



## Basel, städtisches Verkehrslenkungskonzept

Im November 2010 stimmte das Basler Volk dem Gegenvorschlag zur Städte-Initiative zu. Dieser verpflichtet den Kanton dafür zu sorgen, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet gegenüber heute langfristig abnimmt, bis zum Jahr 2020 um mindestens 10% (§ 13 Abs. 2 USG BS).

Im Studienauftrag zur Umsetzung des Gegenvorschlags zur Städte-Initiative zeigten drei externe Büros auf, dass die wirksamste Massnahme die Dosierung des MIVs an Einfallsachsen sei. Dabei soll ein äusserer und ein innerer Dosierungsgürtel eingerichtet werden. Der innere Dosierungsgürtel entspricht der Gemeindegrenze Basel, der äussere liegt ungefähr vor dem inneren Agglomerationsgürtel. Verbunden mit der Dosierung schlagen die Büros Knoten- und Streckenweiser Spurabbau vor zugunsten von öV und Velospuren und Geschwindigkeitsbegrenzungen oder lokale Zugangsbegrenzungen in einzelnen Quartieren. Auf der regionalen Ebene wird die Abstimmung mit der Dosierung auf den Nationalstrassen und auf dem HVS-Netz benachbarter Kantone gesehen. Diese (teilweise auch unterschiedlichen) Ideen aus dem Studienauftrag stellen erste mögliche Lösungsansätze dar. Sie sind aber keine zwingende Vorgabe für die jetzt anstehende Konzeptarbeit.

Das auszuarbeitende Städtische Verkehrslenkungskonzept Basel soll aufzeigen, wo der Kanton in eigener Regie sinnvoll Verkehrsmanagementmassnahmen ergreifen kann. Konkret geht es um optimierte LSA-Steuerungen, um Spurumwidmungen sowie im Einzelfall um Durchfahrtsperren zur Verhinderung von unerwünschtem Schleichverkehr. Alle Massnahmen sind grundsätzlich im Hinblick auf die notwendige Verkehrsreduktion von 10% zu konzipieren. Es geht aber nicht ausschliesslich um Dosierungsansätze, sondern die Massnahmen sollen gleichzeitig auch der Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs dienen.

Gemäss Pflichtenheft muss dabei das Konzept folgende Fragestellungen beantworten:

- Wie können die Strassenkapazitäten netzweit aufeinander abgestimmt werden?
- Wo sind Dosierungsanlagen sinnvoll und wie soll eine solche Anlage gesteuert werden?
- Wie kann sichergestellt werden, dass die Nachteile einer Dosierung (öV-Behinderung, Schleichwege durch Wohnquartiere etc.) geringer ausfallen wie die Vorteile einer MIV-Reduktion.
- Wie kann der (Transit-)Verkehr auf erwünschte Routen gelenkt und von unerwünschten Routen ferngehalten werden und welches sind eher erwünschte bzw. unerwünschte Routen?
- Wo kann der MIV mittels Dosierung soweit reduziert werden, dass Spuren für den MIV abgebaut werden können (Umnutzung zu Velostreifen, Busspuren)?

