Basel : unterwegs zur velo- und fussgängerfreundlichsten Stadt der Schweiz

Autor(en): **Groff, Alain**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (2013)**

Heft 4

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-957230

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

THEMA

Basel: Unterwegs zur velo- und fussgängerfreundlichsten Stadt der Schweiz

ALAIN GROFF
Leiter des Amts für Mobilität,
Kanton Basel-Stadt.

[ABB. 1]

[ABB. 1] Pendler im Bahnhof Basel SBB mit Rolltreppe. (Quelle: Amt für Mobilität Basel-Stadt)

Was können moderne Städte tun, damit sie gut erreichbar sind, die Mobilitätsbedürfnisse ihrer Bevölkerung sicherstellen und zugleich eine hohe Wohn- und Umweltqualität bieten? Basel muss sich diesen Fragen genauso stellen wie auch andere, viel grössere Metropolen Europas. Das Rezept hierfür lässt sich in jedem Lehrbuch zeitgemässer Planung nachlesen: Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr verträglich abwickeln. Doch was heisst das konkret?

Verkehr vermeiden heisst: Agglomerationen so planen, dass möglichst viele Menschen ihre täglichen Bedürfnisse erledigen können ohne allzu viel fahren zu müssen. Wer seinen Arbeitsplatz zu Fuss erreicht, braucht nicht mit dem Auto zu pendeln, zum Quartierladen kann man auch mit dem Velo fahren und zu einem Stadion, das in der Nähe eines ÖV-Umsteigeknotens liegt, kommen weniger Zuschauer mit dem Auto. Das solide Fundament für eine gute, langfristige Verkehrsplanung ist also eine sorgfältige Planung der Siedlungsentwicklung. Basel will deshalb innerhalb der Stadtgrenzen zusätzlichen Wohnraum für über 3000 Menschen schaffen. Das kantons- und landesübergreifend abgestimmte Planungsinstrument Agglomerationsprogramm Basel sieht für das Umland vor, dass die Siedlungsgebiete entlang der S-Bahn-Achsen entwickelt und verdichtet werden sollen. So können Fahrten besser auf den öffentlichen Verkehr gelenkt werden.

Basel-Stadt bietet aber auch gute Voraussetzungen, dass Bewohner, Pendler und Besucher möglichst viele Ziele ohne Auto oder Motorrad erreichen können und stattdessen den ÖV, also Bahn, Tram und Bus benützen, mit dem Velo fahren oder zu Fuss gehen. Wer in Basel wohnt, legt schon heute mehr als die Hälfte der Wege zu Fuss oder mit dem Velo zurück. Der Kanton arbeitet mit zahllosen kleinen Massnahmen daran, den Velo- und Fussverkehr noch attraktiver zu machen, mit neuen Velostellplätzen, breiteren Trottoirs, sicheren und direkten Fahrradrouten. 63% des Strassennetzes gelten als verkehrsberuhigt und dieser Anteil wächst weiter, in den Wohnquartieren und in der Basler Innenstadt. In ein paar Jahren werden die meisten Strassen entweder in Tempo 30-Zonen liegen oder sogar als Begegnungszonen ausgestaltet sein. Verkehrsberuhigte Strassen bieten eine höhere Wohn- und Lebensqualität, Fussgänger und Velofahrer fühlen sich sicherer, es passieren weniger Unfälle, Lärm und Schadstoffausstoss sind geringer.

Einen besonderen Stellenwert hat in Basel immer schon der öffentliche Verkehr. Mit 74 km Streckennetz verfügt die Agglomeration über ein sehr gut ausgebautes, grenzüberschreitendes Tramsystem. Das Netz soll in den kommenden Jahren um rund 20 km erweitert werden um seine Rolle als Rückgrat des Nahverkehrs noch besser ausfüllen zu können. Für längere Fahrten innerhalb der Region dient die Regio-S-Bahn. Heute sind die S-Bahnlinien aus Südbaden, dem Elsass und der Nordwestschweiz noch nicht wirklich zu einem leistungsfähigen trinationalen System verknüpft. Der Bau eines rund 5 Kilometer langen Verbindungstunnels unter Basel hindurch («Herzstück») soll die Lücke zwischen den drei nationalen Teilnetzen schliessen und ein attraktives trinationales S-Bahnnetz mit schnellen Durchmesserlinien quer durch die Agglomeration möglich machen.

Basels Verkehrspolitik setzt sich also aus vielen Mosaiksteinen zusammen. Als Ganzes ergeben sie das stimmige Bild einer Agglomeration, die mobil und gut erreichbar bleiben und trotzdem eine sehr hohe Aufenthalts- und Lebensqualität anbieten will.