



Zu Fuss unterwegs bringt Lebensqualität
im Alltag und in der Freizeit

Zu Fuss in Basel – Vorteile für alle



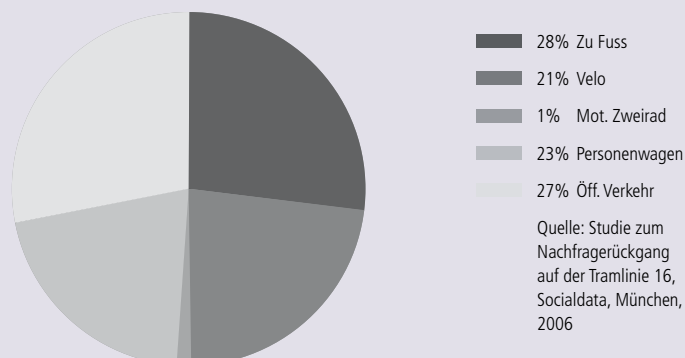
Zu Fuss in Basel – eine umweltfreundliche, gesunde und abwechslungsreiche Fortbewegung



Ein grosser Teil der Basler Bevölkerung schätzt das Zu Fuss gehen als umweltfreundliche und gesunde Fortbewegung wie auch als Erholung. Möglichkeiten dazu gibt es in und um Basel viele.

Zu Fuss gehen ist die elementare Form der Mobilität. Auch wenn oft der grösste Teil eines Weges mit anderen Verkehrsmitteln, wie dem Tram, Zug oder Auto zurückgelegt wird, beginnen und enden viele Wege zu Fuss. In der Stadt Basel wählen sogar 28% der Bevölkerung für den gesamten Weg das Zu Fuss gehen.

Verkehrsmittelwahl Stadt Basel 2001



Da die Attraktivität des Fussverkehrs stark von der örtlichen Siedlungsstruktur und Nutzung beeinflusst wird, erweist sich Basel als ideale Fussverkehrs-Stadt: Die rund 166'000 Einwohner zählende Stadt ist im Vergleich zu anderen Schweizer Städten dichter besiedelt und die Nutzungsdurchmischung ist hoch. Publikumsintensive Orte wie die Universität und Einkaufsstrassen sind zentral gelegen. Der Bahnhof ist von der Innenstadt her gut erreichbar. Pärke, lokale Einkaufsmöglichkeiten und Schulen sind über alle Quartiere verteilt. Der Fussverkehr hat somit grosse Potenziale, die dank einer nachhaltigen und umsichtigen Planung noch besser ausgeschöpft werden können.

Die Bedeutung des Fussverkehrs für ein nachhaltiges Verkehrssystem:

- Er ist sozial: freie Bewegung für alle Alters- und Gesellschaftsschichten
- Er ist gesund: erhöhte Bewegungsaktivität der Bevölkerung und reduzierte Gesundheitskosten
- Er ist platzsparend: weniger Verkehrs- und keine Parkfläche, mehr Verkehrsteilnehmer pro m²
- Er ist energiesparend und umweltschonend: kein Benzinverbrauch, keine Schadstoff- und Lärmbelastung
- Er ist kosteneffizient: geringe Infrastrukturkosten
- Er ist abwechslungsreich: attraktive Freizeitbeschäftigung, sanfter Tourismus

Meilensteine für den Fussverkehr – die Politik macht mit



Die Förderung des Fussverkehrs ist nicht nur eine nationale Aufgabe, die der Kanton zu erfüllen hat, sondern ist der Regierung des Stadtkantons ein eigenes Anliegen, das sie seit langem fördert.

Fussgängerinnen und Fussgänger sind nicht lediglich als Randgruppe nebst dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr zu verstehen, sondern gelten als «vollwertige» Verkehrsteilnehmende, denen genauso viel Aufmerksamkeit gebührt wie den anderen.

Damit der Fussverkehr die gleiche Aufmerksamkeit erhält, wie sie der Veloverkehr geniesst, wurde 1998 die Initiative «Basel zu Fuss» eingereicht.

Die Basler Regierung erkannte zur gleichen Zeit die Wichtigkeit des Fussverkehrs, welche sich in den Regierungszielen von 1997–2001 und den Politikplänen der nachfolgenden Regierungsperioden sowie im Verkehrsplan Basel 2001 zeigt.

Eines der sechs Hauptziele des Verkehrsplans Basel 2001 ist:

«Mehr Platz für Fussgänger: Fussgänger sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Im öffentlichen Strassenraum müssen verstärkt Massnahmen zur Verbesserung der Fussgängerbeziehungen durchgeführt werden. Dazu gehören die Sicherstellung, die Ergänzung und die attraktive Gestaltung von Flächen und Achsen für den Fussgängerverkehr und deren Zusammenschluss zu Netzen, sichere Schulwege sowie die vermehrte Mischnutzung des Strassenraums für Begegnung und Spiel in den Wohngebieten. Vor allem im Innenstadtbereich sind die verkehrsfreien Fussgängerbereiche auszudehnen, miteinander zu verbinden und attraktiv zu gestalten».

Die Fussverkehrsförderung gewann mit der «Werkstadt Basel», einem partizipativen Prozess mit Bevölkerung und Wirtschaft zur Wohnumfeldaufwertung in den Jahren 1999–2001, und dessen Umsetzung im «Aktionsprogramm Stadtentwicklung» von 2001–2006 weiter an Wichtigkeit.

Der Grosse Rat entschied 2003 bei der Behandlung der Initiative «Basel zu Fuss» und des Regierungsrätlichen Berichtes, dass der Fussverkehr in allen relevanten Politikbereichen zu berücksichtigen ist, und sprach analog dem Veloverkehr einen Rahmenkredit.

Fussverkehrsförderung hat auch in anderen Bereichen eine grosse Bedeutung. So gilt der Fuss- und Veloverkehr im «Agglomerationsprogramm Basel» als Querschnittsthema. Er soll insbesondere als Zubringer zum öffentlichen Verkehr verstärkt werden.

Der Fussverkehr als Zubringer zum und Verbindungsglied im öffentlichen Verkehr.



Verbindliche Grundlagen – abgestützte Förderung des Fussverkehrs



Um den Fussverkehr so sicher wie möglich zu gestalten, muss konsequent eine effiziente und nachhaltige Fussverkehrsplanung verfolgt werden. Fussgänger sollen von sicheren, direkten und attraktiven Verbindungen profitieren können.

Bereits 1985 schuf der Bund mit dem Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege eine Grundlage, welche die Kantone verpflichtet, ein Fuss- und Wanderwegnetz auszuweisen und zu erstellen sowie hierfür eine Fachstelle einzurichten. Diese ist im Kanton Basel-Stadt beim Hochbau- und Planungsamt angesiedelt und beschäftigt sich seit dem Jahr 2000 mit dem gesamten Langsamverkehr, also auch dem Veloverkehr.

Im Umweltschutzgesetz Basel-Stadt von 1991 ist auf kantonaler Stufe die Erhöhung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel (Fuss, Velo- und öffentlicher Verkehr) am Gesamtverkehr und deren Bevorzugung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gesetzlich verankert.

Mit dem Verkehrsplan Basel 2001 wurde die Förderung des Fussverkehrs verwaltungsanweisend festgesetzt und ein Netz von Fuss- und Wanderwegen sowie grössere Massnahmen definiert. Darauf basiert der kantonale Teilrichtplan zu den Fuss- und

Wanderwegen, welcher nebst dem Wegnetz auch umfassend sämtliche Grundlagen zur Fussverkehrsförderung beinhaltet und voraussichtlich Ende 2006 von der Regierung genehmigt werden soll.

Mit dem vom Grossen Rat im 2003 gesprochenen Rahmenkredit über 5 Mio. Franken und den beschlossenen Prinzipien zur Förderung des Zu Fuss gehens verfügt die Verwaltung über eine gute Basis für die Fussverkehrsplanung und -umsetzung. Kleinere Verbesserungsmaßnahmen, wie Anpassungen zugunsten von Mobilitätsbehinderten oder Verbesserungen im Umfeld von Schulen und Spielplätzen, können so rasch und unbürokratisch zulasten des Rahmenkredits realisiert werden. Fussverkehrs-Massnahmen, die im Rahmen eines Grossprojektes umgesetzt werden können, werden dort integriert.

Attraktive Innerstadt: Mit einem optimierten Verkehrsregime sollen die Bedürfnisse der Bevölkerung, der Besucher und des Gewerbes bestmöglich abgedeckt werden.

Wirksame Massnahmen für die Sicherheit – Verbesserungen für die Fussgängerinnen und Fussgänger



Fussgängerinnen und Fussgänger sind eine Personengruppe mit sehr verschiedenen Ansprüchen an ihre Wege und die Verkehrssicherheit. Besonders die Schwächsten unter ihnen – Kinder und ältere Personen – haben einen verhältnismässig grossen Anteil am Fussverkehr: Sie sind umwegempfindlich und haben hohe Sicherheitsanforderungen. Massnahmen zu ihrer Sicherheit sowie direkte und attraktive Verbindungen sind daher zwingend.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, im Speziellen der Kinder, aber auch um fremden Verkehr aus den Wohnquartieren fernzuhalten, wurden fast sämtliche Quartierstrassen in Basel in Tempo-30-Zonen umgewandelt. Da Fussgängerinnen und Fussgänger empfindlich auf Umwege reagieren, können aber nicht nur Nebenstrassen fussgängerfreundlich gestaltet werden, auch Hauptachsen und direkte Verbindungen müssen fussgänger-tauglich sein. Die Sanierung von gefährlichen Stellen sowie der Bau von genügend breiten Trottoirs und sicheren Fussgängerquerungen haben daher hohe Priorität.

Die Massnahmen sollen aber nicht nur die objektive Sicherheit sondern auch das subjektive Sicherheitsempfinden der Fussgängerinnen und Fussgänger verbessern. Unattraktive Plätze und Strassenabschnitte sind deshalb auch umzugestalten.

Zur Erhöhung der objektiven Sicherheit werden folgende Massnahmen ergriffen:

- Neue Querungen mit Fussgänger-Vortritt schaffen (Fussgängerstreifen und Trottoirüberfahrten)
- Querungshilfen anbieten (Trottoirnasen und -überfahrten, Mittelinsel, etc.)
- Betriebliche und bauliche Massnahmen bei Kreuzungen realisieren
- Lage von Querungen optimieren (näher an gewünschte Wegbeziehung, à Niveau anstatt Unter- und Überführungen) und Übersichtlichkeit bzw. Sichtverhältnisse verbessern (Hindernisse entfernen)
- Parkplätze verschieben, aufheben oder in Velofelder umwandeln (verbesserte Sicht, direkte Verbindung), illegales Parkieren auf Trottoirs verhindern (Behinderungen vermeiden)
- Beleuchtung verbessern

Flächendeckende Konzepte – Umsetzung mit Unterstützung der Bevölkerung



Im Rahmen der «Werkstadt Basel» konnte die Bevölkerung in einem partizipativen Prozess zwischen 1999 und 2001 ihre Wünsche für eine attraktivere Stadt und für Verbesserungen des Wohnumfeldes einbringen. Die Forderungen nach sicheren Fussgängerquerungen und nach mehr Begegnungsraum wurden häufig geäussert.

Begegnungszonen können massgebend an ein attraktives und abwechslungsreiches Wohnumfeld und an die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden im Sinne eines Miteinanders statt Gegeneinanders beitragen. In der Begegnungszone gilt Tempo 20km/h mit Fussgängervortritt. In Absprache mit den Neutralen Quartiervereinen und auf Antrag von Anwohnenden wurden geeignete Strassen bestimmt, welche bei deutlicher Zustimmung der betroffenen Bewohnerschaft und Gewerbetreibenden mit Hilfe einfacher Mittel in Begegnungszonen umgewandelt werden. Bis Ende 2006 sind etwa 20 Begegnungszonen neu eingerichtet.

Unter Einbezug der Neutralen Quartiervereine, Behindertenorganisationen, Schulinpektoren und Verkehrsverbände wurden zudem flächendeckend Problemstellen für den Fussverkehr erhoben. Die rund 200 genannten Problemstellen wurden aufgrund objektiver wie subjektiver Kriterien beurteilt und nach Prioritäten unterschieden. Anhand eines für Basel entwickelten Massnahmenkatalogs werden seit dem Jahre 2002 die Problemstellen verbessert. Die Bedürfnisse der Basler Bevölkerung konnten direkt in die Umsetzung entsprechender Massnahmen einfließen.

Dieses flächendeckende, in einen partizipativen Prozess integrierte Konzept wird schweizweit als vorbildlich erachtet. Die standardisierte, nach Prioritäten geordnete Umsetzung ist beispielhaft. So wurde Basel in der Kategorie «Verkehrskonzepte, Leitbilder, Aktionsprogramme» mit dem Innovationspreis Fussverkehr 2004 von den Organisationen «Fussverkehr Schweiz» und «Verkehrs-Club der Schweiz» (VCS) ausgezeichnet.

Breite Angebote – Freizeit in Basel zu Fuss



In der Innenstadt sollen die zusammenhängenden Fussgängerbereiche weiter ausgebaut und attraktive Fussgängerachsen geschaffen werden. So wird das Zentrum zum Ziel vieler Baslerinnen und Basler in der Freizeit und zum attraktiven Standort für Läden und Restaurants. Dank Informationstafeln und ausgeschilderten Rundgängen finden sich auch auswärtige Besucher bestens in Basels Innenstadt zurecht.

Mit der Ausdehnung der verkehrsarmen Innenstadt kann das historische Stadtzentrum in Gross- und Kleinbasel für Besucher attraktiver gestaltet werden. Die Umgestaltung von stark befahrenen Strassenabschnitten, wie der Clarastrasse und der Klybeckstrasse, zu Fussgängerachsen in der Innenstadt und in den angrenzenden Quartieren verbessert die Standortgunst für den Detailhandel. Mit dem so genannten «Fussgänger-Y» zwischen Messeplatz, Marktplatz und Aeschenplatz respektive Heuwaage soll die Attraktivität und Wirtschaftlichkeit der Innenstadt noch erhöht werden.

Ein integrales Informationskonzept mit Fussgänger-Wegweisung, Informationstafeln und fünf beschilderten Altstadtrundgängen – vier davon sind rollstuhlgängig – hilft ortsunkundigen Besucherinnen und Besuchern, sich in Basel zurechtzufinden.

An vielen Stellen reichen die Grünräume, wie die Langen Erlen oder die Brüglinger Ebene, bis tief ins Stadtgebiet. Dies sind neben den Parkanlagen Basels die nächst-

gelegenen Erholungsgebiete. Um sie für alle Bevölkerungsgruppen so attraktiv wie möglich zu machen, werden sie durch viele Wege erschlossen. Wanderrouten führen von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu den schönsten Erholungsgebieten rund um Basel.

2001 wurde anlässlich der 500-jährigen Mitgliedschaft Basels in der Eidgenossenschaft der Jubiläumsweg beider Basel eröffnet. Er verbindet wichtige geschichtsträchtige Orte der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft (www.wanderwege-beider-basel.ch/kanton.htm). Ein möglicher Startpunkt ist die Schiffflände.

Um allen Menschen Erholung zu bieten, wurde ein rollstuhl- und behindertengerechter Wanderweg auf einer Länge von knapp 5,5km rund ums Bruderholz eingerichtet. Mit dem Basler Stadtplan für Rollstuhlfahrende der Pro Infirmis Basel-Stadt existiert zudem ein wertvolles Informationsmittel über rollstuhlgängige Bauten und Anlagen sowie einen Stadtrundgang.

Informationstafeln – hier am Claraplatz, Ecke Greifengasse/untere Rebgasse – erleichtern die Orientierung nicht nur ortsunkundigen Besuchern.

Impressum

Herausgeber

Baudepartement des
Kantons Basel-Stadt,
Hochbau- und Planungsamt
Hauptabteilung Planung

Fotos

Hochbau- und Planungsamt

Stefan Grossert, Basel
(Panoramabild)

Gestaltung

querformat, Basel
www.querformat.ch

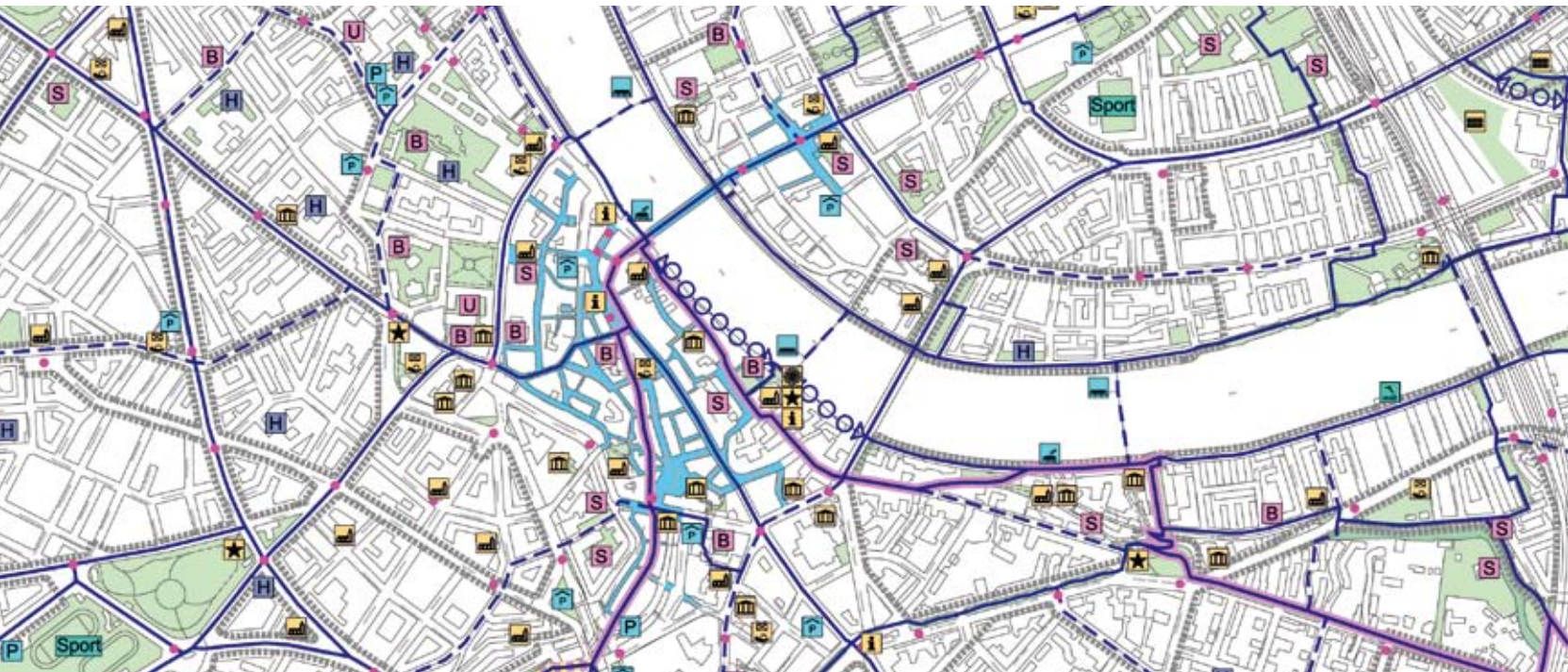
Druck

Kreis Druck, Basel
www.kreisdruck.ch

Bezug

Hochbau- und Planungsamt
Rittergasse 4, Postfach
4001 Basel
Telefon 061 267 92 25
Telefax 061 267 67 43
Mail bdhpa@bs.ch

© Baudepartement
des Kantons Basel-Stadt,
Dezember 2006



Benützungsbewilligung des Grundbuch- und Vermessungsamtes
Basel-Stadt zur Verwendung der Geodaten vom 23. 10. 2006.
Alle Rechte vorbehalten.

Dank der aktiven Fussverkehrsförderung entstand im Kanton Basel-Stadt ein hochwertiges Fuss- und Wanderwegnetz, das praktisch sämtliche Quartiere intern erschliesst und sie schnell und sicher untereinander sowie mit dem Zentrum und den umliegenden Erholungsgebieten verbindet. Die Basler Fussgängerförderung beweist, dass mit sorgfältig geplanten und koordiniert umgesetzten Fussgängermassnahmen sehr viel erreicht werden kann und dass Zu Fuss gehen viel zu einem stadtgerechten und nachhaltigen Verkehr beiträgt.

Diese Politik soll in den nächsten Jahren konsequent weiter verfolgt werden.

Prinzipien und Zielsetzungen der Basler Fussverkehrsförderung

- Der Anteil der Fussverkehrswege an allen Wegen soll erhöht werden. Dafür sind auch die nötigen Grundlagendaten zu erheben.
- Das Fusswegnetz wird so schnell wie möglich ausgebaut und vervollständigt. Es ist laufend bezüglich Sicherheit, Direktheit, Kohärenz, Bewegungskomfort und Erreichbarkeit zu kontrollieren und zu verbessern.
- Die Sicherheit, vor allem bei Schulwegen und Fussgängerquerungen, hat höchste Priorität.
- Die Benutzbarkeit der Fussgängerverbindungen, insbesondere in Bezug auf deren Breite, ist auch für Mobilitätsbehinderte und Personen mit Kinderwagen sicherzustellen.
- Direkte Wege, wie ein optimaler Zugang zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, und der Verzicht auf Unter- und Überführungen müssen, wo immer möglich, angeboten werden.

- Dem Komfort, wie zum Beispiel keine Hindernisse auf Trottoirs und kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, muss Rechnung getragen werden.
- Das individuelle Sicherheitsempfinden, die soziale Sicherheit und die unterschiedlichen Fähigkeiten und Anforderungen der Fussgängerinnen und Fussgänger müssen bei der Fussverkehrsplanung ebenfalls berücksichtigt werden.