Für eine stadtgerechte Mobilität

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): **- (2002)**

Heft 5

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-956968

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Für eine stadtgerechte Mobilität

Verkehrsplan Basel 2001 als Steuerungsinstrument für Planung und Politik

Une mobilité au service de la ville et de ses usagers

Le plan de développement des transports Bâle 2001 donne les directives de la planification à venir. Ce document indique comment on peut développer l'infrastructure en tenant compte du développement de la ville et de ses possibilités financières. Le plan vise avant tout à favoriser une mobilité qui respecte l'espace urbain, assure la qualité du logement et une activité économique concurrentielle. Les transports publics doivent devenir plus attractifs, des améliorations sont prévues pour les piétons et les cyclistes, le trafic motorisé doit être canalisé sur des axes principaux à grande capacité. La planification repose sur la collaboration entre les différents secteurs responsables des transports. Il faut voir les transports comme une grande chaîne mobile et mettre l'accent sur l'aménagement des interfaces entre les différents moyens de transports. Ce plan donne les bases pour une future planification des transports à l'échelle de l'agglomération.

Mit dem Verkehrsplan Basel 2001 werden die Vorgaben für die künftige Verkehrsplanung beschrieben. In verwaltungsverbindlichen Handlungsanweisungen wird dargelegt, wie sich die Verkehrsinfrastruktur, unter Berücksichtigung der Stadtentwicklung und der finanziellen Möglichkeiten, entwickeln kann. Das wichtigste Ziel des Verkehrsplans ist die Förderung der stadtgerechten Mobilität im Interesse der Wohnqualität und einer wettbewerbsfähigen Wirtschaft. Zudem soll die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs weiter gesteigert, für den Fussgänger- und Veloverkehr Verbesserungen vorgenommen und der motorisierte Verkehr auf Hochleistungsstrassen kanalisiert werden. Die Planung ist auf das Zusammenwirken der einzelnen Verkehrsträger ausgelegt. Der Verkehr ist als Mobilitätskette zu verstehen, daher ist insbesondere auf eine attraktive Ausgestaltung der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern zu achten. Der Verkehrsplan bildet zudem eine wichtige Grundlage für den zu erstellenden Agglomerationsverkehrsplan.

Basel ist vielfältige Wohnstadt und internationale Wirtschaftsmetropole. Als «Stadt der kurzen Wege» besticht sie im internationalen Vergleich durch eine hohe Lebensqualität und ein attraktives öffentliches Verkehrssystem. Um die Attraktivität von Basel zu erhalten und zu fördern, wird eine nachhaltige Verkehrsplanung angestrebt. Mobilitätsprojekte werden mit ihren Auswirkungen auf Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt ganzheitlich betrachtet und diskutiert.
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 entschärft und künftig besser gelöst werden.

Neue Rahmenbedingungen für die Verkehrsplanung

In der Verkehrspolitik muss in Zukunft verstärkt auf das optimale Zusammenwirken der einzelnen Verkehrsträger geachtet werden. Verkehrspolitische Entscheidungen 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. Der Verkehr ist als Mobilitätskette zu verstehen: Eine gute Vernetzung der Verkehrsmittel, mit verkehrsträgerübergreifenden Informationssystemen, ermöglicht den Verkehrsteilnehmern, die verschiedenen Verkehrsmittel zweckmässig zu kombinieren. Die vorhandenen 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 Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern ausgebaut und attraktiv gestaltet werden. Erst so können die Systemvorteile der einzelnen Verkehrsträger ausgeschöpft und ein optimaler Ablauf gewährleistet werden.
In Basel wie in anderen Städten stösst der Ausbau des Strassennetzes an seine Grenzen. Zunahmen im Verkehr müssen weitgehend vom öffentlichen Verkehr aufgenommen und gleichzeitig muss 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 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 umweltschonender abgewickelt werden kann als heute.

Konzepte und Massnahmen für das politische Handeln

Die im Verkehrsplan Basel 2001 enthaltenen Konzepte zeigen grundsätzliche Sachverhalte auf. Sie sind allgemeine Handlungsanweisungen und können deshalb keine Detailentscheide enthalten. Sie legen die Prinzipien fest und dienen als Grundlage zur weiteren Bearbeitung im Sinne einer konzeptionell übergeordneten Planung.
Die im Verkehrsplan aufgeführten Massnahmen sind in die vier Teilpläne Fussgängerverkehr, Velo-/Mofaverkehr, öffentlicher Verkehr und Motorfahrzeugverkehr gegliedert. Sie gelten als interne Weisungen an die kantonale Verwaltung. Termine und Kosten der einzelnen Massnahmen sind als Information für das politische Handeln

zu verstehen und müssen im Verlaufe der schrittweise zu vertiefenden Planungen laufend angepasst werden. An den bisherigen Entscheidungskompetenzen ändert sich nichts.

Die Elemente des Verkehrsplans

- Umsetzen einer stadtverträglichen Verkehrsstrategie mittels lückenloser Mobilitätsketten, welche die Umsteigebereitschaft auf den öffentlichen Verkehr fördern. Das Mobilitätsmanagement soll dazu führen, den Verkehrsfluss zu verstetigen, die verschiedenen Verkehrsmittel für die Benützer attraktiv zu vernetzen sowie der Wirtschaft und den Besuchern die optimale Nutzung anzuzeigen. Die Gestaltung und Organisation der Strassenräume erfolgt nach dem Koexistenzprinzip, wonach alle Verkehrsteilnehmer die Strassenräume sicher nutzen können.
- Erweitern der Fussgängerbereiche in der Innenstadt auf der Gross- und Kleinbasler Seite und stufenweise Verbesserungen für Fussgänger durch umgestalten von Strassenabschnitten zu Fussgängerachsen im Innenstadtbereich. Verknüpfen der beiden Fussgängerbereiche auf der Gross- und Kleinbasler Seite der Innenstadt.
- 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 Verkehrs durch Inbetriebnahme von grenzüberschreitenden S-Bahn-Linien sowie verlängern von Tram- und Buslinien zur Steigerung der Attraktivität und als Alternative zum Motorfahrzeugverkehr in der Region und dem Zentrum Basel.
- Ergänzungen beim Strassennetz zum Schutz der Wohngebiete v.a. durch ein rasches fertig stellen der Nordtangente, den Bau des Anschlusses des Rheinhafens an die Autobahn A2 und weiteren Ausbauten des Hochleistungsstrassennetzes.
- Erstellen von Parkings auf der Gross- und Kleinbasler Seite am Rand der Innenstadt für Besucher der Stadt, Erstellen von Quartierparkings für Anwohner in den dicht besiedelten Wohngebieten mit Parkplatzmangel im öffentlichen Strassenraum. Rasches Einführen einer umfassenden Parkplatzbewirtschaftung und eines Parkleitsystems zur optimalen Nutzung des vorhandenen Parkraums.

Weiterdenken auf Ebene Agglomeration

Der Verkehrsplan Basel 2001 dient als Grundlage für einen erstmals zu erstellenden Agglomerationsverkehrsplan. Dieser Arbeitsschritt muss in Zusammenarbeit mit den Gemeinden der Trinationalen Agglomeration Basel durchgeführt werden. Mit dem Verkehrsplan kann der Kanton Basel-Stadt seine Position im Agglomerationsverkehr darlegen. Im Verlaufe der Erarbeitung des Agglomerationsverkehrsplans sind Änderungen beim Verkehrsplan Basel im Sinn der rollenden Planung möglich. ■

Aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse in der Stadt muss die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger verbessert werden, um so die Vorteile jedes Verkehrsmittels ausschöpfen und die beschränkte Strassenkapazität optimal nutzen zu können. Der Bankenplatz mit abendlichem Arbeitsverkehr.

▶ **Verkehrsplan Basel 2001**