Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

18.1287.01
19.0976.01
16.5582.02

BVD/P181287/P190976/P165582

Basel, 3. Juli 2019

Regierungsratsbeschluss vom 2. Juli 2019

Bericht zum Fussverkehr
Förderung des Fussverkehrs im Kanton Basel-Stadt

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zugestellt am 5. Juli 2019

Inhalt

1. Anlass 3

2. Bedeutung des Fussverkehrs 3

3. Politischer Rahmen und übergeordnete Grundlagen 3

3.1 Initiative „Basel zu Fuss“ 3
3.2 Politische Vorstösse 4
3.3 Rechtliche Grundlagen 5
3.4 Legislaturplan 2017–2021 6
3.5 Verkehrspolitisches Leitbild 6
3.6 Kantonaler Richtplan 7
3.7 Kantonaler Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege 7

4. Strategie und Grundsätze zum Fussverkehr 7

4.1 Strategie und Leitsätze 7
4.2 Grundsätze und Anforderungen 9

5. Massnahmen zur Fussverkehrsförderung 11

5.1 Verkehrssicherheit 11
5.2 Verkehrsberuhigung 13
5.3 Gestaltung von Plätzen und Strassen 15
5.4 Fussgängerquerungen und -verbindungen 19
5.5 Hindernisfreie Tram- und Bushaltestellen 20
5.6 Kommunikation, Serviceangebote und Aktionen 21

6. Entwicklung des Fussverkehrs 25

6.1 Fussverkehrsindex 25
6.2 Bevölkerungsbefragung 26
6.3 Städteranking – Projekt GehSund 26
6.4 Zukunftsperspektive 26

7. Finanzierung 27

7.1 Aktuelle Finanzierung von Massnahmen 27
7.2 Beantragte Finanzierung Gesamtkoordination 27
7.3 Mitfinanzierung durch Bund, Agglomerationsprogramm 27

1. Anlass

Im Anzug Beatrice Isler und Konsorten betreffend „Fussgängerinnen und Fussgänger in der Stadt Basel“ (P165582) bitten die Anzugsstellenden den Regierungsrat um einen Bericht an den Grossen Rat, der aufzeigt, wie der Regierungsrat die Situation für die Fussgängerinnen und Fussgänger im Kanton Basel-Stadt verbessern will. In der Beantwortung des Anzugs (Schreiben des RR vom 30. Januar 2019) hält der Regierungsrat fest, dass er aufgrund der inhaltlichen Abhängigkeiten gleichzeitig mit dem Erlass des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege den gewünschten Bericht zum Fussverkehr zuhanden des Grossen Rates verabschiedet. Der Grosse Rat hat daraufhin den Anzug an seiner Sitzung vom 12. Juni 2019 als erledigt abgeschrieben. Mit Beschluss vom 2. Juli 2019 hat der Regierungsrat den Teilrichtplan erlassen und den in Aussicht gestellten Bericht an den Grossen Rat genehmigt.

2. Bedeutung des Fussverkehrs

Der Regierungsrat ist sich der Bedeutung des Fussverkehrs für eine lebendige und attraktive Stadt sowie für einen hochwertigen Wirtschaftsstandort bewusst. Er misst dem Fussverkehr als umweltschonende, bewegungs- und gesundheitsfördernde, kostengünstige, leise und sehr raumsparende Fortbewegungsart eine grosse Bedeutung im Hinblick auf eine zukunftsfähige und effiziente Stadt- und Verkehrsentwicklung bei. Der Fussverkehr ist der Grundpfeiler einer stadtgerechten Mobilität und ermöglicht die soziale Interaktion im öffentlichen Raum. Zu Fuss gehen ist die elementarste Form der Fortbewegung, denn jeder Weg ist zumindest mit einem kurzen Fussweg verbunden, sei es zur Haltestelle von Bahn, Bus und Tram oder zum Velo- bzw. Autoparkplatz. Der Fussverkehr verursacht keine Emissionen. Die Erhöhung des Fussverkehrsanteils trägt somit zur Erreichung der Umwelt- und Energieziele des Kantons bei. Eine attraktive Fussverkehrsinfrastruktur leistet zudem einen Beitrag an die Gesundheitsförderung, da sie zur Bewegung einlädt.

Deshalb setzt sich der Regierungsrat schon seit Langem für dessen politische und planerische Verankerung im Kanton Basel-Stadt ein und hat mehrfach finanzielle Mittel zur Umsetzung von Massnahmen zugunsten des Fussverkehrs beantragt. Es ist ihm ein grosses Anliegen, eine sichere, geeignete und attraktive Infrastruktur für den Fussverkehr anzubieten.

Der Regierungsrat legt Wert darauf, die beiden umweltverträglichsten Verkehrsmittel, den Fuss- und den Veloverkehr, nicht gegeneinander auszuspielen. Verbesserungen für den Veloverkehr dürfen nicht zulasten von Fussverkehrsflächen erfolgen.

3. Politischer Rahmen und übergeordnete Grundlagen

Im politisch-planerischen Kontext werden die Rahmenbedingungen und Entwicklungsrichtungen festgelegt, innerhalb derer der Kanton Basel-Stadt die Förderung des Fussverkehrs umsetzen will. Wesentliche Grundlage dazu war sicherlich die Initiative „Basel zu Fuss“. Zu den aktuell wichtigsten strategischen und planerischen Instrumenten zählen der Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege (TRP FW) und das Verkehrspolitische Leitbild.

3.1 Initiative „Basel zu Fuss“

Mit der Initiative „Basel zu Fuss“ wurde 1998 die Basis der Fussverkehrsförderung gelegt. Die Basler Regierung erkannte die Wichtigkeit des Fussverkehrs. Entsprechend fand dessen Förderung Eingang in die Regierungsziele von 1997 bis 2001 und in die Legislaturpläne der nachfolgenden Legislaturperioden. Auf Antrag des Regierungsrates hatte der Grosse Rat am 19. Februar 2003 einen sogenannten Rahmenkredit zur Förderung des Fussverkehrs über 5 Mio. Franken gesprochen und Grundsätze zum Fussverkehr beschlossen. Diese beinhalteten einerseits allgemeine Grundsätze zur Förderung des zu Fuss Gehens und andererseits Grundsätze zur Planung

und Projektierung von Fussgängermassnahmen (Auszug aus dem Bericht der vorberatenden Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission UVEK):

6.1. Allgemeine Grundsätze:

- *Der Anteil der Fussverkehrswege ist, gemessen an der Zahl der zurückgelegten Wege, zu erhöhen.*
- *Ein sicheres und komfortables Wegnetz für Fussgängerinnen und Fussgänger ist eine wichtige Voraussetzung für einen funktionierenden, nachhaltigen Verkehr. Es ist laufend bezüglich Sicherheit, Direktheit, Kohärenz, Bewegungskomfort und Erreichbarkeit zu kontrollieren und zu verbessern.*
- *Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden unabhängig von Alter und Mobilitätsform ist vorrangig.*
- *Bei der Planung und Realisierung von Fussgängermassnahmen wie Routen, Querungen oder Zugänge sollen die Anforderungen an die Sicherheit im öffentlichen Raum und an mobilitätsbehindertengerechtes Bauen berücksichtigt werden.*
- *Anforderungen an Fusswegmassnahmen sind in der kantonalen Verordnung zum Fuss- und Wanderwegteilrichtplan festzuhalten.*
- *Grundlagendaten für den Fussverkehr sind zu erheben und auszuwerten (Verkehrsmengen, Unfälle).*

6.2. Verkehrstechnische Grundsätze zur Planung und Projektierung der Fussgängermassnahmen

- *Die VSS-Normen (Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute), insbesondere die Normen zum Fussgängerverkehr, sind als Grundlagen anzuwenden.*
- *Die Massnahmen für Fussgängerinnen und Fussgänger sind in das Gestaltungs- und Betriebskonzept der Strassen einzubinden. Dabei ist auf Sicherheit, durchgängige Begehbarkeit, Direktheit und Komfort zu achten. Konkret bedeutet dies vor allem:*
  - *Sicherheit: - bei Querungen*
    - auf Schulwegen
  - *Benutzbarkeit: - genügend breite Fussgängerflächen*
    - sie ist insbesondere auch für Mobilitätsbehinderte und Kinderwagen sicherzustellen
  - *Direktheit: - Zugang zu Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel*
    - möglichst keine Unter- und Überführungen
  - *Komfort: - keine Hindernisse*
    - kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen

Spätestens seit der Initiative „Basel zu Fuss“ wird der Fussverkehr konsequent in Projekten berücksichtigt und es stehen eigene Finanzmittel für Fussverkehrsmassnahmen zur Verfügung.

3.2 Politische Vorstösse

In den vergangenen Jahren haben Mitglieder des Grossen Rats zahlreiche politische Vorstösse zur Förderung des Fussverkehrs eingereicht. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat die Vorstösse auf ihre Relevanz für den TRP FW hin untersucht und deren Anliegen soweit möglich und sinnvoll in den TRP FW aufgenommen. Dazu gehören insbesondere folgende Vorstösse:

- Anzug Hans Baumgartner und Konsorten betreffend „Öffnung des Klybeckquais (Uferstrasse) für den Langsamverkehr und für Freizeitnutzung“
- Anzug Sabine Suter und Konsorten betreffend „Fussgängererschliessung des Badischen Bahnhofs“
- Anzug Kerstin Wenk und Konsorten betreffend „Kauf der Jäger- und Sandgrubenstrasse im Rosental-Areal sowie deren Öffnung für den Fuss- und Veloverkehr“
- Anzug Brigitte Heilbronner und Konsorten betreffend „Velo- und Fussgängerbrücke beim Zolli entlang der SNCF“
- Interpellation Beat K. Schaller betreffend „Rettet das Trottoir“.

Letzterer behandelt die Konflikte und Sicherheitsprobleme auf dem Trottoir aufgrund der dortigen Zunahme von Fahrzeugen. Bei der Beantwortung dieser Interpellation hat der Regierungsrat festgehalten, dass er dem Fussverkehr einen hohen Stellenwert zumisst. Gleichzeitig ist sich der Regierungsrat aber auch bewusst, dass es wegen des beschränkten Raums in einer gebauten Stadt trotz sorgfältiger Planung zu Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden kommen kann.

Der Konflikt zwischen Velofahrenden und zu Fuss Gehenden ist nicht nur im Kanton Basel-Stadt, sondern auch schweizweit ein Thema, welches immer mehr diskutiert wird. Mit der Petition Rettet

das Trottoir wehrt sich Fussverkehr Schweiz dagegen, dass das Trottoir, welches den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten ist, zunehmend durch andere Nutzungen beansprucht wird. Im Interesse der Sicherheit und Attraktivität des Zufussgehens wehrt sich die Organisation dagegen, dass das Trottoir zur Fahrbahn wird und stellt folgende Forderungen an den Bundesrat:

- Getrennte Wege für Fussgänger/-innen und Velofahrende innerorts
- Keine Velos auf Trottoirs (Ausnahme für Kinder bis 8 Jahre)
- Keine Spass- und Transportfahrzeuge mit Motor auf Gehflächen (Elektro-Trottinette, Post-Roboter und dergleichen)
- Schaffung von verständlichen und praxistauglichen Regelungen: Wer darf wo fahren?

Der Regierungsrat stimmt diesen Anforderungen grundsätzlich zu und begrüsst die vorgeschlagene Trennung des Fuss- und Veloverkehrs. Er spricht sich ebenfalls für einfache und verständliche Regeln aus, welche Voraussetzungen sind für eine praxistaugliche Organisation des Fuss- und Veloverkehrs.

3.3 Rechtliche Grundlagen

In der **Bundesverfassung** ist festgehalten, dass Fuss- und Wanderwegnetze auch eine Bundesaufgabe sind. Darauf basiert das **Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege** (FWG) mit zugehöriger Verordnung (FWV). Diese verpflichtet die Kantone, ein Fuss- und Wanderwegnetz zu planen und anzulegen.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt richtet seine Verkehrspolitik unter anderem an folgendem in der **Kantonsverfassung** festgeschriebenen Grundsatz aus:

§ 30 Abs. 1
Der Staat ermöglicht und koordiniert eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Mobilität. Der öffentliche Verkehr geniesst Vorrang.

Zudem macht das **Umweltschutzgesetz** Kanton Basel-Stadt (USG BS) bezüglich Fussverkehr folgende wichtige Aussagen:

1. Ziele
§ 13
[1] Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen setzen sich dafür ein, die Verkehrsemissionen insgesamt zu stabilisieren und zu vermindern.
[2] Der Kanton sorgt dafür, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet gegenüber heute langfristig abnimmt, bis zum Jahr 2020 um mindestens 10%. Die Verkehrsleistung auf den Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen. Eine Verkehrsleistungszunahme durch Aus- und Neubau von Hochleistungsstrassen muss auf dem übrigen Strassennetz auch nach dem Jahr 2020 durch flankierende Massnahmen im gleichen Masse kompensiert werden.

3. Massnahmen
§ 13b
[1] Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen treffen Massnahmen, um den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsvolumen zu erhöhen.
[2] Sie treffen Massnahmen zur Kanalisierung, Verminderung und Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs. Wird die Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes auf Kantonsgebiet erhöht, ergreift der Kanton Massnahmen, um das übrige Strassennetz im Gegenzug dauerhaft von Verkehr zu entlasten.
[3] Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen durch bauliche, betriebliche, verkehrslenkende oder -beschränkende Massnahmen dafür, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nicht motorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.

4. Rollender privater Motorfahrzeugverkehr
§ 14 Schutz der Wohngebiete
[2] Soweit es das Bundesrecht zulässt, verfügen die zuständigen Behörden des Kantons […] in Wohngebieten eine Zonenhöchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Für einzelne Strassenzüge können sie Ausnahmen vorsehen.

Das **Strassenverkehrsrecht** des Bundes wird zurzeit revidiert (Vernehmlassungsverfahren vom 10. Oktober 2018 bis 25. Januar 2019). Einerseits sollen die fahrzeugähnlichen Geräte präziser definiert werden, damit das Trottoir so wenig wie möglich als Fahrbahn missbraucht wird (etwa durch Elektro-Trottinetts etc.). Andererseits soll es Kindern bis 12 Jahren künftig erlaubt sein, mit der gebotenen Vorsicht auf Fusswegen und Trottoirs Velo zu fahren. Eine weitere Ergänzung im Strassenverkehrsrecht, die zur Fussverkehrssicherheit beiträgt, ist die Markierung «Achtung Strassenbahn». Der Regierungsrat setzte sich in seiner Stellungnahme dafür ein, dass der Entwicklung bei fahrzeugähnlichen Fahrzeugen, E-Bikes etc. genügend Rechnung getragen wird. Er steht zudem der Benutzungspflicht von Radwegen bei diesen Fahrzeugtypen skeptisch gegenüber, da dies vermehrt Sicherheitsprobleme und Attraktivitätsverluste mit sich bringt. Er hat sich auch kritisch zur Altersgrenze von 12 Jahren zur Trottoirbenutzung mit dem Velo geäussert und beantragt, die Altersgrenze auf 10 Jahre zu senken.

3.4 Legislaturplan 2017–2021

Der Legislaturplan 2017–2021 des Regierungsrates zeigt auf, wie der Regierungsrat mit aktuellen Herausforderungen umgehen will. Zwei der zwölf Legislaturziele erwähnen konkret Ziele zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.

Zum Ziel 5, Der Kanton Basel-Stadt ist bestens erreichbar, gehört die Massnahme

„*Mobilität stadtgerecht gestalten“:*
„Der Kanton […]. Er schafft ein kohärentes Netz von Veloverbindungen und verbessert Sicherheit und Komfort des Zufussgehens. […] Der Kanton fördert eine effizientere Nutzung von Fahrzeugen sowie Verkehrsmitteln, die wenig Fläche in Anspruch nehmen.“

Das Ziel 10, Der Kanton Basel-Stadt verfügt über einen hohen Sicherheitsstandard, weist folgende Massnahme aus (siehe auch Kap. 5.1):

„Verkehrssicherheitsplan ausarbeiten“:
„Es wird ein umfassender Verkehrssicherheitsplan ausgearbeitet, um Verkehrsunfälle zu reduzieren und sicheres Verhalten im Verkehr zu fördern.“

Als eine der Herausforderungen wird auch eine stadt- und umweltverträgliche Mobilität in Zusammenhang mit dem Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum genannt. Dazu kann und muss der Fussverkehr einen wesentlichen Beitrag leisten:

[…] Eine gute Mobilität innerhalb der Stadt Basel soll auch zukünftig dank einer umsichtigen Verkehrspolitik gesichert sein. […] Eine Aufgabe wird sein, die Verkehrsentwicklung vom Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum zu entkoppeln: Der Verkehr muss stadt- und umweltverträglich entwickelt und geleitet werden. Auch die Entwicklung grosser Areale muss in Abstimmung mit den verschiedenen Beteiligten dies- und jenseits der Grenzen koordiniert sowie sorgfältig und umweltverträglich geplant werden.

3.5 Verkehrspolitisches Leitbild

Im **Verkehrspolitischen Leitbild** (RRB vom 25. Juni 2015) zur baselstädtischen Verkehrspolitik zeigt sich die Bedeutung des Fussverkehrs besonders in zwei der sieben strategischen Schwerpunkte zugunsten der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs:

- Lücken im Fuss- und Veloroutennetz sollen geschlossen und Infrastrukturen sicher und nutzergerecht gestaltet werden.
- Die öffentlichen Strassenräume sollen aufgewertet, sicherer gestaltet und kurze Wege ermöglicht werden.

Das Leitbild beinhaltet neben strategischen Schwerpunkten auch einen Massnahmen- und Aktionsplan. Für den Fussverkehr steht konkret die Erarbeitung des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege im Fokus, welcher im Herbst 2018 in der öffentlichen Vernehmlassung war (siehe Kap. 3.7).

3.6 Kantonaler Richtplan

Im kantonalen Richtplan wird behördenverbindlich festgehalten, dass der Fussverkehr konsequent zu fördern ist. Als Zielsetzungen hierzu nennt der Richtplan die Erhöhung der Sicherheit, die Verbesserung der Direktheit der Wege, die Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren sowie die Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Zudem soll der Fussverkehr ausserhalb des Siedlungsgebiets gefördert werden, indem die Zugänglichkeit und Qualität des Wanderwegnetzes erhöht und Freizeitrouten verlässlich signalisiert werden. Der kantonale Richtplan ist Grundlage für eine hohe Nutzungsdichte und -durchmischung im Kanton, was zu kurzen Wegen beiträgt. Betreffend Fussverkehr enthält er zudem die übergeordneten Massnahmen von kantonaler Bedeutung.

3.7 Kantonaler Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege

3.7.1 Zweck und Inhalt

Mit dem Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege 2018 (TRP FW, Erlass des Regierungsrates vom 2. Juli 2019) verfügt der Kanton Basel-Stadt über ein behördenverbindliches Planungsinstrument, um die Infrastruktur und somit die Situation für die Fussgängerinnen und Fussgänger im Kanton Basel-Stadt zu verbessern. Zweck des kantonalen TRP FW ist es, die Anliegen des Fussverkehrs im öffentlichen Raum behördenverbindlich festzuhalten und die Abstimmung mit anderen Vorhaben sowie die Berücksichtigung des Fussverkehrs in übergeordneten Planungen und Grossprojekten sicherzustellen. Zudem erfüllt der TRP FW die Forderung des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG, SR 704), das die Kantone verpflichtet, ein Fuss- und Wanderwegnetz zu planen und anzulegen. Inhalt des TRP FW bildet das übergeordnete Fuss- und Wanderwegnetz auf Stadt- und Kantonsebene mit seinen Anschlüssen an die Nachbargemeinden. Er weist zudem Absichten für künftige Verbindungen, sog. Netzlücken, in unterschiedlichen Koordinationsständen aus, um eine Koordination aller Raumansprüche zu ermöglichen. Der TRP FW besteht aus einer Karte des Fuss- und Wanderwegnetzes sowie aus einem Strategie- und Massnahmenbericht. Der Bericht beinhaltet Strategien und Grundsätze zum Fussverkehr sowie Qualitätsanforderungen (siehe Kap. 4) an dessen Infrastruktur.

3.7.2 Umsetzungsprogramm

Nach Erlass des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege durch den Regierungsrat wird das Bau- und Verkehrsdepartement innert nützlicher Frist das festgelegte Fuss- und Wanderwegnetz aufgrund der Qualitätsanforderungen auf zu verbessernde Abschnitte überprüfen. Davon abgeleitet wird unter Berücksichtigung der bereits heute bekannten Schwachstellen sowie der Netzlücken ein Umsetzungsprogramm für die notwendigen Massnahmen erarbeitet. Diese werden priorisiert und mit der Erhaltungsplanung und anderen Vorhaben koordiniert.

4. Strategie und Grundsätze zum Fussverkehr

4.1 Strategie und Leitsätze

Im **kantonalen Richtplan Basel-Stadt** (RP BS), Anpassung Mobilität 2018/19 ist folgende **Strategie** zur Mobilität mit Bezug zum Fussverkehr festgehalten:

ST 11 STADTGERECHTE MOBILITÄT FÖRDERN UND ERREICHBARKEIT GEWÄHRLEISTEN

[…] Die Infrastrukturen für den ruhenden und fahrenden Verkehr beanspruchen einen grossen Teil des intensiv genutzten städtischen Raums und sie beeinflussen die Lebensqualität massgeblich. Stadtgerechte Mobilität ist daher platzsparend, umweltfreundlich, kosteneffizient und verkehrssicher auszugestalten. Eine wesentliche Voraussetzung für eine stadtgerechte Mobilität ist eine abgestimmte Raum- und Verkehrsplanung, die es ermöglicht, viele Ziele mit kurzen Wegen, zum Beispiel zu Fuss oder mit dem Velo, zu erreichen. […]

Zu übergeordneten Aspekten und zum Themenbereich Fuss- und Veloverkehr werden im **kantonalen RP BS** folgende **Leitsätze** definiert:

Fördern der stadtgerechten Mobilität und Sicherstellung der Erreichbarkeit

40 Eine stadtgerechte Mobilität setzt auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, die wenig Platz beanspruchen. Der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr sind mit hoher Priorität zu fördern, Sharing-Systeme und weitere innovative Verkehrsangebote werden unterstützt und eine Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr wird gefördert, sofern ihre Wirkung den Zielen entspricht. Eine optimale regionale, nationale und internationale Erreichbarkeit für den Personen- und Güterverkehr ist sicherzustellen.

Mehr Platz für Fussgänger und Förderung des Veloverkehrs

41 Um den Platz sparenden, umwelt- und gesundheitsfördernden Fuss- und Veloverkehr zu fördern, sind die Sicherheit sowie die (Benutzungs-)Attraktivität der Infrastrukturen (Netze, Abstellplätze und Möblierung) durch Ausbau und / oder betriebliche und gestalterische Massnahmen (insbesondere auch Begrünung) zu erhöhen. Die Akzeptanz und die Benutzung des Fuss- und Veloverkehrs werden zudem mit Kommunikationsmassnahmen und Serviceangeboten zielgruppengerecht gesteigert.

Vorrang für den öffentlichen Verkehr

43 Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in der Stadt und in der Agglomeration Basel sowie die Schnittstellen der Transportkette zwischen ÖV und Individualverkehr (Fuss-, Velo- und motorisierter Verkehr) sind zu verbessern.

Im **Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege** (RRB vom 2. Juli 2019) sind **Teilstrategien** (ST) zum Fuss- und Wanderwegnetz festgehalten. Der **strategische Leitsatz** lautet:

Um die Bedingungen für den umweltfreundlichen und gesundheitsfördernden Fussverkehr im Siedlungsgebiet zu verbessern, sind sowohl die Sicherheit zu erhöhen als auch die Direktheit der Wege zu verbessern. Die Fussverkehrsinfrastruktur zeichnet sich durch eine hohe Attraktivität und Benutzerfreundlichkeit aus.

Nachstehend sind die Teilstrategien zum Fusswegnetz aufgeführt:

ST1 Sicheres zu Fuss gehen auf allen Strassen und Wegen
Alle Fussverkehrsanlagen sind für zu Fuss Gehende sicher und hindernisfrei. Das bestehende Fusswegnetz soll an die Bedürfnisse der Benutzenden angepasst werden.

ST2 Direkte Erreichbarkeit wichtiger Ziele
Das Fusswegnetz verbindet die wichtigen Ziele aus allen Quartieren und umliegenden Gemeinden durchgehend und direkt miteinander.

ST3 Abdeckung verschiedener Nutzergruppen
Bei der Planung und Umsetzung des Fusswegnetzes werden die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen abgedeckt.

ST 4 Führungsprinzip
Der Fussverkehr wird in der Regel auf eigenen Fussverkehrsflächen geführt.

ST5 Priorisierung der Fussverkehrsinfrastruktur
Der Fussverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr insbesondere in Wohnquartieren und in der Innenstadt zugunsten der Fussverkehrssicherheit sowie der Wohn- und Aufenthaltsqualität prioritär behandelt.

ST6 ***Gute Ausgestaltung und Möblierung***
Eine attraktive Führung des Fusswegnetzes, ansprechende Ausgestaltung der öffentlichen Räume sowie angemessene Möblierung der Fussverkehrsbereiche ist im ganzen Kanton zu fördern.

ST7 Betrieb und Unterhalt
Betriebliche und unterhaltstechnische Massnahmen garantieren eine nutzergerechte Qualität und hohe Verfügbarkeit der Fussverkehrsinfrastruktur. Ein Informations- und Orientierungssystem an wichtigen Orten unterstützt die Benutzbarkeit des Fusswegnetzes.

ST 8 Öffentlichkeitsarbeit
Die baulichen und betrieblichen Massnahmen für den Fussverkehr werden mit Aktivitäten im Bereich Öffentlichkeitsarbeit unterstützt.

4.2 Grundsätze und Anforderungen

Im **Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege** sind nebst den Teilstrategien auch erläuternde **Grundsätze** sowie **Qualitätsanforderungen** zum Fuss- und Wanderwegnetz festgehalten. Nachstehend wird speziell auf die Grundsätze zur Führung des Fussverkehrs eingegangen. Zudem sind die übergeordneten qualitativen und technischen Anforderungen erläutert.

4.2.1 Führungsprinzip

Der Fussverkehr geniesst auf seinen Infrastrukturen Priorität und **wird in der Regel auf eigenen Fussverkehrsflächen geführt**. Dabei gelten folgende Grundsätze:

- Der Fussverkehr wird in der Regel getrennt vom rollenden Verkehr entlang von Strassen und auf Wegen geführt.
- Auf Infrastrukturen, auf denen der Veloverkehr zugelassen ist, ist eine horizontale oder vertikale Trennung zwischen Velofahrenden und zu Fuss Gehenden wo nötig und möglich umzusetzen.
- Unter geeigneten Voraussetzungen ist die Koexistenz verschiedener Verkehrsmittel zu fördern (z.B. Begegnungszonen).

Die Veloförderung soll nicht zulasten des Fussverkehrs und die Fussverkehrsförderung nicht zulasten des Velos erfolgen. Dem kommt das Führungsprinzip des Veloverkehrs auf der Fahrbahn (mit geeigneten Massnahmen) gemäss Teilrichtplan Velo entgegen. Wenn möglich, soll innerorts Mischverkehr (Fuss und Velo) auf kantonalen Verbindungen vermieden werden. Dies berücksichtigt die Tatsache, dass die Geschwindigkeit des Veloverkehrs, insbesondere in Tempo 30-Zonen bzw. von E-Bikes, näher bei derjenigen des Auto- als bei der des Fussverkehrs liegt. Übergeordnetes Recht (z.B. Strassenverkehrsgesetz) regelt hingegen, dass das Verwenden von fahrzeugähnlichen Geräten auf dem Trottoir grundsätzlich erlaubt ist.

Aufgrund des von der Stadt Zürich in Auftrag gegebenen Rechtsgutachtens zu «Velos auf dem Trottoir» sollen auch alle Mischflächen des Fuss- und Veloverkehrs auf ihre Rechtskonformität und das Konfliktpotenzial hin untersucht werden.

4.2.2 Qualitätsanforderungen

Fussgänger/-innen wollen direkt und sicher auf komfortablen, zusammenhängenden und dichten Netzen ans Ziel gelangen. Fusswegnetze müssen deshalb die Grundanforderungen „attraktiv/sicher/zusammenhängend/dicht/hindernisfrei“ für alle Benutzergruppen erfüllen. Um diese Grundanforderungen zu erreichen und sicherzustellen, sind folgende Qualitätsanforderungen einzubeziehen:

- Direktheit: der Umwegfaktor ist so gering wie möglich zu halten; Ziel sind kurze Gehzeit, keine Höhendifferenzen aufgrund Unter-/Überführungen und kurze Wartezeiten an LSA.
- Gehkomfort: der Gehkomfort ist abhängig von Wegbreite, Belag, Störungen etc.
- Umfeldqualität: abwechslungsreiche Wege sind attraktiv und werden als kurzweilig empfunden; zur Umfeldqualität tragen Begrünung, Möblierung, belebter Strassenraum u.a. bei.
- Objektive Sicherheit: verkehrssicher dank tiefen Geschwindigkeiten, sicheren Querungen und Verbindungen sowie ausreichenden Sichtbeziehungen; persönliche Sicherheit vor Übergriffen (keine Nischen und Engstellen, Ausleuchtung etc.)
- Subjektive Sicherheit: eigenes Empfinden in Bezug auf Verkehr und Übergriffe
- Dichte und Netzzusammenhang: das Fusswegnetz muss zusammenhängend sein und eine geringe Maschenweite aufweisen; zusätzliche Verbindungen wie Abkürzungen durch Innenhöfe sind erwünscht.
- Hindernisfreiheit: hindernisfreie Verbindungen sind im öffentlichen Raum bei allen Neuplanungen und Umgestaltungen zu berücksichtigen. Dazu gehören stufenlose Wegverbindungen, ausreichende Wegbreiten ohne Hindernisse, ausreichende Manövrier- und Wendeflächen bei Querungsstellen, erkennbare Wegführung und Gliederung des Verkehrsraums, Trennung von

Fussgänger- und Fahrbereich sowie Überwindung von Höhendifferenzen mit Rampen bzw. Liftanlagen.

4.2.3 Technische Anforderungen

Zur Herleitung der Breiten von Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr werden grundsätzlich die Schweizer VSS-Normen herangezogen. Im Normalfall wird die Breite der Gehfläche (v.a. Trottoir, Fussweg) auf Basis des massgebenden Begegnungsfalls hergeleitet. Bei erhöhtem Fussverkehrsaufkommen wird auch die Verkehrsqualität berücksichtigt: die Breite der Gehfläche bestimmt die Qualität des Gehkomforts. Der Gehkomfort hängt vor allem von der Möglichkeit ab, sich beim Begegnen, Nebeneinandergehen oder Überholen frei und ohne Behinderung bewegen zu können.

Querungen sind Kreuzungspunkte von Fuss- und Fahrverkehr. Ihnen gilt besondere Aufmerksamkeit bezüglich Verkehrssicherheit. Da Fussgänger/-innen sensibel auf Umwege reagieren, ist an Kreuzungen grundsätzlich über alle Äste eine Querung anzubieten. Zur Vermeidung von Umwegen werden Querungen möglichst nahe an der Kreuzung angeordnet. Mögliche Querungselemente und -hilfen sowie ihre Einsatzmöglichkeiten werden in den VSS-Normen und im Verkehrsrecht des Bundes abgehandelt.

Das Amt für Mobilität hat im August 2018 eine neue Strategie zur Steuerung der Lichtsignalanlagen (LSA) erarbeitet. Diese berücksichtigt für alle Verkehrsmittel unterschiedliche Anforderungen aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung auf den jeweiligen Verbindungen und legt die durchschnittlichen Maximalwartezeiten fest. Mit Umsetzung dieser Strategie sollen die Wartezeiten für Fussgängerinnen und Fussgänger zukünftig dort kürzer werden, wo dies aufgrund der Bedeutung notwendig ist. So gibt es z.B. Lichtsignalanlagen, bei denen die Ampel für zu Fuss Gehende auf Anmeldung jeweils in der nächsten Phase auf Grün geschaltet wird, unabhängig davon, ob Fahrzeuge schon länger warten (Bsp. Allmendstrasse/Bäumlihofstrasse). In Basel-Stadt dauern zudem an Lichtsignalanlagen die Grünzeiten für Fussgänger generell 30% länger, als dies nach Norm nötig wäre. Bei einigen Anlagen wird das Grün noch zusätzlich verlängert, solange sich noch Fussgänger/-innen auf dem Streifen befinden.

4.2.4 Hindernisfreies Bauen

Hindernisfreies Bauen ist eine bundesrechtliche Vorgabe. Das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG) bezweckt die Verhinderung, die Verringerung und die Beseitigung von Benachteiligungen, so dass die Rahmenbedingungen für eine Teilnahme am gesellschaftlichen Leben von Menschen mit Behinderung verbessert werden. Auch der Kanton hat die Hindernisfreiheit in seiner Gesetzgebung geregelt. Die Kantonsverfassung sieht vor[1], dass für Menschen mit Behinderungen der Zugang zu Bauten und Anlagen sowie die Inanspruchnahme von Einrichtungen und Leistungen, die für die Öffentlichkeit bestimmt sind, soweit wirtschaftlich zumutbar, gewährleistet sind. Im Bau- und Planungsgesetz (BPG)[2] ist festgehalten, dass Strassen und Wege mit Fussgängerverkehr behindertengerecht projektiert werden müssen, wenn keine überwiegenden Interessen entgegenstehen. Zudem hat das WSU Anfang 2019 den Ratschlag und Bericht betreffend Kantonale Volksinitiative „Für eine kantonale Behindertengleichstellung“ und Gegenvorschlag für ein Gesetz über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (Behindertenrechtegesetz, BRG) sowie den Bericht zur Motion Georg Mattmüller und Konsorten betreffend kantonales Behindertengleichstellungsrecht dem Grossen Rat eingereicht (RRB vom 15. Januar 2019). Die geltenden rechtlichen Vorgaben sind auf die Fussverkehrsinfrastruktur anzuwenden und bringen letztlich Verbesserungen für den gesamten Fussverkehr mit sich.

[1] § 8 Abs. 3 KV
[2] § 98 Abs. 3 BPG (SG 730. 100)

5. Massnahmen zur Fussverkehrsförderung

5.1 Verkehrssicherheit

In Bezug auf die Verkehrssicherheit steht die Schweiz im europäischen Vergleich sehr gut da, wie das Verhältnis der Anzahl Verkehrstoten pro Einwohner zeigt.[3] Die Schweiz steht zusammen mit Norwegen europaweit an erster Stelle. Im schweizweiten Vergleich schneidet wiederum Basel-Stadt sehr gut ab. Die relativ tiefen Verkehrsunfallzahlen im Kanton zeigen, dass der integrale Ansatz der Verkehrssicherheit seine Wirkung zeigt.

Der Kanton Basel-Stadt unternimmt seit einigen Jahren grosse Anstrengungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, besonders bei Fussgängerquerungen und in den Wohnquartieren. Der Regierungsrat berichtet darüber regelmässig im Rahmen verschiedener politischer Vorstösse. Im Kanton werden zudem alle Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente des Bundes eingesetzt, um eine möglichst sichere Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.

5.1.1 Verkehrssicherheitsplan

Um das angestrebte Legislaturziel zu erreichen, hat das Justiz- und Sicherheitsdepartement einen Verkehrssicherheitsplan Basel-Stadt erarbeitet, der den Fokus auf die schwächsten Verkehrsteilnehmenden legt. Dieser soll den Grundstein legen für die fachbereichübergreifende Verkehrssicherheitsarbeit der nächsten Jahre und ergänzt das Bundesprogramm «Via sicura» um kantonsspezifische Massnahmen. Die externe Vernehmlassung zum Entwurf des Verkehrssicherheitsplans lief vom 13. November 2018 bis 31. Januar 2019.

Den zentralen Bestandteil des aktuellen Entwurfs des Verkehrssicherheitsplans Basel-Stadt bilden 23 Massnahmen. Die Gliederung erfolgt nach den Handlungsfeldern:

- Verkehrssicherheitsstrategie
- Verkehrssicherheitsstruktur
- Verkehrskultur

Aufgrund der Rückmeldungen zur Vernehmlassung wird der Verkehrssicherheitsplan überarbeitet. Der bereinigte Plan dient als Basis für einen Antrag des Regierungsrats an den Grossen Rat für finanzielle Mittel zur Umsetzung.

5.1.2 Road Safety Inspection (RSI)

Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat für die Umsetzung der Verkehrssicherheitsaufgaben das Infrastruktur-Sicherheitsinstrument „Road Safety Inspection“ für die systematische Überprüfung der Sicherheitsanforderungen an bestehenden Strassenelementen erarbeitet. Daraufhin wurde der Dienst für Verkehrssicherheit der Kantonspolizei beauftragt, u.a. die Sicherheitsanforderungen auf Strassenabschnitten zu überprüfen. Werden Sicherheitsdefizite am bestehenden Strassenelement festgestellt, sind Massnahmen zur Sanierung/Anpassung zu formulieren.

Diese Sicherheitsprüfung hat die Kantonspolizei u.a. auch für alle ungeregelten Fussgängerstreifen durchgeführt. Sie sind nach Sicherheitskriterien beurteilt und ihre Defizite festgehalten worden. Die Defizite werden teils mit Sofortmassnahmen, teils im Rahmen von Bau- bzw. Umgestaltungsprojekten behoben.

[3] 2016: 26 Verkehrstote pro Million Einwohner. Zum Vergleich z.B.: in Frankreich 53, Kroatien 73, Lettland 80, Bulgarien 99 Verkehrstote pro Million Einwohner (Quelle: Ranking EU progress on road safety, Juni 2017).

5.1.3 Schulwegsicherheit

Der Kanton Basel-Stadt unternimmt seit Jahren grosse Anstrengungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen.

Verkehrsprävention – Verkehrserziehung
Die Verkehrsprävention der Kantonspolizei Basel-Stadt ist für die Primärprävention an den Basler Schulen zuständig. Vom Kindergarten bis in die Oberstufe führen Verkehrsinstruktoren einmal jährlich altersgerechte Lektionen durch. Die Kinder und Jugendlichen werden auf die Gefahren im Strassenverkehr aufmerksam gemacht und es wird ihnen aufgezeigt, wie man gefährliche Situationen vermeiden oder sicher bewältigen kann. Dazu begehen Schulkinder jeweils zu Anfang eines neuen Schuljahres mit Instruktoren der Kantonspolizei ihre neuen Schulwege und werden für das Verkehrsverhalten geschult. Der Verkehrsunterricht beinhaltet Theorie und Praxis und greift Themen wie sicheres Überqueren der Strasse oder richtiges Verhalten beim Velofahren auf. Daneben führt die Verkehrsprävention auch Schulwegbestimmungen, -überwachungen und -training durch.

Koordinationsgremium Schulwegsicherheit (KOGESSI)
Seit Ende 2014 existiert eine interdepartemental zusammengesetzte Arbeitsgruppe (Koordinationsgremium Schulwegsicherheit, KOGESSI), die bezüglich Schulwegsicherung z.B. von Schülern oder Elternorganisationen gemeldete Mängel sammelt und beurteilt.

Schulwegsicherheit
Um die kleinsten und schwächsten Verkehrsteilnehmenden im Verkehr noch besser zu schützen, haben die Spezialisten der Verkehrsprävention auch alle Schulwege überprüft und besonders die Querungsstellen beurteilt: 3‘800 Strassenübergänge wurden in einer Karte markiert und ihr Gefahrenpotenzial mit Farbe visualisiert. Die Querungsstellen werden als „geeignet“, „erhöhte Anforderungen“ stellend, „anspruchsvoll“ oder „nicht empfohlen“ beurteilt. Dies soll den Eltern einerseits Hinweise zu sicheren Routen geben, aber auch einen Beitrag zur Sensibilisierung der Verkehrssicherheit leisten. Die defizitären Querungsstellen sollen je nach Priorität mit Sofortmassnahmen oder im Rahmen der Erhaltungsplanung verbessert werden.

Basler Online-Schulweg
Den Eltern steht nun eine neue Dienstleistung zur Planung des sicheren Schulweges zur Verfügung: der Basler Online-Schulweg. Im Online-Stadtplan sind die oben genannten, von der Kantonspolizei beurteilten Strassenübergänge mit einfachen Symbolen dargestellt und geben somit Auskunft darüber, welche Querung sich am besten eignet. Der Basler Online-Schulweg findet sich im Geoportal unter dem Thema «Staat und Gesundheit – Schulwegsicherheit».

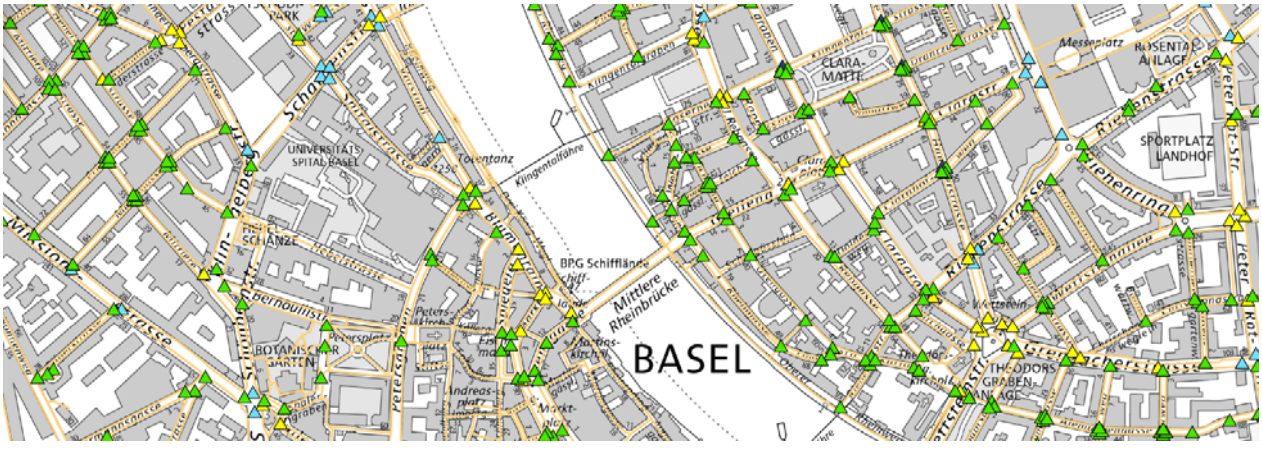


Abbildung 1: Ausschnitt aus dem Online-Stadtplan mit den beurteilten Strassenübergängen (grün = geeignet, gelb = erhöhte Anforderung, hellblau = anspruchsvoll, dunkelblau = nicht empfohlen)

5.2 Verkehrsberuhigung

Verkehrsberuhigte Bereiche tragen zur Sicherheit wie auch zur Attraktivität des Fussverkehrs bei. Zudem erhöhen sie die Wohn- und Aufenthaltsqualität. Nebst Fussgänger- und Begegnungszonen leistet auch die flächendeckende Einführung von Tempo 30-Zonen einen wichtigen Beitrag. Tempo 30 sorgt zudem für einen gleichmässigeren Verkehrsfluss und mindert negative Auswirkungen des Verkehrs, darunter die Anzahl und Schwere von Unfällen sowie die Lärmemissionen. Zudem helfen Tempo 30-Zonen und -Abschnitte mit, den Durchgangsverkehr aus Wohnquartieren fernzuhalten und auf den Hauptverkehrsachsen zu kanalisieren.

5.2.1 Tempo 30-Konzept

Tempo 30 wird in Basel seit Mitte der 1990er Jahre etappenweise in den Wohnquartieren umgesetzt. Die aktuelle Umsetzungsetappe basiert auf dem Grossratsbeschluss 13/02/03G vom 9. Januar 2013. Dem entsprechenden Ratschlag liegt ein Tempo 30-Konzept zugrunde. Darin wird erstmals im Kanton Basel-Stadt vorgesehen, auch auf Abschnitten von verkehrsorientierten Strassen vereinzelt Tempo 30 einzuführen, während sich die zuvor realisierten Tempo 30-Zonen nur auf die siedlungsorientierten Strassen konzentrierten. Mit betriebszeitlich beschränkten Tempo 30-Signalisationen wird mittels LED-Wechselsignalen auf einzelnen verkehrsorientierten Strassenabschnitten ein gezielter und effektiver Schutz besonders im Bereich von Schulen erreicht.

Im Zusammenhang mit der im Jahr 2017 eingereichten Motion Aeneas Wanner und Konsorten, die Tempo 30 im Umkreis von 100 m um sämtliche Schulen und Kindergärten auf dem Kantonsstrassennetz verlangt, werden in Zukunft möglicherweise weitere Tempo 30-Abschnitte auf dem verkehrsorientierten Netz entstehen. Dasselbe gilt in Bezug zur Strassenlärmsanierung. Zur genannten Motion unterbreitet der Regierungsrat dem Grossen Rat gemäss Grossratsbeschluss vom 14. Dezember 2017 innert zwei Jahren eine entsprechende Vorlage.

Umsetzung von Tempo 30-Zonen

Seit Anfang 2015 ist Basel im ganzen Innenstadt-Perimeter verkehrsberuhigt. Von der aktuellen Umsetzungsetappe von etwa 80 Tempo 30-Strassenabschnitten waren per Ende 2018 ca. 75% realisiert. Die Tempo 30-Netzlänge in Basel beträgt zu diesem Zeitpunkt rund 167 km bei einer Gesamtlänge des Stadtstrassennetzes von 293 km. Unter Berücksichtigung der bestehenden Begegnungs- und Fussgängerzonen sind aktuell rund 65% des gesamten Stadtstrassennetzes verkehrsberuhigt. Bis zum Abschluss der noch vorgesehenen Tempo 30-Umsetzungen werden in den nächsten zwei bis drei Jahren weitere verkehrsberuhigte Kilometer hinzukommen.

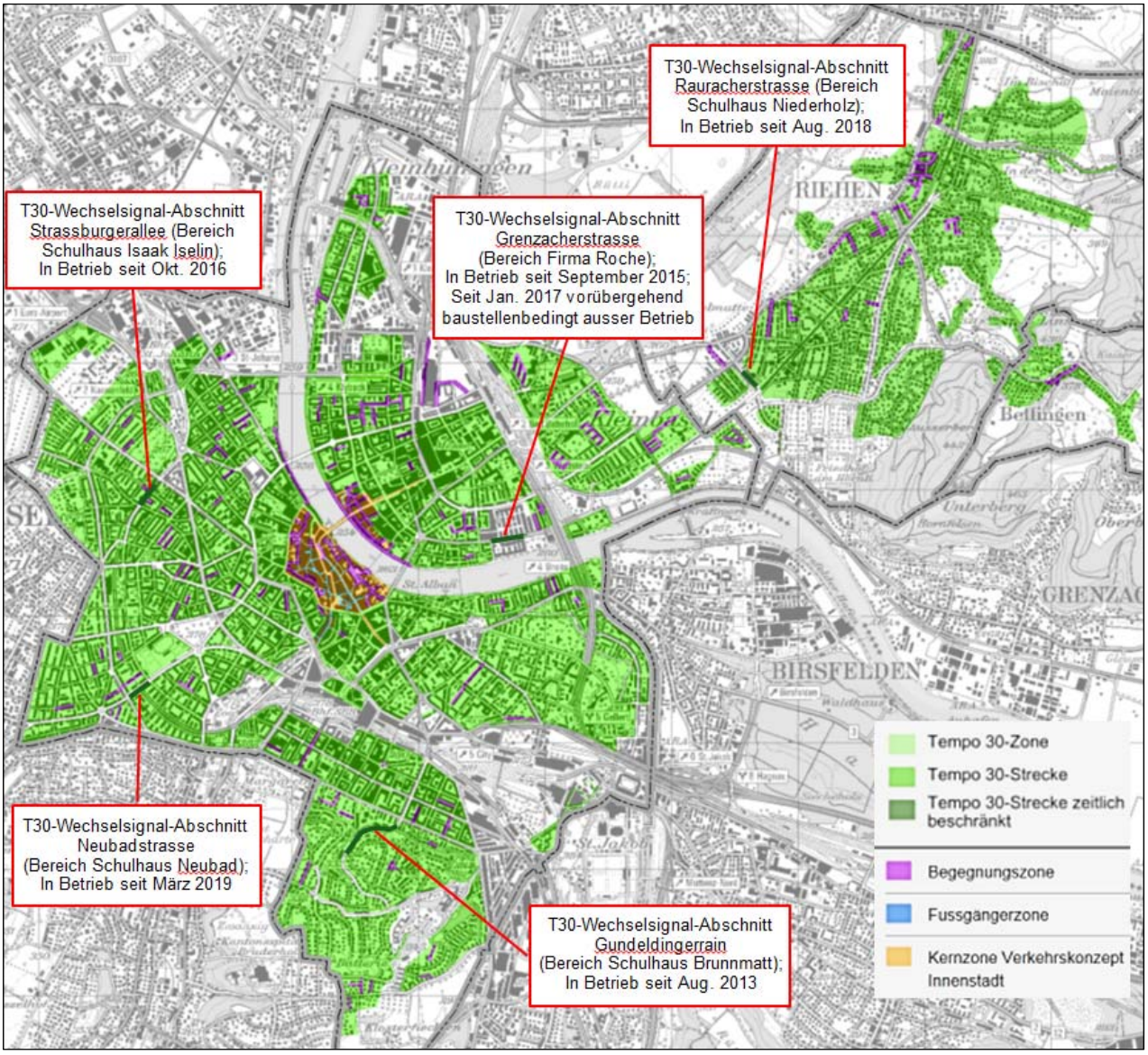


Abbildung 2: Verkehrsberuhigte Zonen und Streckenabschnitte im Kanton Basel-Stadt (Quelle: GeoViewer Kt. BS, Stand April 2019)

5.2.2 Begegnungszonen-Konzept

Begegnungszonen geben Fussgängerinnen und Fussgängern Vortritt und ermöglichen eine vielseitige Nutzung des Strassenraums. Damit erhöhen sie die Attraktivität und Wohnqualität des betroffenen Quartierteils.

Eine Begegnungszone wird üblicherweise mit folgenden Schritten eingeführt:

1. Interessierte melden beim Planungsamt Basel-Stadt Bedarf an, prüfen selbst, ob die Strasse geeignet ist (Kriterien sind auf der Website des Planungsamtes zu finden) oder kontaktieren hierfür das Planungsamt.
2. Eignet sich die Strasse, sammeln die Interessierten möglichst viele Unterschriften bei den Nachbarinnen und Nachbarn und reichen diese zusammen mit einem kurzen Antrag beim Planungsamt ein.
3. Das Planungsamt prüft das konkrete Anliegen nochmals (Einhaltung von Voraussetzungen) und erarbeitet einen Umsetzungsvorschlag.
4. Der Umsetzungsvorschlag wird an alle Haushalte verschickt und die Anwohnenden können innert fünf Wochen Stellung beziehen.
   Danach wird der Vorschlag überarbeitet und das finale Projekt wird allen Anwohnenden in einer schriftlichen Umfrage vorgelegt.

→ zwei Drittel der Haushalte müssen der Begegnungszone zustimmen (Akzeptanz), damit das Projekt weiter bearbeitet wird. Pro Haushalt gilt eine Stimme.

5. Bei entsprechender Zustimmung erfolgen Umsetzung und Nachevaluation

In Basel besteht eine Begegnungszone normalerweise aus folgenden Elementen:

- Torelement, 3-streifige Markierung auf der Fahrbahn
- «20» als Bodenmarkierung
- Versetzt angeordnete Parkplätze
- Möblierung (Bank, Pflanztrog)

Für Begegnungszonen eignen sich Nebenstrassen mit wenig Verkehr und ohne öffentlichen Verkehr. Idealerweise grenzen Begegnungszonen an Strassen, in denen Tempo 30 gilt. Begegnungszonen haben keine oder nur eine geringe Steigung und die Häuser sollten mit den Eingängen zur Strasse gerichtet sein. Um zu überprüfen, welche Auswirkungen Begegnungszonen haben und ob sie ihre Funktion erfüllen, hat das Amt für Mobilität Basel-Stadt in den Jahren 2016/17 eine **Wirkungskontrolle** durchführen lassen. Der Fokus wurde dabei auf Begegnungszonen in Wohnquartieren gelegt. Die Wirkungskontrolle hat ergeben, dass mit der Einrichtung von Begegnungszonen in der Stadt Basel meist positive Auswirkungen einhergehen. Die Zielsetzungen (z.B. der Strassenraum wird von den Nutzenden als angenehmer und sicherer Aufenthaltsort wahrgenommen), die bei der Einrichtung von Begegnungszonen verfolgt werden, werden zum überwiegenden Teil erreicht.

Abbildungen 3 und 4: Begegnungszonen mit Torelement, Bodenmarkierung sowie Sitzgelegenheit

Auf Antrag von Anwohnerinnen und Anwohnern hat die Verwaltung in den vergangenen Jahren über 90 Begegnungszonen in Basel eingerichtet. Die Wohnqualität ist in den betroffenen Strassen gestiegen und die Anwohnenden empfinden die Begegnungszonen in vielerlei Hinsicht als Bereicherung. Die aktuelle Praxis wird deshalb beibehalten.

5.2.3 Verkehrskonzept Innenstadt

Zugunsten einer lebendigen Innenstadt mit hoher Aufenthaltsqualität wurde Anfang 2015 das aktuell geltende Verkehrskonzept eingeführt. Dieses hat nicht nur verkehrliche Änderungen mit sich gebracht, sondern neue oder zusätzliche Nutzungen und Gestaltungen wie Aufenthaltsgelegenheiten und Flaniermeilen gar erst möglich gemacht: Fussgängerinnen und Fussgänger haben mehr Raum dank grundsätzlichem Fahrverbot für Motorfahrzeuge und einheitlich geregelten Zeiten für den Güterumschlag.

5.3 Gestaltung von Plätzen und Strassen

Spätestens seit der «Werkstadt Basel» bzw. dem daraus hervorgegangenen und vom Regierungsrat verabschiedeten «Aktionsprogramm Stadtentwicklung» Ende der 90er Jahre, ist die gesteigerte Erwartung an die Aufenthaltsqualität und die Fussgängerfreundlichkeit des öffentlichen

Raumes unbestritten. In der Folge standen und stehen auch heute der Rückgewinn von Verkehrsflächen für die Fussgängernutzung und die Steigerung der Aufenthaltsqualität im Rahmen der Erneuerung und Umgestaltung von öffentlichen Räumen im Fokus. Beispiele wie der Wettsteinplatz, der Hebelplatz oder aktuell der Wielandplatz dokumentieren dies. Dabei wird neben einem reinen Flächengewinn bei einer Gesamterneuerung der städtischen Infrastruktur – besonders bei Plätzen – auch das Ziel verfolgt, Aufenthaltsmöglichkeiten in Form von Sitzgelegenheiten zu schaffen und/oder die Aufenthaltsqualität durch Grün- oder Wasserelemente zu steigern.

Abbildungen 5 und 6: Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum

5.3.1 Gestaltungskonzept Innenstadt

Diese Haltung liegt auch dem Entwicklungsrichtplan Innenstadt beziehungsweise seinen drei zentralen Bausteinen Nutzung, Verkehr und Gestaltung zugrunde. Das Gestaltungskonzept Innenstadt (GKI) bildet dabei die Grundlage für die Entwicklung von Gestaltungsprojekten für Strassen, Gassen und Plätze in Basels Innenstadt. Der Grosse Rat hat das Konzept Anfang 2015 mit grosser Mehrheit beschlossen. Mit der Umsetzung des Gestaltungskonzepts Innenstadt werden die öffentlichen Räume konsequent so gestaltet, dass Aufenthaltsqualität und subjektives Sicherheitsempfinden verbessert werden. Parallel zu diesen baulichen Massnahmen wurde 2016 gemeinsam mit dem Verein Pro Innerstadt Basel die Kampagne „Wohlfühlen in der Basler City“ lanciert. Diese hat zum Inhalt, der Öffentlichkeit Sitzgelegenheiten in Strassen oder Gassen anzubieten, in denen aufgrund von anderen Nutzungen (z.B. der Anlieferung zu gewissen Tageszeiten) kein Mobiliar fix montiert werden kann. Die Stühle, deren Bewirtschaftung (Rein- und Rausstuhlen) durch die ansässigen Geschäfte erfolgt, erfreuen sich seit dem Einführungsjahr grosser Beliebtheit, weshalb die Kampagne im 2018 auf weitere Strassen erweitert wurde.

Abbildung 7: Fussgängerfreundliche Gestaltung in der Innerstadt

Abbildung 8: Sitzgelegenheiten vor Geschäft (mobil)

Im Perimeter des Gestaltungskonzepts Innenstadt wurden bereits zahlreiche Strassen, Gassen und Plätze erneuert, es sind Umgestaltungen im Bau oder für die nächsten fünf bis zehn Jahren geplant:

	Strassen / Gassen	Plätze
umgesetzt	Aeschengraben Archivgässlein Augustinergasse Elisabethenstrasse Gemsberg Gerbergässlein Gerbergasse [4] Greifengasse Grünpfahlgasse Heuberg Klosterberg Martinsgasse Mittlere Rheinbrücke Münsterberg Rittergasse Spalenberg Trillengässlein Unterer Heuberg	Elisabethenkirchplatz Martinskirchplatz Münsterplatz
zurzeit im Bau	Rosentalstrasse Schlüsselberg St. Alban-Graben	
geplant [5]	Aeschenvorstadt Barfüssergasse Blumengasse Claragraben Clarastrasse Freie Strasse Kaufhausgasse Luftgässlein Petersgasse Petersgraben Rheingasse Schifflände Spalenring Spalenvorstadt [6] Streitgasse [7] St. Alban-Vorstadt Theaterpassage / Fasnachtsgasse	Claraplatz Rümelinsplatz inkl. Schnabelgasse und Münzgasse

5.3.2 Leitbild Strassenbäume

Nebst der Gestaltung von Strassen, Gassen und Plätzen wird die Qualität einer Fussverkehrsinfrastruktur auch durch Grünstrukturen wie Einzelbäume, Alleen, Hecken und Rabatten bestimmt. Abwechslungsreiche Wege sind attraktiv und werden als kurzweilig empfunden. Hingegen wirken Anlagen, die vorwiegend auf die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ausgerichtet sind, monoton und werden subjektiv als länger empfunden. Baumreihen oder Grünelemente vermitteln eine angenehme Atmosphäre, spenden im Sommer Schatten und ermöglichen das Wahrnehmen der Jahreszeiten. Sie erhöhen zudem die Umweltqualität, weshalb sie in der Planung entsprechend berücksichtigt werden sollten. In der Stadt Basel werden Alleen und Baumreihen bereits seit 1979 proaktiv gefördert, um städtebauliche Qualitäten auch für zukünftige Generationen sicherzustellen. 1993 hat der Regierungsrat das „Leitbild Strassenbäume“ beschlossen. Das Leitbild bildet seither eine wichtige Grundlage für Planungen im öffentlichen Raum, da es Aussagen darüber macht, in welchen Strassen die Pflanzung von Baumreihen oder

[4] zwischen Marktplatz und Rüdengasse
[5] vsl. Baubeginn in den nächsten 5–10 Jahren, z.T. abhängig von politischen Entscheiden
[6] zwischen Spalentor und Schützenmattstrasse
[7] Freie Strasse bis Barfüsserplatz

Alleen aus städtebaulichen Überlegungen sinnvoll und gut ist. Das Leitbild wurde inzwischen in das 2004 vom Regierungsrat beschlossene Freiraumkonzept übertragen, das die Freiraumthematik gesamthaft und umfassender behandelt. Bei der Festlegung des Fusswegnetzes des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege wurde das Leitbild Strassenbäume berücksichtigt.

5.3.3 Hindernisfreie Gestaltung

Taktil visuelle Markierungen

In relevanten Schweizer Normen ist festgehalten, bei welchen Situationen taktil-visuelle Markierungen angebracht werden müssen (z.B. Trottoirüberfahrten, ÖV-Haltestellen). Solche Markierungen werden in Basel selbstverständlich flächendeckend umgesetzt. An weiteren geeigneten Standorten können solche Markierungen (Leitsysteme über einen grossen Platz) ebenfalls zweckmässig sein. Die Verwaltung arbeitet bei solchen Fragestellungen mit dem Behindertenforum zusammen.

Trottoirüberfahrten und -absenkungen

Um allen zu Fuss Gehenden das Queren von Strassen zu erleichtern, sollen die Trottoirs möglichst an allen Fussgängerübergängen (z.B. Fussgängerstreifen, Knotenbereichen und Einmündungen etc.) abgesenkt werden, so dass ein Queren auch für mobilitätseingeschränkte Personen (mühelos) möglich ist. Im Kanton Basel-Stadt sind bereits ca. 90% aller offiziellen Übergänge abgesenkt, die restlichen 10% werden entweder aufgrund von Bürgeranfragen und/oder koordiniert mit geplanten Erhaltungsmassnahmen umgesetzt.

Durchgehende Trottoirs, sogenannte Trottoirüberfahrten, werden eingerichtet, um dem Fussverkehr sichere und vortrittsberechtigte Querungen über Nebenstrassen zu gewähren. Trottoirüberfahrten verdeutlichen den Übergang von T50-Strassen in T30-Zonen. Sie bremsen den in das verkehrsberuhigte Gebiet einfahrenden Verkehr ab und verdeutlichen dem ausfahrenden Verkehr aus der T30-Zone die Vortrittsverhältnisse von querenden Fussgängern und dem Verkehr auf der T50-Strasse. Verläuft eine Veloroute über diesen Übergang findet eine Interessenabwägung zwischen Fuss- und Veloverkehr statt. Je nach Bedeutung wird allenfalls auf eine Trottoirüberfahrt verzichtet.

Wichtig bei Trottoirüberfahrten sind die taktil-visuellen Leitlinien, die es auch sehbehinderten/-geschwächten Personen erlauben, den Abschnitt des durchgehenden Trottoirs zu erkennen, der von Autos überfahren werden kann (siehe nachfolgender Abschnitt). Seitdem gemäss Schweizer Normen taktil-visuelle Markierungen auf Trottoirüberfahrten Pflicht sind, werden alle neuen Trottoirüberfahrten standardmässig damit ausgerüstet. Einige bestehende Trottoirüberfahrten haben noch keine taktil-visuelle Markierungen. Im Rahmen der personellen Ressourcen werden seit 2016 solche noch fehlenden Markierungen nachgerüstet.

Abbildungen 9 und 10: Trottoirüberfahrten mit taktil-visueller Markierung

5.4 Fussgängerquerungen und -verbindungen

5.4.1 Schwachstellen

Zu Fussverkehrsverbindungen hat der Kanton Basel-Stadt bereits im Rahmen mehrerer Mitwirkungsverfahren entsprechende Problemstellen eruiert. Zu den Verfahren gehören die «Werkstadt Basel» und diverse Quartierrundgänge. Auch Bevölkerung und Vereine haben direkt bei der Verwaltung einzelne Schwachstellen eingegeben. Das Bau- und Verkehrsdepartement führt die Listen mit Netzlücken und Schwachstellen aufgrund eigener Analyse, systematischer Sicherheitsüberprüfungen und Eingaben von Bevölkerung und Verbänden kontinuierlich fort. Die Qualität der Fusswege ist eine Daueraufgabe, die den Rahmenbedingungen einer sich verändernden Stadt unterliegt. Verbesserungen für den Fussverkehr werden laufend umgesetzt, wo einfach möglich als Sofortmassnahmen bzw. möglichst zeitnah. Aufwändigere Verbesserungen werden im Rahmen von Erhaltungs- oder Umgestaltungsprojekten realisiert.

Die im Rahmen des Umsetzungsprogramms zum Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege zu erhebenden Abschnitte, die als Teil des Fusswegnetzes Verbesserungsbedarf aufweisen (siehe Kap. 3.7.2), sollen gemäss Priorität und möglichst in Koordination mit Erhaltungsmassnahmen oder anderen Vorhaben behoben werden.

5.4.2 Netzlücken

Die wichtigsten Netzlücken auf dem Fusswegnetz im Kanton Basel-Stadt sind im Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege festgehalten. Darin werden 21 städtische und 19 kantonale Vorhaben ausgewiesen. Diese sind in den kommenden Jahren zu planen und umzusetzen. Den groben Zeitplan gibt das zugehörige Umsetzungsprogramm aufgrund der Bedeutung und Abhängigkeit von anderen Vorhaben vor (siehe Kap. 3.7.2).

Aufgrund der Terminierung im Umsetzungsprogramm werden für die kommende vierte Generation des Agglomerationsprogramms Massnahmen zur Eingabe ausgewählt, um von der Mitfinanzierung des Bundes zu profitieren (siehe Kap. 7.3). In den bisherigen drei Generationen des Agglomerationsprogramms Basel sind bereits einige Massnahmen zugunsten des Fussverkehrs eingegeben worden. Dazu gehören folgende als A-Projekte vom Bund genehmigte (1. und 2. Generation) bzw. von der Agglomeration eingereichte (3. Generation[8]) Massnahmen:

- Velo- und Fussgänger-Brücke SNCF (Zollibrücke)
- Velo-/Fussverbindung St. Johanns-Park–Huningue (Rheinpromenade)
- Fuss- und Veloverbindung Weilstrasse mit Anschluss Wiese
- Bahnquerungen S-Bahnlinie[9]
- Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse–Theodor Herzl-Strasse [10]
- Veloerschliessung regionaler Arbeitsplatzschwerpunkt Dreispitz [9]
- Fuss- und Veloverbindung Hafen Kleinhüningen/Klybeck
- Fuss-/Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»
- Fuss- und Veloerschliessung an Parc des Carrières (Bachgraben–Rue de Bâle)
- LV-Erschliessung Areal Hagnau (Fussgängerbrücke über Birs)
- Bahnunterführung Rüchligweg/Hebelschulhaus
- Bahnunterführung Grienbodenweg

Weitere Netzlücken auf dem lokalen Netz können u.a. im Rahmen von Arealentwicklungen geschlossen werden. Zudem wird das Ziel verfolgt, die Stadt für den Fussverkehr möglichst durchlässig zu gestalten. Daraufhin wird im Rahmen der Möglichkeiten bei Bauprojekten hingewirkt (z.B. in Bebauungsplänen).

[8] Für die 3. Generation liegt die Botschaft zum Bundesbeschluss vom September 2018 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr vor. Der Bundesbeschluss dazu wird noch im 2. Quartal 2019 erwartet.
[9] Drei Bahnquerungen in Riehen: Grienbodenweg, Friedhofweg, Geothermieweglein
[10] Auch für Fussverkehr

5.4.3 Querungen

Querungen über Strassen und (Tram-)Gleise sind wichtige Verbindung des Fussverkehrs, um die Trennwirkung von Verkehrsachsen zu reduzieren. Zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten gibt es viele mögliche Massnahmen. Dazu gehören:

- Neuer Übergang mit Vortritt für Fussverkehr (z.B. Fussgängerstreifen, Trottoirüberfahrt)
- Neue Querungshilfe (z. B. Mittelinsel)
- Änderung Kreuzungssituation (z.B. Reduktion der Verkehrsfläche)
- Verschiebung der Querung näher an Wunschlinie
- Sicht an bestehenden Querungsstellen verbessern

Querungen werden aufgrund von Defiziten, geänderter Verkehrssituation oder neuer Wunschlinien überprüft, optimiert bzw. erstellt. Ihre Verbesserung ist deshalb eine Daueraufgabe. Insbesondere aufgrund mangelnder Sichtverhältnisse sind in den letzten Jahren zahlreiche Verbesserungen umgesetzt worden. Aktuell sind folgende Optimierungen in Planung bzw. Umsetzung:

Querungen mit Lichtsignalanlagen
Seit einiger Zeit werden für zu Fuss Gehende Sensortaster mit Anmeldebestätigung installiert. Damit können Fussgängerinnen und Fussgänger erkennen, dass sie vom System erfasst sind und bald Grün erhalten werden.

Im Rahmen eines Pilotversuchs testet das Amt für Mobilität an der Fussgänger-Lichtsignalanlage in der Flughafenstrasse beim Kannenfeldpark neue Möglichkeiten der intelligenten Fussgängersteuerung. Ziel ist es, die Grün- und Rotphasen noch besser auf die Bedürfnisse der zu Fuss Gehenden abzustimmen und insgesamt bedarfsgerechter zu regeln.

Viele Lichtsignalanlagen weisen taktile Vorrichtungen auf, welche die Freigabe von Fussgängerübergängen für Sehbehinderte durch Vibration oder Geräusche anzeigen. Diese wurden in Absprache mit Sehbehindertenverbänden dort angebracht, wo regelmässig Bedarf bestand. Seit einigen Jahren werden diese bei allen neuen oder zu erneuernden Lichtsignalanlagen angebracht. Abhängig vom Lebenszyklus der Lichtsignalanlagen werden diese Zusatzeinrichtungen für Sehbehinderte zukünftig flächendeckend vorhanden sein.

Querungen von Tramgleisen
Die Markierung «Achtung Strassenbahn» bei Fussgängerstreifen richtet sich an den Fussverkehr und soll die Verkehrssicherheit durch eine Erhöhung der Aufmerksamkeit bei den Fussgängern verbessern. Die Markierung stellt ein Mittel dar, um der Unfallträchtigkeit der Schnittstelle Tramschiene/Fussgängerstreifen entgegenzuwirken. Ein vom ASTRA gemeinsam mit den hauptsächlich betroffenen Städten durchgeführter Versuch hat gezeigt, dass diese Massnahme tatsächlich einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit aufweist. In der laufenden Revision des Verkehrsrechts ist die Aufnahme dieser Massnahme deshalb vorgesehen. Sobald sie im Verkehrsrecht aufgenommen ist, wird die Umsetzung an betroffenen Fussgängerstreifen vorbereitet.

5.5 Hindernisfreie Tram- und Bushaltestellen

Jeder Tram- und Buspassagier ist auch ein Fussgänger auf dem Weg von der und zur Haltestelle. Ein hindernisfreier Zugang zum öffentlichen Verkehr ist für alle Fahrgäste ein Gewinn an Komfort. Dazu braucht es Haltestellen mit hoher Haltekante sowie Niederflurfahrzeuge, die es allen Fahrgästen erlauben, einfach und bequem ins Tram oder in den Bus zu gelangen. Für Rollstuhlfahrende, Gehbehinderte, aber auch für viele ältere Menschen ist dieser hindernisfreie Zugang unentbehrlich, um den öffentlichen Verkehr selbstständig nutzen zu können. Andere Fahrgäste sind temporär auf hohe Haltekanten angewiesen, sei es mit Kinderwagen, Gepäck oder mit Krücken.

Zur Umsetzung der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG) bei Tram- und Bushaltestellen hat der Grosse Rat 2012[11] und 2017[12] zwei Ratschläge mit entsprechenden Grundsatzentscheiden und finanziellen Mitteln bis 2021 genehmigt.

Der Regierungsrat hat mit Beschluss vom 2. April 2019 dem Grossen Rat den ersten Statusbericht zum Stand der Umsetzung der Anforderungen des BehiG auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt vorgelegt. Zudem hat der Regierungsrat einen Umsetzungsplan für hindernisfreie Tram-, Kombi- und Bushaltestellen beschlossen. Dieser zeigt auf, welche Haltestellen im Rahmen von Erhaltungsmassnahmen oder Gesamtprojekten bis Ende 2023 ohnehin umgebaut werden. Für die verbleibenden Haltestellen nimmt der Umsetzungsplan entsprechend ihrer Zugänglichkeit im Ist-Zustand und ihrer Bedeutung eine Priorisierung vor. Gemäss Umsetzungsplan sind per Ende 2023 rund 90% der Tram- und Kombihaltestellen sowie 96% der Bushaltestellen hindernisfrei umgebaut oder gewähren den Zugang mit Klapprampe. Bis Ende 2028 steigt die Zugänglichkeit auf 98% bzw. 100%.

Nebst den baulichen Anpassungen für einen niveaugleichen Einstieg beinhaltet eine hindernisfreie Tram- und Bushaltestelle auch Massnahmen für hör- und sehbehinderte Menschen. Informationen an den Haltestellen und in den Fahrzeugen werden nach Möglichkeit nach dem Zwei-Sinne-Prinzip angeboten (akustisch/visuell/taktil).

Konkret markiert der Kanton bei sämtlichen hindernisfreien Haltestellen die erste Türe mit taktil erfassbaren Aufmerksamkeitsfeldern. Die BVB sowie die BLT haben ihre Fahrzeuge mit einem akustischen Türfindesignal ausgestattet oder sind daran, diese nachträglich ausrüsten. In Prüfung bei der BVB befinden sich zurzeit verschiedene technische Möglichkeiten, die Dynamische Fahrgastinformation (DFI) auch akustisch zugänglich zu machen.

5.6 Kommunikation, Serviceangebote und Aktionen

Damit die vorhandene Infrastruktur auch optimal genutzt wird, helfen Kommunikation, Serviceangebote und Aktionen die Vorteile der Mobilität zu Fuss besser bekannt zu machen. Sie fördern die Akzeptanz und wecken Freude am zu Fuss gehen. Auf der Webpräsenz von „Basel unterwegs“ (www.basel-unterwegs.ch) finden alle interessierten Personen nützliche Informationen zur Fortbewegung zu Fuss. Während der jährlich stattfindenden Mobilitätswoche Basel Dreiland (www.mobilitaetswoche.bs.ch) sind die Gäste dazu eingeladen, Stadt und Region an Führungen und Exkursionen zu Fuss besser kennen zu lernen. Schliesslich tragen das Amt für Mobilität und die Kantonspolizei mit der Kampagne «Fair im Verkehr» (www.fair-im-verkehr.ch) für ein besseres Verkehrsklima zwischen allen Verkehrsteilnehmenden bei – also auch in Bezug auf die Fussgängerinnen und Fussgänger.

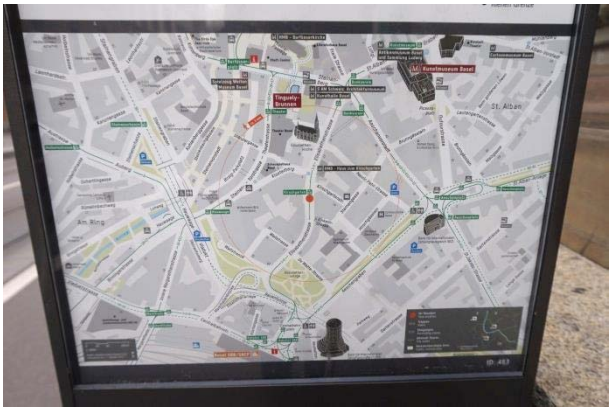
5.6.1 Fussgängerorientierungssystem Basel-Stadt

Gezielte Serviceangebote für den Fussverkehr wie das Fussgängerorientierungssystem „Basel Info“ erleichtern und attraktiveren das Zufussgehen in der Stadt.

[11] P121070: Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG) auf dem Tramnetz des Kantons Basel-Stadt; Ausgabenbewilligung für die Projektierung von Anpassungen der Allmendinfrastruktur und Finanzierung der notwendigen Fahrzeugumbauten der BVB
[12] P 16.1474.01: Ratschlag II zur Umsetzung des Bundesgesetzes zur Behindertengleichstellung (BehiG) auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt – Ausgabenbewilligungen für die Gesamtkoordination, Planung und Projektierung, Rahmenausgabenbewilligung für die Ausführung der Anpassung der Allmendinfrastruktur sowie Vergabe eines Darlehens an die BVB für die notwendigen Fahrzeugumbauten

Abbildungen 11 und 12: Fussgängerorientierungssystem

Der Kanton Basel-Stadt verfügt mit „Basel Info“ seit Sommer 2017 über eine zusammenhängende Fussgängerorientierung. Ortsunkundige finden sich in Basel durch benutzerfreundliche Stadtpläne auf Stelen im öffentlichen Raum besser zurecht. Das neue Kartenmaterial ist ebenfalls in gedruckter Form an touristisch wichtigen Ankunftsorten in der Stadt und in Hotels erhältlich sowie im Internet mobil zugänglich. Ein wichtiger Bestandteil des neuen Systems sind die über 700 neuen Hal-testellen-Stelen an den BVB- und BLT-Linien (auf bzw. nahe Stadtgebiet), die ebenfalls mit dem neuen Kartenmaterial ausgestattet wurden. Von diesen detaillierten Umgebungskarten profitieren nicht nur Gäste, sondern auch Bewohnerinnen und Bewohner von Basel sowie Menschen, die hier arbeiten. Die Verknüpfung vom öffentlichen Verkehr mit dem Fussverkehr konnte damit deutlich verbessert werden.



Abbildungen 13 und 14: Fussgängerorientierungssystem

5.6.2 Signalisation von Freizeitangeboten

Basel-Stadt verfügt über erlebnisreiche insgesamt rund vierzig signalisierte Wander- und Spazierrouten. Die Start- und Endpunkte der Routen sind vom Zentrum aus schnell zu erreichen und gut mit dem öffentlichen Verkehr verknüpft.

Abbildungen 15 und 16: Signalisation Spazier- und Wanderwege

5.6.3 Informations- und Serviceplattform www.basel-unterwegs.ch

Als zentrale Anlaufstelle steht www.basel-unterwegs.ch für Fragen zum Fussverkehr zur Verfügung. Auf der empfängerorientierten Webseite stellt das Amt für Mobilität Informationen zum Zufussgehen möglichst umfassend bereit und weckt Interesse an der Fortbewegung zu Fuss. Im Blog werden regelmässig Interviews sowie Berichte zu aktuellen Fussverkehrs-Themen publiziert. Die Plattform steht seit April 2016 zur Verfügung. Die Partner Pro Velo beider Basel, Verkehrs-Club der Schweiz Sektion beider Basel, Fussverkehr Region Basel und der Zweiradverband Nordwestschweiz unterstützen den Webauftritt. Im Monat wird die Webseite rund 10‘000 mal aufgerufen.

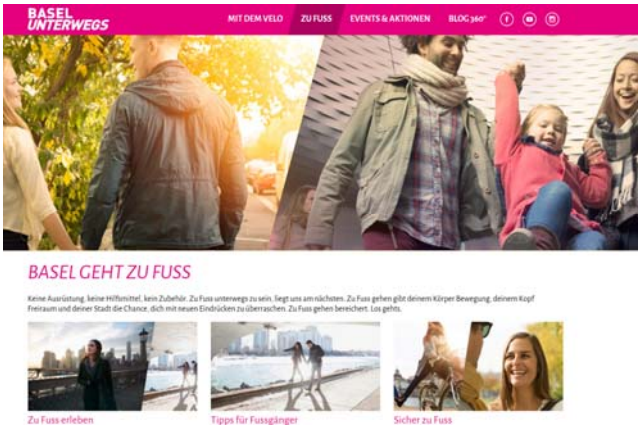


Abbildung 17: Webseite „Basel unterwegs“

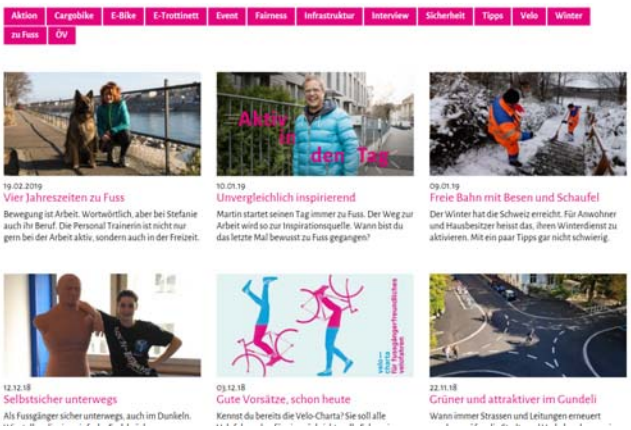


Abbildung 18: Blog-Einträge auf „Basel unterwegs“

5.6.4 „Fair im Verkehr“-Kampagne

Dem Regierungsrat ist ein gutes Verkehrsklima im Sinne eines respektvollen Verhaltens ein wichtiges Anliegen. Deshalb arbeiten das Amt für Mobilität und die Verkehrsprävention der Kantonspolizei seit vielen Jahren mit der Kampagne „Fair im Verkehr“ gemeinsam daran, gegenseitige Rücksichtnahme zu fördern, für mehr Toleranz im Verkehr zu sensibilisieren und einen fairen Umgang zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu erreichen.

Die Kampagne „Fair im Verkehr“ wird auch dieses Jahr durchgeführt. Ob Auto-, Töff-, Velofahrer oder zu Fuss unterwegs – ein faires Miteinander im Verkehr ist für alle entspannter. Im hektischen Alltag wird die Fairness im Verkehr manchmal vergessen. „Fair im Verkehr“ erinnert an die Rücksichtnahme und setzt sich für einen respektvollen, toleranten und freundlichen Umgang ein, ganz egal um welche Art Verkehrsteilnehmende es sich handelt.

5.6.5 „Attention-Massnahme“ als Aktionsplattform

Gezielte Aktionen erzeugen Aufmerksamkeit für aktive Mobilität. Unter Einbezug von Kooperations- und Medienpartnern werden Zufussgehen und Velofahren als Fortbewegungsart präsent und bewirken Öffentlichkeit in einem positiven Sinn. Letztes Jahr widmete sich die „Attention-Massnahme“ mit dem SattelFest einem Velothema. Dieses Jahr wird es ein Thema zum Fussverkehr sein (zurzeit in Planung).

5.6.6 Mobilitätswoche Basel Dreiland

Die Mobilitätswoche Basel Dreiland macht das Zufussgehen und andere Formen nachhaltiger Fortbewegung zum Erlebnis. Mit sechzig bis siebzig kostenlosen Aktionen lädt die Festwoche zum Mitmachen und Ausprobieren umweltfreundlicher Fortbewegungsarten ein.

Abbildungen 19 und 20: Eindrücke von der Mobilitätswoche Basel Dreiland

Die Mobilitätswoche weckt positive Emotionen und die Freude am Zufussgehen. Die Aktionen (z.B. „Altstadtgeschichten“ oder „Urban Art City Tours“) setzen das Zufussgehen in einen positiven Kontext und vermitteln die Vorteile aktiv und anschaulich. Mit der Präsenz der Aktionen im öffentlichen Raum tragen diese auch zu einer erhöhten Aufmerksamkeit und verstärkten Öffentlichkeit des Zufussgehens bei. Rund vierzig Partner aus Basel und dem Dreiland unterstützen jedes Jahr die Mobilitätswoche. Viele Medien berichten jeweils darüber und fast sechzig Webseiten thematisieren die Mobilitätswoche.

Die Europäische Mobilitätswoche 2019 wird unter dem Motto *Aktive Mobilität – Schwerpunkt Fussverkehr* („Walk with us!“) stattfinden.

Abbildungen 21 und 22: Eindrücke von der Mobilitätswoche Basel Dreiland

6. Entwicklung des Fussverkehrs

Zur Evaluierung der Fussverkehrsförderung besteht bereits ein System von Messgrössen. Es greift einerseits auf bestehende Erhebungen zurück und wird andererseits durch eigens erhobene Kennzahlen ergänzt. Im Wesentlichen werden folgenden Daten beurteilt:

- Verkehrsleistung Fussverkehr (Fussverkehrsindex, jährlich, Amt für Mobilität BS)
- Modal-Split Stadtbevölkerung Basels (Mikrozensus Verkehr, alle fünf Jahre, BFS, ARE)
- Unfälle mit Beteiligung von zu Fuss Gehenden (Jahresunfallstatistik, jährlich, Kantonspolizei BS)
- Zufriedenheit mit Fussverkehr (Kantonale Befragung, alle vier Jahre, Statistisches Amt BS)
- Bewertung der Fussgängerfreundlichkeit (Städteranking, erstmals 2019, umverkehr / Fussverkehr Schweiz / Hochschule Rapperswil)

Alle genannten Daten fliessen in das Monitoring-System für den Fussverkehr ein. Auf diese Weise können Ergebnisse und Entwicklungstrends kontinuierlich beobachtet werden. Bei Bedarf sind zielgerichtete Anpassungen der Projekte und Massnahmen an besondere Erfordernisse möglich.

6.1 Fussverkehrsindex

Damit die Fussverkehrsinfrastruktur laufend optimiert werden kann, sind Daten und Zahlen über das Fussverkehrsaufkommen sehr wichtig. Seit 2010 ermittelt der Kanton Basel-Stadt anhand von Verkehrszählungen die Entwicklung der Verkehrsleistung (Personenkilometer) im Kantonsgebiet. Der Index für den Fussverkehr basiert auf 18 Zählstellen und wird seit 2013 erhoben. Im Gegensatz zum Veloindex wird der Fussverkehrsindex nicht wetterbereinigt. Das Statistische Amt konnte im Gegensatz zum Veloverkehr keinen signifikanten Zusammenhang zwischen Wetter und Fussverkehrsaufkommen ermitteln. Das Ziel, die Anteile des öffentlichen Verkehrs, von Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehr zu steigern, wurde in den letzten acht Jahren erreicht. Für den Fussverkehr konnte eine leichte, für den öffentlichen Verkehr eine moderate und für den Veloverkehr sogar eine sehr deutliche Zunahme nachgewiesen werden.

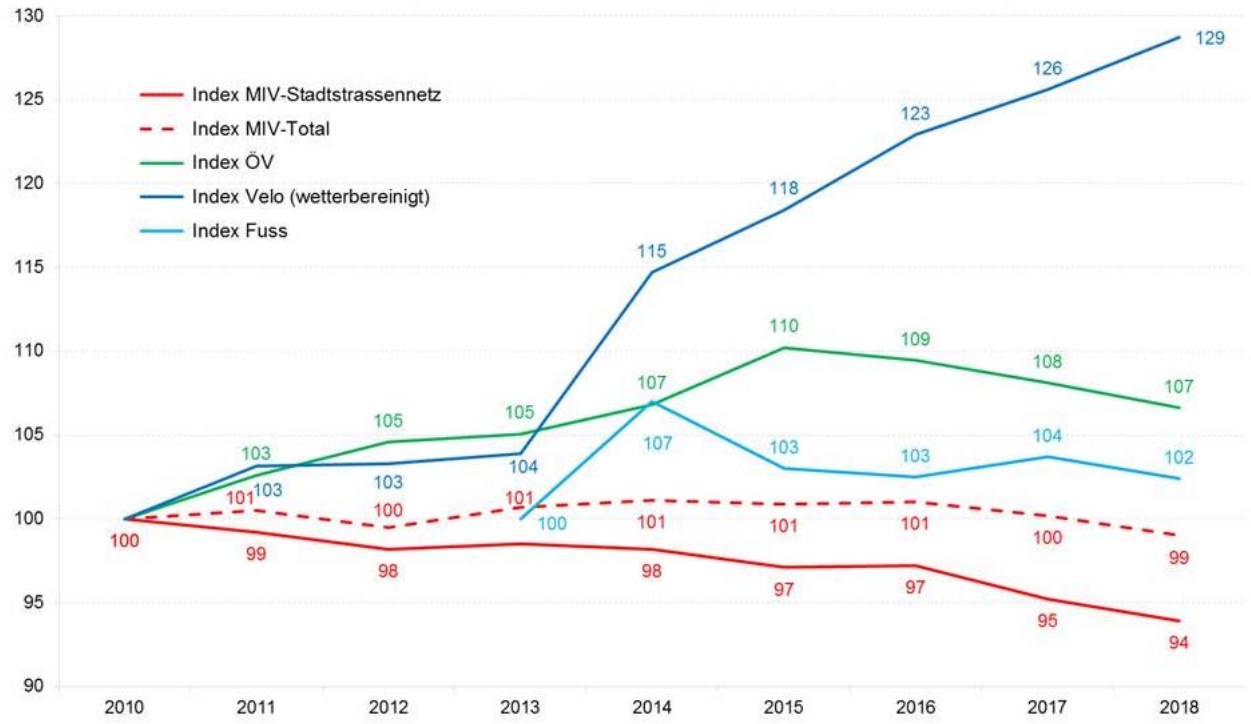


Abbildung 23: Verkehrsindizes Kanton Basel-Stadt (hellblau = Index Fussverkehr)

6.2 Bevölkerungsbefragung

Um die Zufriedenheit der Bevölkerung mit der vorherrschenden Fussverkehrsinfrastruktur zu erfahren, führt das Statistische Amt Basel-Stadt alle vier Jahre eine Bevölkerungsbefragung im Kanton durch. Die Befragung gibt Aufschluss über die Zufriedenheit aller Verkehrsarten (Fuss, Velo, ÖV, MIV). Erfreuliche Tatsache ist, dass die Zufriedenheit des Fussverkehrs („sehr zufrieden“ und „eher zufrieden“) von 85.1% im Jahre 2011 auf 87.7% im Jahre 2015 gestiegen ist. Die Zufriedenheit bei allen anderen Verkehrsarten hat in diesem Zeitraum abgenommen und dies, ausser beim ÖV, auf ein deutlich tieferes Niveau (z.B. Zufriedenheit MIV im Jahre 2011: 70.3%, im 2015: 57.1%).

6.3 Städteranking – Projekt GehSund

Umverkehr, Fussverkehr Schweiz und die Hochschule Rapperswil werden zusammen 16 Städte, darunter auch Basel, auf ihre Fussgängerfreundlichkeit hin bewerten. Es sollen Handlungsmöglichkeiten aufgezeigt und ein Städtevergleich ermöglicht werden. Die Bewertung der Fussgängerfreundlichkeit der Städte wird über drei Instrumente erfolgen:

- Fussverkehrstest Infrastruktur (Begehung vor Ort und Bewertung gemäss Raster)
- Indikatorenset Fussverkehrsfreundlichkeit (Interview mit Fachperson(en) der jeweiligen Stadt)
- Zufriedenheitsumfrage Bevölkerung (analog Prix Velostädte-Umfrage)

Das Projekt wird von Energie Schweiz sowie von Partnerstädten finanziert. Auch der Kanton Basel-Stadt unterstützt das Projekt finanziell. In Basel wird die Begehung vor Ort voraussichtlich zwischen März und April 2019 stattfinden, die Informationsveranstaltung zwischen Juli und September 2019. Über die Ergebnisse wird das Amt für Mobilität dann auf seiner Webseite berichten.

6.4 Zukunftsperspektive

Der Fussverkehr wird auch bei sich wandelnden Mobilitätssystemen eine ganz wichtige Rolle in der Stadt der Zukunft spielen. Als Zugang zu anderen Verkehrsmitteln – welcher Art auch immer

– bleibt er unerlässlich. Er ist die einfachste und den meisten Menschen offenstehende Fortbewegungsart, unabhängig von Alter und finanziellen Möglichkeiten. „Walkability“ („Fussgängerfreundlichkeit/-eignung“) gilt deshalb auch als das Merkmal für eine hohe Lebensqualität in einer Stadt oder einem Quartier. Sie bringt gesundheitliche, umweltrelevante und ökonomische Vorteile mit sich, zukunftsrelevante Faktoren für eine attraktive Stadt.

7. Finanzierung

Für die Fussverkehrsförderung der letzten Jahre war die langjährige Finanzierungssicherung wesentlich. Mit Beschluss zur Initiative „Basel zu Fuss“ hat der Grosse Rat am 19. Februar 2003 einen sogenannten Rahmenkredit zur Förderung des Fussverkehrs über 5 Mio. Franken gesprochen. Diese Mittel wurden in den folgenden Jahren zugunsten von Fussverkehrsmassnahmen eingesetzt.

Als Bestandteil des Gegenvorschlags zur Städteinitiative wurde 2010 als Nachfolgelösung eine „Rahmenausgabenbewilligung zur Förderung des Langsamverkehrs“ über 10 Mio. Franken gesprochen. Die Mittel aus dieser Rahmenausgabenbewilligung (RAB) wurden für Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs eingesetzt und sind ebenfalls ausgeschöpft.

7.1 Aktuelle Finanzierung von Massnahmen

Gegenwärtig und künftig werden kleinere Projekte und Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs über die Erfolgsrechnung des BVD finanziert. Dafür steht eine eigens eingerichtete Position Langsamverkehr zur Verfügung, welche die ausgelaufene oben erwähnte RAB abgelöst hat. Grund für diesen Finanzierungsmodus ist, dass nach Finanzhaushaltgesetz Mittel aus einer RAB in der Investitionsrechnung weder für kleine Infrastrukturmassnahmen oder Projektierungen (<300‘000 Franken) noch für Konzepte und Planungen, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sowie Monitoring eingesetzt werden dürfen. Grössere Fussverkehrsprojekte oder Fussverkehrsmassnahmen im Rahmen von Grossprojekten (als Gesamtvorhaben) werden über entsprechende Ausgabenbewilligungen finanziert, deren Genehmigung erfolgt auf ordentlichem Weg durch die zuständigen Instanzen.

7.2 Beantragte Finanzierung Gesamtkoordination

Mit Bericht vom 2. Juli 2019 beantragt der Regierungsrat beim Grossen Rat eine Ausgabenbewilligung für die Gesamtkoordination Fuss- und Veloverkehr, insbesondere zur Abstimmung aktueller Themen sowie für Umsetzungsprogramme, weitere Konzepte und Planung zur Vorbereitung der Umsetzung der Teilrichtpläne Velo bzw. Fuss- und Wanderwege von insgesamt 500‘000 Franken zu Lasten der Erfolgsrechnung des BVD, Planungspauschale. Detaillierte Erläuterungen können dem separaten Ausgabenbericht entnommen werden.

7.3 Mitfinanzierung durch Bund, Agglomerationsprogramm

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr beteiligt sich der Bund seit 2008 finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Von Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die mit ihren Agglomerationsprogrammen die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen. Der Bund beschliesst Beiträge an Vorhaben in Vierjahresetappen, sogenannten Generationen. Den Beitragssatz legt er nach Prüfung der Programme der jeweiligen Generation in Abhängigkeit von deren Wirkung fest.

Im September 2018 hat der Bundesrat seine Botschaft zum Bundesbeschluss für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr der dritten Generation zuhanden des Parlaments verabschiedet. Während der Agglomeration Basel in der zweiten Generation noch ein Beitragssatz von 35% gesprochen worden ist, beträgt der Beitragssatz für die dritte Generation gemäss aktueller Botschaft erfreulicherweise 40%.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Elisabeth Ackermann
Präsidentin

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin