | 2002 – 2003 | Konzept baldmöglichst erarbeiten.                        |
| 7 Mittlere Brücke – Clarastrasse – Badischer Bahnhof öffnen für Velodurchfahrt.   | 0,5 Mio. | 2002 – 2004 | Kleinere bauliche Massnahmen notwendig.                  |
| 8 Aeschenvorstadt: Velodurchfahrt durch Fussgängerachse nach Umgestaltung.  |          | 2004 – 2005 |  |
| 9 Wasgenring: Verbesserungen für Velofahrer durch Umgestaltung.   | offen    | 2005 – 2007 |  |
| 10 Bahnhof St. Johann: Veloabstellplätze.   | offen    | 2005 – 2008 | Abhängig von Zentrumsentwicklung St. Johann.             |
| 11 EuroVille: Veloverbindung Centralbahnplatz – Münchensteinerbrücke.   | 5 Mio.   | nach 2005   | Abhängig von der zweiten Etappe Nauen Ost.               |
| 12 Elisabethenstrasse/St. Alban-Graben/Dufourstrasse: lokale Verbesserungen.  | offen    | nach 2005   |  |
| 13 Margarethenbrücke: Velomassnahmen im Zusammenhang mit dem Neubau der Brücke.   | offen    | nach 2015   |  |
| 14 SNCF-Brücke: neue Veloverbindung zwischen Oberwilerstrasse und Höhenweg zur Umgehung des Knotens Dorenbach West.   | offen    | unbestimmt  |  |
| 15 Hirzbrunnenpromenade: entlang den DB-Gleisen als neue Veloroute von Riehen zur Bäumlihofstrasse.   | offen    | unbestimmt  |  |
| 16 Veloabstellplätze am Rand der engeren Innerstadt.  | offen    | unbestimmt  |  |



11

- bestehendes Velo-/Mofaroutennetz
- Vervollständigung Velo-/Mofaroutennetz
- weitere Massnahmen
- Abstellplätze Innerstadt
- P Abstellplätze Bahnhöfe

## Ziele und Massnahmen öffentlicher Verkehr

### Allgemeines

Infolge der begrenzten Ausbaumöglichkeiten und Kapazitätssteigerungen des Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassennetzes muss der öffentliche Verkehr zukünftig einen Grossteil des wachsenden Gesamtverkehrs in der Region Nordwestschweiz übernehmen. Ausserdem werden die Ansprüche an die Funktionalität, Kundenfreundlichkeit und Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs infolge der umweltpolitischen Zielsetzungen und der städtebaulichen Entwicklung zunehmen.

Der bestehende öffentliche Verkehr in der Stadt und der angrenzenden Region bietet günstige Voraussetzungen dafür, das System infrastrukturell und betrieblich den neuen Verhältnissen anzupassen. Mit der Grünen S-Bahn-Linie Laufenburg/Frick – Basel – Mulhouse, der Blauen Linie Laufen – Basel – Olten sowie der Orangen Linie Freiburg – Badischer Bahnhof – Basel SBB liegen erste Ansätze für ein Entwicklungsprogramm der Regio-S-Bahn vor. Gemäss neuem Eisenbahngesetz bestellen die Kantone das Angebot im Regionalverkehr bei den Betreibern und gelten die ungedeckten Kosten ab.

### Ziele

Der öffentliche Verkehr soll im Angebot, in der Attraktivität und in der Leistungsfähigkeit unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen verbessert werden. Der Anteil der mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegten Personenfahrten soll gegenüber dem heutigen Stand durch Verbesserungen in der Transportkette, durch den Bau von neuen S-Bahn-Stationen und durch das Setzen von Prioritäten zugunsten des öffentlichen Verkehrs erhöht werden.

### Massnahmen öffentlicher Verkehr

#### Allgemeine Massnahmen

- Anbinden des Bahnhofs SBB an das französische TGV-Netz sowie an das deutsche ICE-System für Fernverkehrsverbindungen. Optimale Verkehrsverbindungen gelten gleichzeitig auch als wichtige Kriterien für die wirtschaftliche Standortattraktivität von Basel und sind für die gesamte Region Nordwestschweiz von elementarer Bedeutung.

- Weiterer rascher Ausbau des regionalen S-Bahn-Netzes als Grobverteiler in der Region durch den Zusammenschluss von bestehenden Bahnlinien in der Schweiz, in Deutschland und in Frankreich zu Durchmesserlinien. Der Betrieb soll weitgehend auf den bestehenden Gleisanlagen abgewickelt werden, welche bei Kapazitätsengpässen bedarfsgerecht auszubauen sind. Ein mögliches – kurzfristig realisierbares – Regio-S-Bahn-Netz ist auf der Abbildung 12 dargestellt. Das Konzept mit dem Innerstadttunnel ist auf der Abbildung 13 dargestellt.

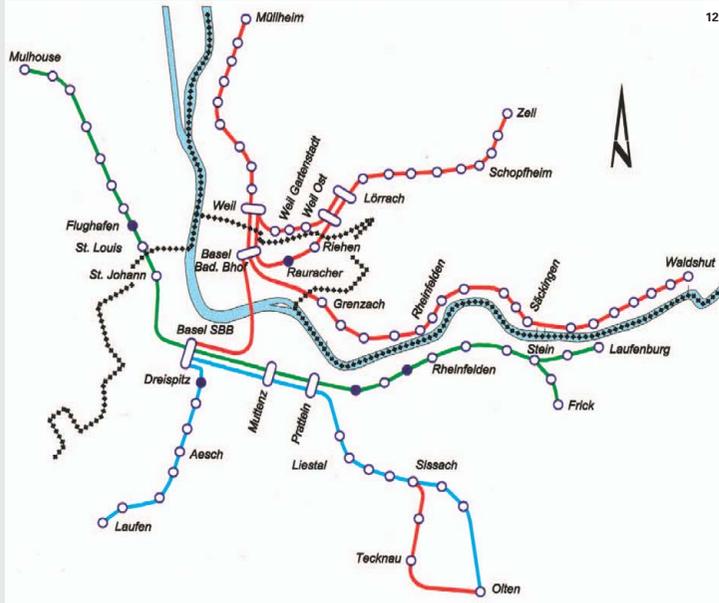
- Verbessern der Erreichbarkeit der Regio-S-Bahn mit dem Bau von neuen Haltepunkten und neuen Verkehrsdrehscheiben.

- Weiterer Ausbau der Feinverteilung im Kantonsgebiet und den angrenzenden Agglomerationsgemeinden durch das Tram- und Bussystem. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit sowie zur Entlastung des städtischen Raumes vom dichten Tramverkehr ist zu einem späteren Zeitpunkt allenfalls auch ein Tramtunnel in der Innenstadt zu prüfen.

- Als Option zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt durch die Regio-S-Bahn ist die Verbindung vom Bahnhof SBB zum Badischen Bahnhof mit einer neuen Haltestelle in der Stadtmitte beim Marktplatz zu prüfen. Die dazu notwendigen Konzeptstudien sind baldmöglichst in die Wege zu leiten, um die verkehrlichen und stadtplanerischen Auswirkungen zu bestimmen. Nach dem Vorliegen der Resultate dieser Studien sowie der Regelung der Finanzierung kann der Entscheid über das weitere Vorgehen festgelegt werden.

Die einzelnen, wichtigsten Massnahmen für den öffentlichen Verkehr sind auf der Abbildung 14 dargestellt.





12 Kurzfristig realisierbares Regio-S-Bahn-Netz

- bestehende Haltepunkte
- neue Haltepunkte



13 Längerfristiges Regio-S-Bahn-Konzept mit Innerstadttunnel

### Betriebliche Massnahmen

Ein attraktiver öffentlicher Verkehr ist auf die Einhaltung des Fahrplans angewiesen. Parkplätze, welche den Tram- und Busbetrieb empfindlich stören, sind durch Quartierparkings zu ersetzen. Bei lightsignalgesteuerten Knoten ist der öffentliche Verkehr zu bevorzugen, damit die Wartezeiten minimiert werden können.

Einführen eines elektronischen Billettsystems im Tarifverbund Nordwestschweiz, welches den Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln wesentlich vereinfacht (zum Beispiel so genannte E-Tickets).

### Verkehrliche Auswirkungen

#### Modal Split

Berechnungen mit dem Gesamtverkehrsmodell haben ergeben, dass mit den vorgeschlagenen baulichen Massnahmen eine Erhöhung des Modal Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs bis zum Jahr 2010 möglich ist, falls entsprechende betriebliche Massnahmen eingeführt werden. Ohne weitere Massnahmen für den öffentlichen Verkehr würde der Modal Split weiter sinken.

#### Regionalverkehr

Mit einem attraktiven regionalen S-Bahn-Netz kann gemäss Prognose der Anteil öffentlicher Verkehr beim Ziel- und Quellverkehr erhöht werden. Die stärkste Belastungszunahme von rund 30% wird für den Streckenabschnitt Basel SBB – Liestal für das Szenario 2010 prognostiziert. Die zukünftige neue S-Bahn-Station Dreispitz erweist sich als wichtige Umsteigehaltestelle zwischen Regio-S-Bahn und Tram/Bus.

Das regionale Schienennetz sowie die wichtigen Zulaufstrecken in der Schweiz, in Deutschland und in Frankreich sind bereits heute stark belegt. Infolge der erwarteten Verkehrszunahmen im Fern- und Güterverkehr (Neat) und wegen des weiteren Ausbaus der Regio-S-Bahn werden sich auf gewissen Streckenabschnitten Kapazitätsprobleme ergeben. Je nach der Entwicklung des Bahnverkehrs sind in Zusammenarbeit mit den Bahnbetrieben die Ausbaumassnahmen zur Kapazitätssteigerung für die Gewährleistung des Regio-S-Bahn-Betriebs festzulegen (Bahn 2000, 2. Etappe). Dazu gehört insbesondere der Bau des neuen Juradurchstichs zwischen Liestal und Olten (Wisenbergtunnel). Damit werden in erster Linie der schnelle Fern- und Güterverkehr und der langsamere Regionalverkehr wirksam voneinander entflochten, sodass zwischen Liestal und Olten die Bedürfnisse des Regionalverkehrs besser berücksichtigt werden können.

### Tram und Bus

Die prognostizierten Belastungen auf dem Tram- und Busnetz für das Szenario 2010 sind zwischen 3 und 15% höher als 1995. Bei der Einführung eines S-Bahn-Betriebes sind auf einigen Strecken geringe Belastungsabnahmen infolge Verkehrsverlagerungen feststellbar.

Auf der Innerstadtstrecke zwischen dem Barfüsserplatz und der Schifflande verkehren während der Spitzenzeiten künftig 7 Tramlinien. Eine Reduktion der Anzahl Linien würde weitergehende Massnahmen erfordern.

Von den Tramverlängerungen erweisen sich aus heutiger Sicht diejenigen von der Neuweilerstrasse nach Allschwil, von Kleinhüningen nach Friedlingen sowie eine Verbindung nach Weil aus wirtschaftlichen Gründen als zweckmässig. Die Tramverlängerungen nach Lörrach, Bourgfelden und St. Louis sind, abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung der Trinationalen Agglomeration Basel, offen zu halten. Aus wirtschaftlichen Überlegungen eignen sich diese Verbindungen vorläufig für einen Busbetrieb.

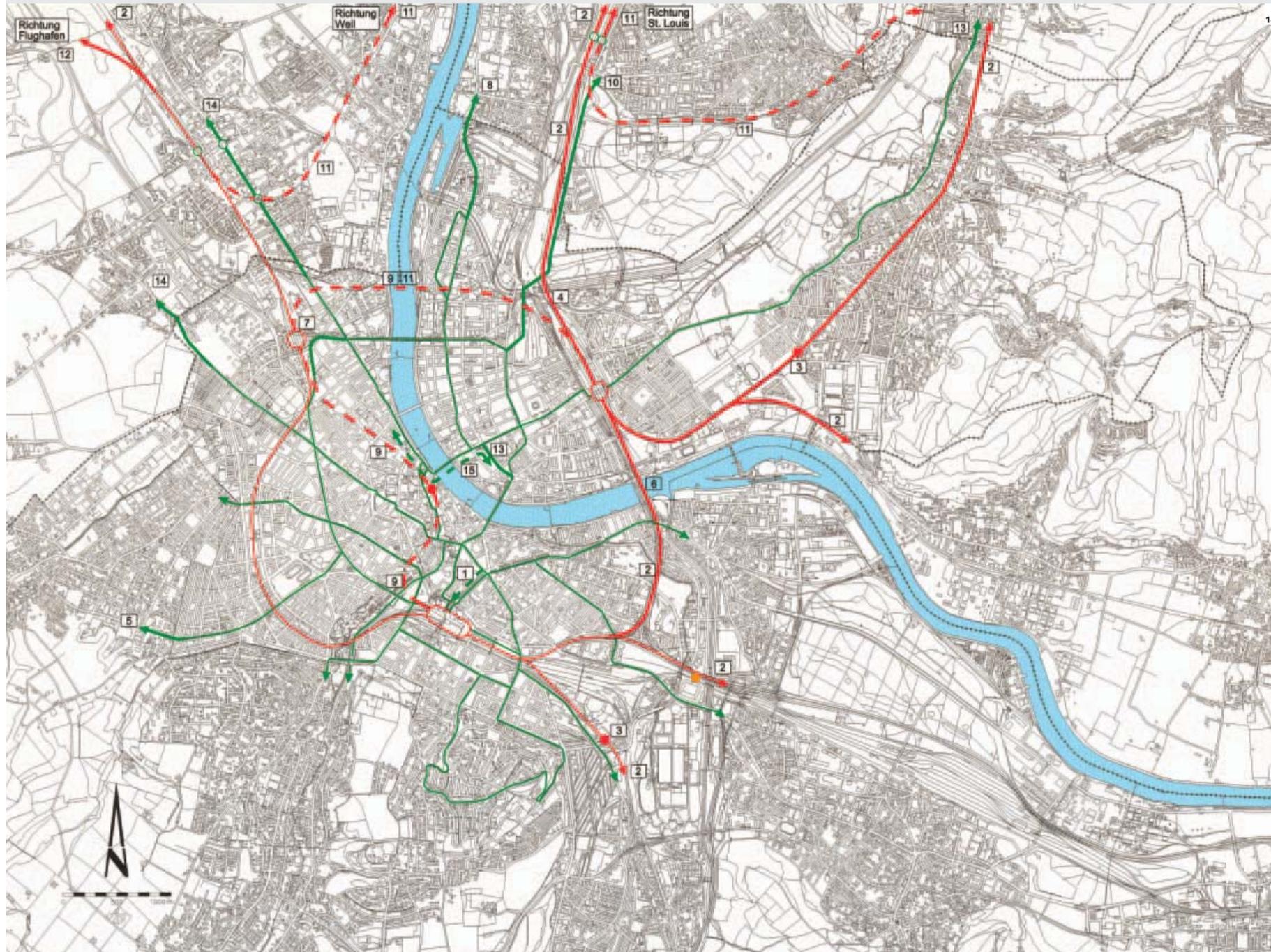


# Massnahmen

## Öffentlicher Verkehr

### Mögliche Einzelmassnahmen

| Beschreibung  | Kosten                         | Zeitpunkt   | Bemerkungen  |
|---|--------------------------------|-------------|--|
| 1 Buslinie Reigoldswil – Liestal – Aeschenplatz bis zum Bahnhof SBB verlängern.   |                                | 2003 – 2005 |  |
| 2 Regio-S-Bahn-Netz mit grenzüberschreitenden Linien aus Frankreich und Deutschland mit attraktivem Fahrplan weiter ausbauen.   | offen                          | 2003 – 2006 | Die Gleisanlagen sind bei Kapazitätsengpässen auszubauen.  |
| 3 Neue S-Bahn-Haltestellen Dreispitz und Rauracher in Riehen erstellen.   | 8 Mio.                         | 2003 – 2006 | Einzugsbereich der Regio-S-Bahn erweitern.   |
| 4 Vierspuriger Ausbau der DB-Strecke zwischen der Schweizer Grenze und dem Badischen Bahnhof.   | Keine Kosten für BS            | 2003 – 2005 | Abhängig vom Ausbau der Strecke Freiburg – Bad. Bahnhof.   |
| 5 Tramverlängerungen von der Neuweilerstrasse nach Allschwil.   | 3 Mio.                         | nach 2003   | In Zusammenarbeit mit Basel-Landschaft. Hauptsächliche Finanzierung durch Basel-Landschaft.                              |
| 6 2. Rheinbrücke zwischen Badischem Bahnhof und Gellertverzweigung.   | 30 Mio.<br>Keine Kosten für BS | nach 2005   | Notwendig für die Kapazitätserhöhung zwischen Badischem Bahnhof und Bahnhof SBB. Kosten werden durch die SBB übernommen. |
| 7 Tram in Voltastrasse verlegen und Verkehrs-drehscheibe am Bahnhof St. Johann ausbauen.  | 40 Mio.                        | 2006 – 2008 | Abgestimmt auf die Inbetriebnahme der Nordtangente.  |
| 8 Tramverlängerung von Kleinhüningen über Friedlingen nach Weil.  | offen                          | nach 2005   |  |
| 9 Regio-S-Bahn-Linien zu Durchmesserlinien verknüpfen durch unterirdische Weiterführung zwischen den Bahnhöfen SBB, Badischer Bahnhof und St. Johann mit neuer zentraler Haltestelle beim Marktplatz. | offen<br>ca. 1,5 Mia.          | nach 2008   | Projektidee zur besseren Erschliessung der Innenstadt durch die S-Bahn.  |
| 10 Tramverlängerung vom Messeplatz via DB-Güterbahnhof-, Rangierbahnhofsareal und Otterbach nach Weil.  | offen                          | nach 2010   |  |
| 11 ÖV-Achse Flughafen – St. Louis – Weil – Lörrach als Tangentialverbindung nördlich von Basel.   | offen                          | nach 2010   | Möglicher Betrieb als Stadtbahn. Eventuell in Verbindung mit Massnahme 9.  |
| 12 Flughafen an das Schienennetz anbinden für rasche, attraktive Verbindung vom Bahnhof SBB zum Flughafen.  | offen                          | unbestimmt  | Abhängig vom Betriebskonzept der Bahnen sowie der prognostizierten Entwicklung der Flugpassagiere.                       |
| 13 Tramverbindung Claragraben zwischen Wettstein- und Claraplatz zur Entlastung der Innenstadt.   | 15 Mio.                        | unbestimmt  | Durch den Grossen Rat im Jahr 1998 an den Regierungsrat zurückgewiesen.  |
| 14 Tramverlängerung von Burgfelden Grenze nach Bourgfelden mit Verlängerungsmöglichkeit zum Flughafen, von St. Louis Grenze bis St. Louis sowie von Riehen Grenze nach Lörrach.                       | offen                          | unbestimmt  | Planung in Zusammenarbeit mit den zuständigen Fachstellen.   |
| 15 Radiale Buslinien zu 2. Durchmesserlinie via Mittlere Brücke verknüpfen.   | offen                          | unbestimmt  |  |



- 14
- Regio-S-Bahn
  - neue Linie
  - - - geplante ÖV-Achse
  - Tramnetz
  - neue Tramstrecke
  - - - wichtigste neue Buslinie
  - Verkehrsdrehscheibe öffentlicher Verkehr
  - neuer Haltepunkt
  - neuer ÖV-Verknüpfungspunkt
  - Bedarfshaltestelle St. Jakob

# Ziele und Massnahmen Motorfahrzeugverkehr und Parkierung

## Allgemeines

Für den Kanton Basel-Stadt wie für andere Agglomerationsgebiete in der Schweiz steht die Lösung des Konfliktes, verursacht durch den immer noch zunehmenden Motorfahrzeugverkehr und seine Auswirkungen auf den Flächenbedarf und die Umwelt, im Vordergrund. Dem Strassennetz als Verkehrsträger, der als Teil des Gesamtsystems die gross- und kleinräumige Erschliessung sicherstellt, kommt eine besondere Bedeutung zu. Die Bilanz zwischen den Motorfahrzeugfahrten und den damit zusammenhängenden Umwelteinflüssen muss jedoch so erfolgen, dass einerseits die für den Personen-, Güter- und Wirtschaftsverkehr notwendige Mobilität mit dem Motorfahrzeug gewährleistet bleibt und dass andererseits Menschen, Umwelt, Stadtqualität und Wohnumfeld nicht durch übermässige Immissionen belastet werden. Der knappe städtische Raum, insbesondere der öffentliche Raum, soll nicht durch den ruhenden Verkehr übernutzt werden. Diese Argumentation wird erhärtet durch die Untersuchungen über die Hintergründe der Stadtfucht der Wohnbevölkerung infolge von Gestaltungsdefiziten, Lärm- und Luftbelastungen.

Die Zahl und die Art aller benützbaren Parkierungsmöglichkeiten bestimmen das Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs; mit der Parkraumbewirtschaftung lässt sich dieses Verkehrsaufkommen beeinflussen.

## Ziele

Ein wichtiges Ziel für den Motorfahrzeugverkehr besteht darin, ein hierarchisch gegliedertes Strassennetz zur sicheren Verkehrsabwicklung unter Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden zu definieren. Die Netzhierarchie im Strassennetz soll das Kanalisieren des Motorfahrzeugverkehrs auf das Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassennetz erlauben sowie den gebietsfremden Verkehr in allen Quartieren vermindern und den gebietsbezogenen Verkehr beruhigen. Die Verkehrssicherheit muss für alle Verkehrsteilnehmenden weiter gesteigert werden. Zur Gliederung des Strassennetzes werden die verschiedenen Strassen folgenden beiden Gruppen zugeordnet:

- Verkehrsorientierte Strassen bilden das übergeordnete Strassennetz und ermöglichen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte. Diese Strassen sind primär auf die Anforderungen des fließenden Verkehrs auszurichten, ohne jedoch auf eine städtebauliche Gestaltung und Einbindung zu verzichten. Zu den verkehrsorientierten Strassen gehören die Hochleistungs-, die städtischen Hauptverkehrs- und Hauptsammelstrassen.

- Nutzungsorientierte Strassen sind verkehrlich untergeordnete Strassen, welche dem fließenden und soweit möglich auch dem ruhenden Verkehr für die Erschliessung zur Verfügung stehen. Die Strassen sind so zu gestalten, dass sie mit kleinen Geschwindigkeiten befahren werden. Gegebenenfalls sind bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung zweckmässig. In Wohngebieten sollen diese Strassen weitmöglichst in Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen einbezogen werden. Zu den nutzungsorientierten Strassen gehören die Quartierstrassen mit wenig Verkehr.

Das Ziel für die Parkierung besteht im Festlegen des öffentlichen und privaten Parkplatzangebotes mittels einer stadtumfassenden Parkplatzbewirtschaftung als Voraussetzung für die selektive Bevorzugung des aus wirtschaftlichen Gründen notwendigen Motorfahrzeugverkehrs sowie der Einwohner. Am Rand der Innerstadt sind geeignete Abstellmöglichkeiten für die Besucher vorzusehen.

## Massnahmen Motorfahrzeugverkehr

### Allgemeine Massnahmen

- Verkehrsuntersuchungen haben gezeigt, dass mit den neuen Netzelementen Zubringer Allschwil sowie A2-Südzubringer mit Umfahrung Gundeldingen die Wohngebiete Basel Nord (Kannenfeld und St. Johann) respektive Gundeldingen von Verkehr entlastet werden können. Die dazu notwendigen verkehrs- und städtebaulichen Untersuchungen sind baldmöglichst durchzuführen, damit die Auswirkungen der neuen Verkehrsanlagen aufgezeigt sowie die Bau- und Betriebskosten ermittelt werden können.
- Längerfristig sind mit geringen baulichen Massnahmen möglichst alle nutzungsorientierten Erschliessungs- und Quartiersammelstrassen in Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen einzubeziehen.
- Beim ruhenden Verkehr sind durch eine integrale Parkplatzbewirtschaftung in allen Quartieren den Anliegen der Anwohner, Besucher, Kunden, Lieferanten und Pendler unterschiedliche Prioritäten hinsichtlich der Parkplatzbenützung zuzuerkennen.

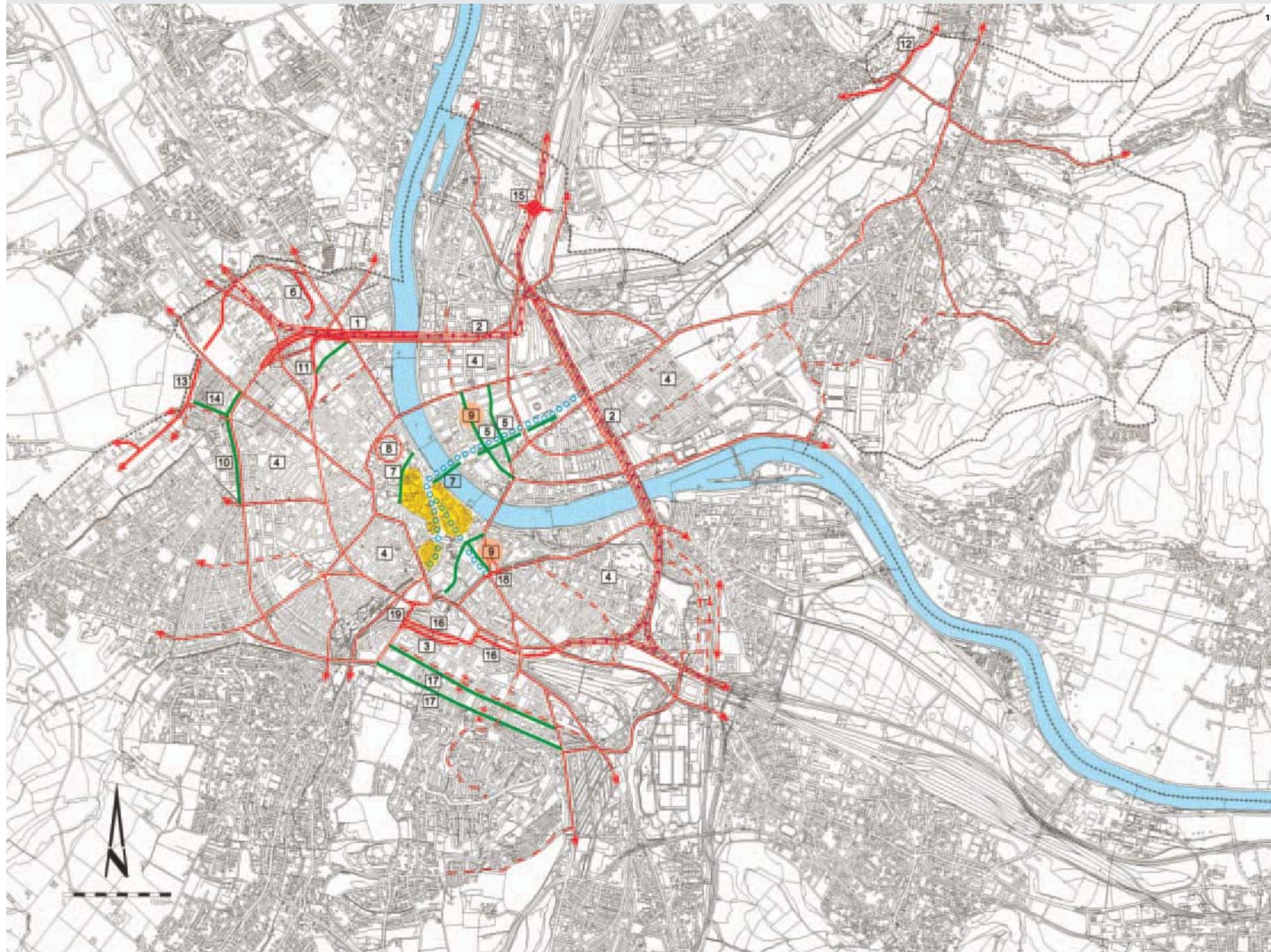
Die Massnahmen für den Motorfahrzeugverkehr mit den entsprechenden, teilweise geschätzten Kosten sowie den ungefähren Inbetriebnahmezeiten sind auf der Abbildung 15 dargestellt und nachfolgend beschrieben.

# Massnahmen

## Motorfahrzeugverkehr

### Mögliche Einzelmassnahmen

| Beschreibung   | Kosten               | Zeitpunkt   | Bemerkungen   |
|--|----------------------|-------------|---|
| 1 Nordtangente inklusive Anschluss St. Johann (teilweise in Ausführung), schrittweises Inbetriebnehmen und rasches Fertigstellen.  | 1100 Mio.            | im Bau      | Eröffnung gesamte Nordtangente 2007.  |
| 2 Verkehrsleitsystem Nord- und Osttangente.  | 6 Mio.               | im Bau      | Steigerung der Sicherheit und der Kapazität.  |
| 3 Meret Oppenheim-Strasse südlich des Bahnhofs SBB zwischen der Solothurner- und Margarethenstrasse erstellen.   | 15 Mio.              | 2002 – 2004 | Erschliessung Bahnhof Süd und teilweise Entlastung der Güterstrasse.  |
| 4 Nutzungsorientierte Strassen mit geringem Verkehrsaufkommen in Tempo-30-Zonen oder Begegnungsstrassen umgestalten.   | offen                | nach 2002   | In Etappen ausführen.   |
| 5 Durchgangsverkehr in Hammerstrasse und Claragraben reduzieren.   | 2 Mio.               | nach 2002   | Im Zusammenhang mit Umgestaltung Clarastrasse.  |
| 6 Neue Erschliessung für das Industriegebiet beim Bahnhof St. Johann erstellen.  | 3 Mio.               | 2003 – 2004 |   |
| 7 Innerstadt von motorisiertem Individualverkehr durch das Kanalisieren des Verkehrs auf die angrenzenden Hauptverkehrsstrassen und Einschränkung von Innerstadt-Durchfahrten entlasten. | offen                | nach 2003   | In Etappen ausführen. Der Anlieferverkehr im gesamten Innerstadtbereich wird zeitlich beschränkt gewährleistet.                       |
| 8 City-Parking.  | 5 Mio.               | 2004 – 2005 | Zugänglichkeit verbessern.  |
| 9 Parkings am Innerstadtrand.  | Private Finanzierung | ab 2005     | Änderung Gesetz notwendig.  |
| 10 Wasgen- und Luzernerring mit der Inbetriebnahme des Anschlusses Luzernerring der Nordtangente neu gestalten.  | 25 Mio.              | 2005 – 2007 | Grobe Kostenschätzung. Auflage des Regierungsrates zum Bau der Nordtangente.  |
| 11 Neugestaltung Achse Voltastrasse – Entenweidstrasse mit Bahnhofvorplatz St. Johann.   | 50 Mio.              | 2005 – 2008 | Grobe Kostenschätzung.  |
| 12 Zollfreiestrasse auf Schweizer Seite zur Entlastung von Riehen von Durchgangsverkehr erstellen.   | Keine Kosten für BS  | ab 2005     | In Deutschland in Betrieb.  |
| 13 Zubringer Allschwil zur Entlastung von Basel-West und der Achse Wasgenring – Luzernerring erstellen.  | 250 Mio.             | nach 2010   | Die Planungsarbeiten mit dem Kanton Basel-Landschaft sind eingeleitet. Mit dem Bund sind die Fragen der Finanzierung zu regeln.       |
| 14 Entlastung Hegenheimer- und Bachgrabenquartier nach Inbetriebnahme Zubringer Allschwil.   | offen                | nach 2010   | Abhängig von Inbetriebnahme Zubringer Allschwil.  |
| 15 Direkter Anschluss des Rheinhafens Kleinhüningen an die Nationalstrasse A2 erstellen.   | 50 Mio.              | nach 2010   | Die Vorbereitungsarbeiten sind in die Wege zu leiten. Grobe Kostenschätzung. Mit dem Bund sind die Fragen der Finanzierung zu regeln. |
| 16 A2-Südzubringer (Abschnitt Bahnhof SBB – Gellert) und Umfahrungsstrasse Gundeldingen zur Entlastung des Gundeldingerquartiers erstellen.  | 400 Mio.             | nach 2010   | Grobe Kostenschätzung. Mit den Konzeptstudien wurde begonnen. Mit dem Bund sind die Fragen der Finanzierung zu regeln.                |
| 17 Rückbau Gundeldingerstrasse und Dornacherstrasse.   | offen                | nach 2010   | Abhängig von Inbetriebnahme Gundeli-Umfahrung.  |
| 18 Aeschenplatz mit Optimierung der Verkehrsabwicklung umgestalten.  | ca. 50 Mio.          | nach 2010   | Grobe Kostenschätzung.  |
| 19 Neubau Margarethenbrücke und Sanierung Knoten Markthalle.   | ca. 40 Mio.          | nach 2015   | Abhängig von Zustand der Brücke und den SBB.  |



- 15
- Hochleistungsstrasse
  - Hauptverkehrsstrasse
  - Hauptsammelstrasse
  - neue Strasse, Ausbau
  - Umgestaltung, Entlastung
  - Verkehrsleitsystem
  - ○ ○ ○ Fussgänger-Y
  - Fussgängerzone
  - neues Parking

### Betriebliche Massnahmen

- Verkehrsorientierte städtische Hauptverkehrs- und Haupt-sammelstrassen hinsichtlich der Sicherheit, der Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer und der Gestaltung prüfen. Aus betrieblicher Sicht ist eine Verstetigung der Geschwindigkeit anzustreben. Die Kapazität der einzelnen Verkehrsknoten muss auf das gesamte verkehrsorientierte Strassennetz abgestimmt werden. Die gestalterischen Massnahmen sind auf die Bedürfnisse der Anwohner und des Langsamverkehrs abzustimmen.
- Verkehrskreislauf an geeigneten Stellen zur Verstetigung des Verkehrs vorsehen.
- Öffentliche Verkehrsmittel an verkehrsabhängigen Lichtsignalanlagen weitgehend privilegieren.
- Taxis gegenüber dem öffentlichen Verkehr gleichstellen, soweit es die lokalen Verkehrsverhältnisse gestatten.
- Güterverkehr im Innerstadtbereich durch die Bündelung von Fahrten reduzieren. Individuelle Güterfahrten behindern den öffentlichen Verkehr sowie den Fussgängerverkehr und beeinträchtigen die Aufenthaltsqualität der von grosser Nutzungsvielfalt sowie baulicher Dichte geprägten Innenstadt. Bestehende Logistikansätze zur Bündelung des Güterverkehrs sind weiterzuentwickeln. Die Anlieferungen sind ohne Umwege sicherzustellen.

### Massnahmen ruhender Verkehr

- Kurzfristige Massnahmen für die nächsten 5 Jahre:
  - Parkraumbewirtschaftungssystem im Stadtgebiet einführen, damit für Anwohner Dauerparkplätze in der Nähe des Wohnorts – vorzugsweise auf Privatareal – zur Verfügung stehen. Die blaue Zone mit Anwohnerparkkarte wird zulasten der verbleibenden weissen Zonen im gesamten Stadtgebiet vergrössert, damit die motorisierten Pendler vermehrt zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel bewegen werden.
  - Gebührenfreie Parkplätze (Parkplätze in weissen und blauen Zonen) innerhalb des Cityringes in gebührenpflichtige Parkplätze umwandeln. Die Parkgebühren sind «marktgemäss» abzustufen. Spezielle Anwohnerparkkarten sind vorzusehen, mit welchen die Innenstadt-Einwohner auf diesen Parkplätzen ihr Fahrzeug für eine pauschale Gebühr parkieren können.
  - Parkplätze auf Allmend oder auf Privatareal für Besucher, Kunden und Lieferanten an geeigneten Orten bereitstellen.
  - Parkplätze für die motorisierten Besucher von Basel am Rand der Innenstadt vorsehen. Neue Parkings an geeigneten Standorten können privat finanziert und betrieben werden. Sie dienen als teilweiser Ersatz für aufzuhebende Parkplätze auf Allmend, welche wegen neuer Fussgängerachsen wegfallen.

- Quartierparkings für die Motorfahrzeuge der Anwohner in Wohngebieten mit Parkplatzmangel zur Verbesserung der Wohnlichkeit vorsehen. Die teilweise Verlagerung von Parkplätzen auf Allmend in Quartierparkings soll dazu beitragen, dass in Wohnquartieren vermehrt nutzungsorientierte Strassen in Tempo- oder Begegnungsstrassen resp. Begegnungszonen umgestaltet werden können.

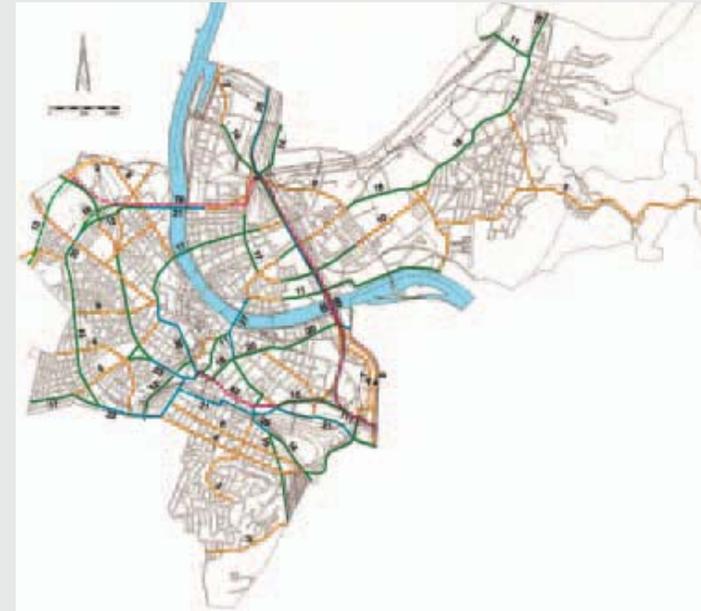
### Längerfristige Massnahmen:

- Park+Ride-Anlagen in der Region vorsehen, damit Automobilisten die Gelegenheit benützen, vom individuellen Motorfahrzeug auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Park+Ride-Anlagen sind vor allem dort sinnvoll, wo die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr endet oder räumlich oder zeitlich ungenügend ist. Geeignete Standorte für Park+Ride-Anlagen sind mit den Nachbarregionen zu evaluieren.

### Verkehrliche Auswirkungen

Die Auswirkungen der Massnahmen hinsichtlich Verkehrsbelastungen und Verkehrsleistung wurden anhand des Gesamtverkehrsmodells für das Szenario 2010 geschätzt. Gegenüber dem heutigen Zustand wird – wie auf der Abbildung 8 dargestellt – mit einer generellen Verkehrszunahme im Stadtgebiet von rund 25% gerechnet. Die Belastungen der verkehrsorientierten Strassen für das Szenario 2010 sind auf der Abbildung 16, die Änderungen gegenüber dem heutigen Zustand sind auf der Abbildung 17 dargestellt:

- Die Verkehrszunahmen samt Durchgangsverkehr im Stadtgebiet beanspruchen einen immer grösser werdenden Anteil der verfügbaren Kapazität auf den Hochleistungsstrassen. Anders als beim Binnen- und Ziel-/Quellverkehr lässt sich die Menge des Durchgangsverkehrs nicht durch Massnahmen in der Kompetenz des Kantons Basel-Stadt beeinflussen.
- Reduktion der zukünftigen Verkehrsleistung (Anzahl Fahrzeuge multipliziert mit der zurückgelegten Weglänge) bei den Hauptverkehrsstrassen und den übrigen Strassen (Hauptsammel-, Sammel- und Erschliessungsstrassen) gegenüber dem heutigen Zustand trotz prognostizierter Verkehrszunahme von rund 25% infolge der Nordtangente. Zunahme der Verkehrsleistung auf der Ost- und Nordtangente (Abbildung 18).
- Die Verkehrsentlastungen durch die Nordtangente mit dem Anschluss St. Johann/Luzernerriegel wirken sich gemäss Prognose hauptsächlich im Gebiet Basel-Nord aus.
- Weitergehende Verkehrsentlastungen werden erst mit den neuen Netzelementen Zubringer Allschwil, A2-Südzubringer (Abschnitt Bahnhof SBB – Gellert und Umfahrung Gundeldingen) sowie dem Anschluss Rheinhafen Kleinhüningen an die A2 wirksam.



16 Belastungen Szenario 2010 verkehrsorientierte Strassen

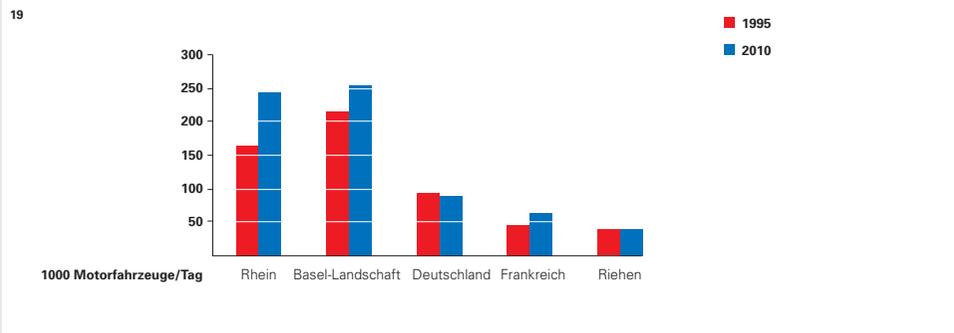
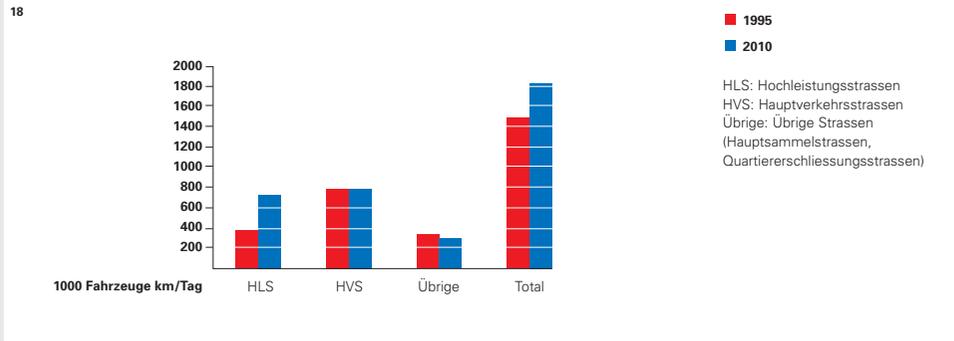
- 0 – 10'000 MFZ/Tag
  - 10'000 – 20'000
  - 20'000 – 30'000
  - mehr als 30'000
- 42 Belastung in 1'000 FZ/Tag



17 Änderung der Verkehrsbelastung Szenario 2010 gegenüber 1995

- mehr als 3000 MFZ/Tag Abnahme
  - 0 – 3'000 MFZ/Tag
  - unverändert
  - 0 – 3'000 MFZ/Tag Zunahme
  - mehr als 3'000
- +4 Belastungsänderung in 1'000 MFZ/Tag

18 Verkehrsleistungen 1995 und 2010 nach Strassentyp  
 19 Verkehrsbelastungen zusammengesetzter Querschnitte 1995 und 2010



Zur Information über die Verkehrsentwicklung sind auch die Summen aller Querschnittsbelastungen auf den Rheinbrücken und den Grenzen mit dem Kanton Basel-Landschaft, mit Deutschland, Frankreich und der Gemeinde Riehen auf der Abbildung 19 dargestellt. Die starke Zunahme beim Querschnitt Rhein von rund 50% zwischen 1995 und 2010 ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass mit der Inbetriebnahme der Nordtangente der Verkehr aus Basel West und Frankreich in Richtung Basel-Landschaft den Rhein zweimal überqueren wird. Die Ver-

kehrszunahme an der Grenze mit dem Kanton Basel-Landschaft von rund 20% ist auf das prognostizierte weitere Ansteigen des Agglomerationsverkehrs zurückzuführen. Die ermittelte Abnahme der gesamten Verkehrsbelastung an der Grenze mit Deutschland ist mit der zukünftigen neuen Hochleistungsstrasse von Basel zwischen Weil und Rheinfeldern begründet. Die Verkehrszunahmen an den Grenzen mit Frankreich und Riehen reflektieren eine normale Verkehrszunahme von jährlich 1 bis 2%.

## Soziale und wirtschaftliche Voraussetzungen

Die Umsetzung von Zielen in Handlungsanweisungen und Realisierungsmassnahmen verlangt in jedem einzelnen Fall konkrete Projekte und Entscheide. Diese unterliegen einer starken politischen und gesellschaftlichen Wertung. Es ist nicht möglich, das kantonale und regionale Verkehrssystem so zu gestalten, dass es in idealer Weise allen Anforderungen der Benutzer und Benutzerinnen, des Umweltschutzes, der Wirtschaft, des Städtebaus sowie der Stadtentwicklung entspricht. Einerseits sind die notwendigen Mittel zur Realisierung nicht in vollem Umfang vorhanden, andererseits ist immer mit Widerstand gegen einzelne Massnahmen zu rechnen. Auch kann der Kanton nur innerhalb seiner Grenzen und Gesetze in eigener Kompetenz handeln. Weil die Verkehrsprobleme jedoch räumlich weit über die Kantons Grenzen reichen, muss die regionale Kooperation sichergestellt werden. Die Resultate des vorliegenden Verkehrsplans Basel 2001, welche die Infrastrukturbedürfnisse für den Kanton Basel-Stadt aufzeigen, sind eher langfristiger Natur und lassen sich nicht beliebig ändern. Die Problematik zwischen den kurz- und den langfristigen verkehrsplanerischen Zielen ist offensichtlich und führt direkt zum Prinzip der rollenden Planung. Die Voraussetzungen, die zu einem bestimmten Planungsakt geführt haben, können sich ändern und müssen deshalb im Zeitabschnitt von etwa 10 Jahren überprüft werden. Die Änderungen der Ziele und der Voraussetzungen können dann mit einer angepassten Realisierungsstrategie aufgefangen werden.

## Nächste Arbeitsschritte

Grosse Bauvorhaben benötigen bis zur Bewilligung und Sicherung der notwendigen Finanzierung erfahrungsgemäss eine Vorlaufzeit von mehreren Jahren. Aus diesem Grund ist stufengerecht vom Konzept zum Projekt mit den entsprechenden Planungsarbeiten baldmöglichst zu beginnen. Mit Vorlagen an den Grossen Rat sind die erforderlichen Planungskredite zu beantragen. Bei den Vorhaben mit grenzüberschreitendem oder regionalem Charakter sind die Kosten gemäss einem Kostenschlüssel auf die verschiedenen Partner aufzuteilen. Im Rahmen der Planungsarbeiten sind die Projekte auf ihre siedlungsplanerischen, verkehrlichen und umweltmässigen Auswirkungen sowie auf ihre Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit zu prüfen. Erst nach dem Vorliegen dieser Untersuchungen kann entschieden werden, ob die einzelnen Vorhaben gebaut werden sollen.

## Zeiträume für die Realisierung der Vorhaben

Der ungefähre Zeitrahmen für die Realisierung der verschiedenen Vorhaben ist in den Massnahmeplänen der einzelnen Teilpläne schematisch dargestellt. Abweichungen sind aus politischen Gründen, finanziellen Vorgaben und späteren neuen Erkenntnissen im Sinne der rollenden Planung möglich.

Zur Konkretisierung des Verkehrsplans Basel 2001 sind nach der Genehmigung weitere Teilkonzepte notwendig. Sie müssen Klärungen im Detail bringen und zu Massnahmen und Realisierungsprogrammen führen. Im Vordergrund stehen die folgenden Teilkonzepte für den Betrieb der Infrastruktur:

- Konzept und Grundlagen für Begegnungsstrassen und Begegnungszonen in Wohngebieten.
- Konzept für den Betrieb und die Gestaltung von städtischen Hauptverkehrsstrassen.
- Parkraum-Bewirtschaftungskonzept für den Innerstadtbereich und die aussen liegenden Gebiete.
- Park+Ride- sowie Bike+Ride-Konzept in den angrenzenden Gebieten in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Amtsstellen.

## Finanzierung

Für die genannten Investitionen aus den Investitionsbereichen «Öffentlicher Verkehr» und «Strasse, Stadtgestaltung» sind zusammen in der Investitionsplanung des Regierungsrats für die kommenden 10 Jahre rund 800 Millionen bis 1 Milliarde Franken vorzusehen. Allfällige Bundesbeiträge noch nicht bestimmbarer Grösse sind in diesen Beträgen nicht eingeschlossen.

Aufgrund der Ausführung einer Massnahme im Verkehrsplan Basel 2001 kann nichts darüber abgeleitet werden, wer die Massnahme zu finanzieren hat. Die aufgeführten Massnahmen in den Teilplänen gelten als interne Weisungen an die kantonale Verwaltung. Für das politische Handeln des Regierungsrates dienen die Termine und die Kosten der Massnahmen zur Information. Er kann jederzeit darauf zurückkommen und Änderungen beschliessen.