

Wem gehört die Strasse?

Autor(en): Helen Weiss
Quelle: Basler Stadtbuch
Jahr: 2015

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/b208d4e4-2e1e-4c96-a48e-ef3a37217214>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke 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 schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

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.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

WEM GEHÖRT DIE STRASSE?

Staus, Lärm, zugeparkte Strassen – angesichts der wachsenden Mobilität ist der Autoverkehr in der Stadt bald nicht mehr tragbar. Obwohl Basel im nationalen Städtevergleich punkto Veloanteil an der Spitze steht, fehlt es an der nötigen Infrastruktur für den Velo-, Fuss- und öffentlichen Verkehr. Das soll sich bald ändern.

In Kopenhagen müsste man leben, zumindest als Velofahrerin. In der dänischen Hauptstadt gibt es 370 Kilometer Radwege, pro Tag werden fast 1,2 Millionen Kilometer auf dem Velo zurückgelegt, und 36 Prozent der Verkehrsteilnehmenden sind mit dem Rad unterwegs. In Basel sind es nur gerade sechzehn Prozent. Das erstaunt Stephanie Fuchs nicht: «Die Strassen in Basel sind heute vor allem ‹autogerecht› organisiert, und Velofahrerinnen, aber auch Fussgänger werden ausgebremst», erklärt die Geschäftsführerin der Sektion beider Basel des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS BLBS). Laut Fuchs stagniert der Modalsplit, also die Verteilung des Verkehrs auf die Verkehrsträger, seit Längerem: «Die Velonutzung geht sogar zurück.» Der vom Stimmvolk im Jahr 2010 angenommene Gegenvorschlag zur Städteinitiative, der die Reduktion des Autoverkehrs und eine Förderung der umweltfreundlichen Mobilität verlangt, sei längst nicht erfüllt. Um dem Fuss- und

Veloverkehr mehr Platz und Sicherheit auf den Basler Strassen zu verschaffen, lancierte der VCS BLBS im Jahr 2012 deshalb die Initiative ‹Strasse teilen – JA zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr› für die beiden Halbkantone (siehe Kasten).

Platzprobleme in der Stadt

Doch leiden Fussgängerinnen und Velofahrer auf den Basler Strassen tatsächlich unter Platzmangel und müssen um ihre Sicherheit fürchten? Kurz vor der Abstimmung zur Strasseninitiative wollen weder die Basler Sektion des Automobil Clubs der Schweiz (ACS) noch jene des Touring Clubs Schweiz (TCS) zu dieser Frage Stellung nehmen. Gemäss dem Bundesamt für Statistik liegt jedoch in keiner anderen Schweizer Stadt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs auf einem so tiefen Niveau wie in Basel. Eine 2014 vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) publizierte Analyse zeigte zudem,



Hotspots des Verkehrs wie der Aeschenplatz oder die Greifengasse erfordern von allen Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme



dass sich im Kanton Basel-Stadt statistisch gesehen am wenigsten Unfälle ereigneten. Ein Grossteil der fahrradfahrenden Baslerinnen und Basler ist scheinbar ganz zufrieden: Bei einer Umfrage von Pro Velo Schweiz im 2014 kürten die Teilnehmenden Basel nach Winterthur zur velofreundlichsten Stadt der Schweiz.

Trotzdem scheint ein Umdenken unumgänglich, allein aus Platzgründen. «Die geschickte Umverteilung von Platz ist in einer Stadt notwendig, sonst kommt es unweigerlich zum Verkehrskollaps», ist Stephanie Fuchs vom VCS BLBS überzeugt. Die platzeffizienteste Verkehrsform seien der öffentliche Verkehr sowie der Fahrradverkehr. «ÖV-Fahrgäste benötigen keine Parkplätze, und auf einem Autoparkplatz lassen sich zehn Velos abstellen. Fakt ist, dass die Mobilität wächst, der Platz aber gleich bleibt.»

Herausforderung durch Städteinitiative

Weil die Strasse öffentlicher Raum ist, sieht Stephanie Fuchs auch hinsichtlich der Lebensqualität Handlungsbedarf: «Nicht nur aus Platzmangel hat der Autoverkehr in der Innenstadt keine Zukunft mehr. Lärm und Abgase ruinieren die Lebensqualität, das schadet Basel auch als Wirtschaftsstandort.» Diese Herausforderung haben auch andere Schweizer Städte zu stemmen. Wie in Basel hat das Stimmvolk in Zürich, Luzern, St. Gallen, Winterthur, Thun und Genf für eine Städteinitiative oder den entsprechenden Gegenvorschlag votiert. Die helvetischen Grossstädte haben dadurch alle ähnliche Zielvorgaben: Unter anderem soll der motorisierte Verkehr bis ins Jahr 2020 deutlich reduziert werden.

In Basel-Stadt etwa soll der Autoverkehr in diesem Zeitraum um zehn Prozent sinken. Mit einer Reduktion von nur 1,8 Prozent seit 2010 scheint das Ziel mit den bisherigen Massnahmen kaum erreichbar. Im verkehrspolitischen Leitbild gibt der Basler Regierungsrat das Reduktionsziel trotz gesetzli-

chem Auftrag auf und stellt eine allenfalls mögliche Frist bis 2025 in Aussicht. Dazu soll ein Massnahmenpaket dienen, das eine verträgliche Mobilität in die Stadt bringen will. So ist etwa die Umsetzung des Projekts «Tramnetz 2020» in Arbeit: Besser angeschlossen werden sollen die Areale Roche und Hafen sowie das Gebiet Dreispitz, und Tramschienen sollen künftig auch durch den Claragraben und über die Johanniterbrücke führen. Vorgesehen ist zudem die Erweiterung der Tempo-30-Zonen zur Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren und die Realisierung eines umfassenden Verkehrssicherheitskonzepts.

Blick nach Bern und Zürich

Trotz allem schneidet Basel im nationalen Vergleich gut ab. Laut dem «Städtevergleich Mobilität», der 2012 erstellt wurde, ist die Stadt am Rheinknie mit sechzehn Prozent Veloanteil Spitzenreiterin. Den zweiten Platz nimmt Winterthur mit dreizehn Prozent ein, gefolgt von Bern mit elf Prozent; St. Gallen bildet mit drei Prozent das Schlusslicht. Der Anteil des Fussverkehrs fällt in den meisten Städten mit knapp vierzig Prozent nahezu gleich aus.

Dass auch Bern im «Städtevergleich Mobilität» so gut abschneidet, mag daran liegen, dass in der Bundesstadt bereits im Jahr 2001 eine Fachstelle eigens für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs geschaffen wurde. Seither werden laufend Massnahmen umgesetzt, wie etwa eine durchgängige rote Markierung von Velostreifen. «Zudem wurden bereits auf einigen Hauptstrassen Tempo-30-Zonen eingerichtet», erklärt Karl Vogel, Leiter Verkehrsplanung der Stadt Bern. Die Bernerinnen und Berner stimmten zwar nie über eine Städteinitiative ab, die Bundesstadt will aber trotzdem das Potenzial von Fahrrädern als Verkehrsmittel stärker fördern. Im Jahr 2014 wurde zu diesem Zweck die Erarbeitung einer Velo-Offensive beschlossen. «Damit soll der Radanteil am

Gesamtverkehr von heute elf auf zwanzig Prozent steigen», so Vogel.

Die Stadt Zürich nimmt zwar mit sechs Prozent Veloanteil den zweitletzten Platz im Mobilitätsvergleich ein. Dies soll sich aber bald ändern, denn der Zürcher Stadtrat will mit dem Programm «Stadtverkehr 2025» die Attraktivität des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs erhöhen und den Anteil des motorisierten Individualverkehrs senken. Zusätzlich hat der Stadtrat 2015 den Strategieschwerpunkt «Veloinfrastruktur bauen» lanciert. «Die Situation der Velofahrenden soll mit zahlreichen Massnahmen verbessert werden», erklärt Mike Sgier, stellvertretender Leiter Kommunikation des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements der Stadt Zürich.

Zwar ist noch keine der Massnahmen des Programms abgeschlossen, einige sind laut Sgier aber weit fortgeschritten. «Die Velostation Süd am Hauptbahnhof befindet sich im Bau, zudem wurden zahlreiche Tempozonen ausgeschrieben.» Einschränkend muss allerdings erwähnt werden, dass die Umsetzung von Temporeduktionen mehrheitlich durch Einsprachen blockiert wird. Daneben sind in der Innenstadt vergrösserte Fussgängerbereiche geplant, die Zugänglichkeit zu den Bahnhöfen soll erhöht sowie Verbesserungen für den Veloverkehr rund um den See umgesetzt werden.

Velobahnen für Grossstädte

Auch die Stadtentwicklung in Winterthur sucht nach Lösungen, denn die Stadt wächst durchschnittlich jeden Tag um vier Menschen und zwei Autos. Würde die Verkehrsmenge mit der Bevölkerung mitwachsen, wären die Grenzen der Belastbarkeit bald erreicht. Als «Schweizer Velostadt» hat Winterthur im städtischen Gesamtverkehrskonzept die Schaffung von «Veloschnellrouten» vorgesehen. Diese Massnahme soll zur Entlastung des Strassennetzes beitragen, indem der Veloverkehr über mittlere und län-

gere Distanzen gefördert wird. Ähnliche Projekte sind auch in Zürich, Bern und in Basel mit dem «Teilrichtplan Velo» geplant. Solche Velobahnen haben sich schon in Kopenhagen bewährt: Hier wuchs die Zahl der Velopendler mit der Schnellroute, der «Albertslundruten», um über zehn Prozent.

Sichere Strassen – Baslerinnen und Basler stimmten dagegen

Die Initiative «Strasse teilen – JA zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr» sah durchgängige Trottoirs und sichere Querungsmöglichkeiten für die Fussgänger vor. Daneben forderte der VCS BLBS durchgehende Radwege und Velostreifen. Zudem sollten rund 1900 Parkplätze aufgehoben werden. Die Kosten der Massnahmen waren auf 184 Millionen Franken veranschlagt – für die Umsetzung blieben fünf beziehungsweise zehn Jahre Zeit. Für den Grossen Rat waren sowohl der finanzielle Aufwand zu hoch als auch die Umsetzungszeit zu knapp, weshalb er einen Gegenvorschlag formulierte, der mit nur fünf Millionen Franken zu Buche schlägt und die Umsetzung in sieben Jahren vorsah.

Am 15. November 2015 wurde die Initiative mit 28359 Nein- (72,93 Prozent) zu 10524 Ja-Stimmen (27,07 Prozent) massiv abgelehnt (Stimmbeteiligung 37,99 Prozent). Auch der Gegenvorschlag des Grossen Rates wurde von 53,72 Prozent der Abstimmenden verworfen. Der Kanton Basel-Landschaft hat das Anliegen bei der Abstimmung im März 2015 mit fast Dreiviertelmehr abgelehnt.