

Jeden Tag rollten zehntausende Autos von ausserhalb in den Kanton Basel-Stadt und wieder zurück. Das geschieht in konzentrierter Form während der zwei Spitzenstunden am Morgen und Abend und überlagert sich so mit dem Verkehrsaufkommen der basel-städtischen Bevölkerung und Wirtschaft. Die Folgen sind Behinderungen, Stress und Konflikte für beziehungsweise zwischen allen Verkehrsteilnehmenden, inklusive Trams, Busse, Velos und zu Fuss Gehende, die gefährdet oder behindert werden. Die Strasseninfrastruktur ist einerseits während jeweils zwei kurzen Zeiten pro Tag überlastet, andererseits ist sie während des grossen Rests des Tages überdimensioniert.

Ein Verkehrsmanagementsystem, das die Verkehrsflüsse so dosiert, dass die Kapazitätsgrenze der Strassenfahrbahnen unterschritten wird, löst die eingangs beschriebene und für alle unbefriedigende Situation. In vielen Gegenden der Welt sind solche Systeme seit Jahren erfolgreich installiert. Zum einen kann damit verhindert werden, dass der Verkehr generell zu Stosszeiten oder punktuell an gewissen Kreuzungen zusammenbricht. Zum anderen lässt sich spontan eingreifen, zum Beispiel bei einem Event (Konzert, Match) oder einer plötzlichen Störung (Unfall auf der Autobahn etc.). Die Verkehrsströme werden gezielt so gelenkt, dass sich die Behinderung möglichst wenig im Netz ausbreitet. Der Verkehr wird somit verlässlicher und die Wartezeit optimiert. Das kommt vor allem den privaten und geschäftlichen Verkehrsteilnehmenden im Kanton Basel-Stadt zu Gute.

Auch das verkehrspolitische Leitbild BS sieht eine solche Lösung vor. Gemäss Seite 23 hätte das basel-städtische Konzept 2015-2016 und das regionale 2016 stehen sollen. Gemäss dem Aktionsplan (Anhang, Seite 1) wäre die Umsetzung in BS 2016-2017 abgeschlossen. Diese behördenverbindlichen Vorgaben werden offensichtlich nicht eingehalten. Laut den im gleichen Dokument zitierten Experten besteht jedoch genau im Verkehrsmanagement ein grosses Potenzial. Auf verschiedener Stufe wird ein solches Vorgehen gestützt, so in §30 Abs. 1 der Kantonsverfassung, im USG §13 Abs. 2 (Gegenvorschlag-Städteinitiative), im USG §13b (Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Vermeidung von Behinderungen dieser durch den privaten Motorfahrzeugverkehr), im USG §14 (Kanalisation, Verminderung und Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs). Basel soll endlich auch ein solches Verkehrsmanagementsystem umsetzen. Wichtig ist, dass dabei eine stadtraumverträgliche Kapazitätsgrenze von im Grundsatz einer Fahrbahn je Richtung definiert wird. Mittels Vorseignalen sollen die beiden effizienten und platzsparenden Verkehrsformen öffentlicher Verkehr (§30 Abs. 1 Verfassung) und Veloverkehr (§13b USG) beschleunigt werden.

Zürich hat seit Jahren ein solches Verkehrsmanagementsystem. Seit 1980 sind so die täglichen Ein- und Auspendlerfahrten mit dem Auto in die beziehungsweise aus der Stadt beinahe konstant geblieben. Dies bei gleichzeitiger dramatischer Zunahme an Einwohnerinnen und Arbeitsplätzen sowohl in der Stadt wie in der Agglomeration und Anstieg des Wohlstands- und Mobilitätsniveaus der Agglomeration. Zürich zeigt, dass ein solches System sehr effizient und effektiv ist.

Der Regierungsrat wird aus den oben ausgeführten Gründen aufgefordert, unverzüglich das seit 2015/16 ausstehende Konzept eines kantonalen Verkehrsmanagementsystems wie oben umschrieben vorzulegen. Das mit dem Ziel, die eigentlich für 2016/17 vorgesehene Umsetzung auf Kantonsgebiet bis Ende 2018 im Grundsatz zu realisieren.

Raphael Fuhrer, Aeneas Wanner, Beat Braun, Helen Schai-Zigerlig, Martina Bernasconi, Felix Wehrli, Kaspar Sutter, Lea Steinle, Dominique König-Lüdin, Kerstin Wenk, Beat Leuthardt, Thomas Gander, Beatrice Isler