

VERKEHRSDREHSCHIEBEN AUS VERSCHIEDENEN PERSPEKTIVEN

Les interfaces multimodales sous différentes perspectives

10:20 – 10:45 h

Alain Groff, Amtsleiter
Amt für Mobilität, Kanton Basel-Stadt



Die nachfolgende Präsentation wurde an der 1. Fachtagung Netzwerk Verkehrsdrehscheiben gehalten. Eine Weitergabe an Dritte ist nur mit Genehmigung des Netzwerks Verkehrsdrehscheiben gestattet.



Kanton Basel-Stadt

Verkehrsdrehscheiben rund um Basel

Die Sicht einer grenzüberschreitenden Agglomeration und eines Stadtkantons

Alain Groff, Leiter Mobilität, Kanton Basel-Stadt



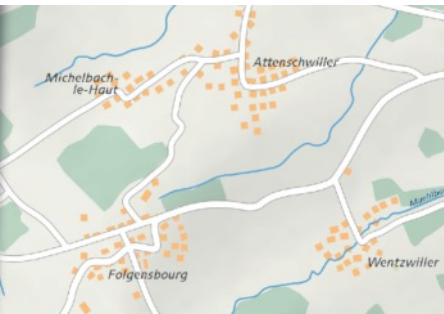
Ausgangslage

Zunehmende Zersiedelung, hoher Motorisierungsgrad im Agglomerationsraum

Mobilität wird individueller, vielfältiger, weniger planbar

Wachsende Flächenkonkurrenz in den Zentren

- Alternativen zur (reinen) Autonutzung fördern
- Verdichtungsachsen stärken

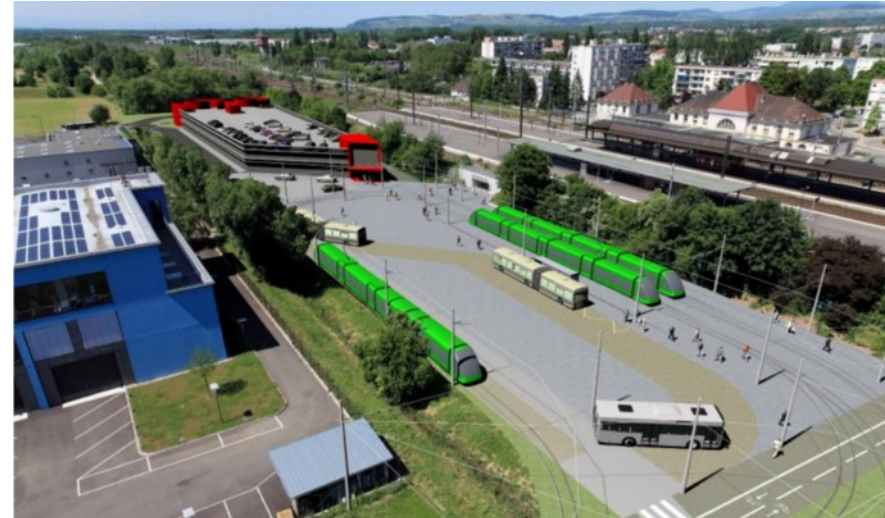


Ziel der VDS: Umsteigen auf den ÖV, nahe am Wohnort

MIV und Parkierungsdruck reduzieren, v.a. in den Städten, dank
attraktiver Verknüpfung ÖV-ÖV
sicheren Abstellmöglichkeiten für Autos und Velos

Pendler-/Mobilitätsfonds BS als richtungs-
weisendes Finanzierungsinstrument

«Nous ne voulons pas être le Park and Ride de Bâle»



Nicht alle Projekte tragen Früchte

City Park and Ride in Basel: zu teuer, zu wenig Mehrwert

P+R Oberwil: geringe Nachfrage

VDS Bottmingen: Widerstand



Bahnhof Basel SBB

Vorortstrams seit 2001

Massiver Ausbau städtischer Buslinien

Velostation und dezentrale Abstellplätze

Fernbusstation

Ankunftsort, Shopping, Hotels, Büros



Badischer Bahnhof

Velostation fehlt

Wendepunkt Tram seit 2001

Busangebot wächst

Fernverkehrs-P+R

Hohes Entwicklungspotenzial



Basel Dreispitz

S-Bahnstation seit 2006

Tangentiale Buslinien

Kleine Velostation

Hohes Entwicklungspotenzial



Basel St. Johann

S-Bahnstation seit 1997

Neue Tramhaltestelle seit 2008

Tangentiale Buslinie seit 2023

Velostation

**Naturhistor. Museum und
Staatsarchiv im Bau**

Potenzial für Güterverlad

Arealentwicklungen



Nutzungskonflikte im städtischen Raum

Kurze Wege zu Tram und Bus als oberste Priorität

Zielkonflikt Aufenthalt / Gestaltung / Mobilität

Flächen für verkehrliche Nutzungen unter Druck

Wohin mit den Privatvelos? Zweite Ebene?

Flächeneffiziente Verkehrsmittelnutzung privilegieren

Sharingzonen an attraktiver Lage



Mobility as a Service: einfacher Zugang zur Multimodalität

MaaS-App für den
öV und Sharing-
Angebote



Erprobt in
München,
Berlin
oder
Leipzig



Hub mit ÖV
verknüpft

MaaS: einfacher Zugang zur Multimodalität

Kundschaft

Privatkund*innen

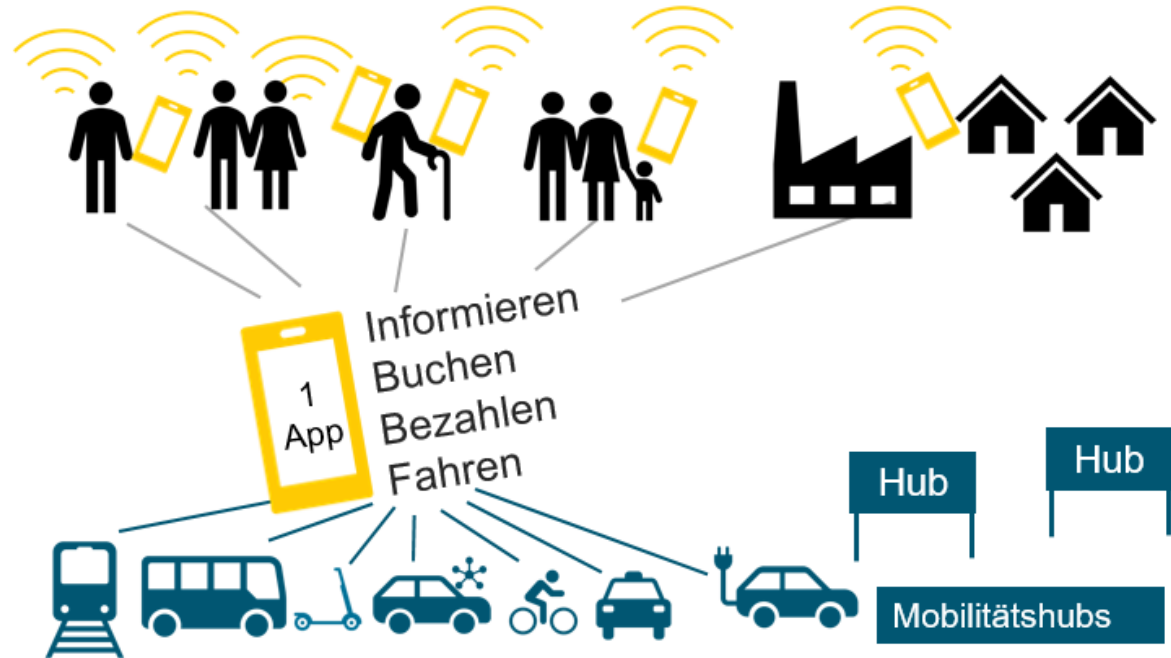
Unternehmen & Areale

Technologie

MaaS-Plattform
mit Standardsoftware

Angebote & Infrastruktur

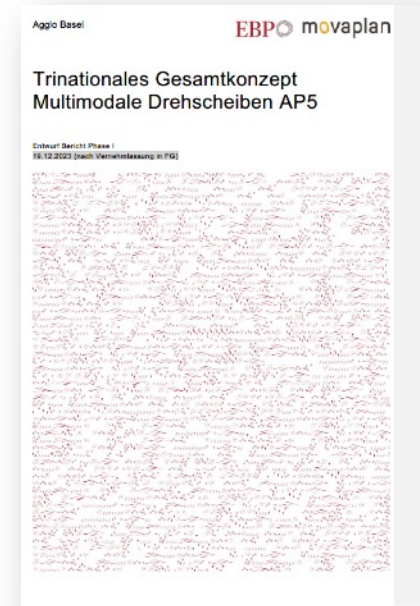
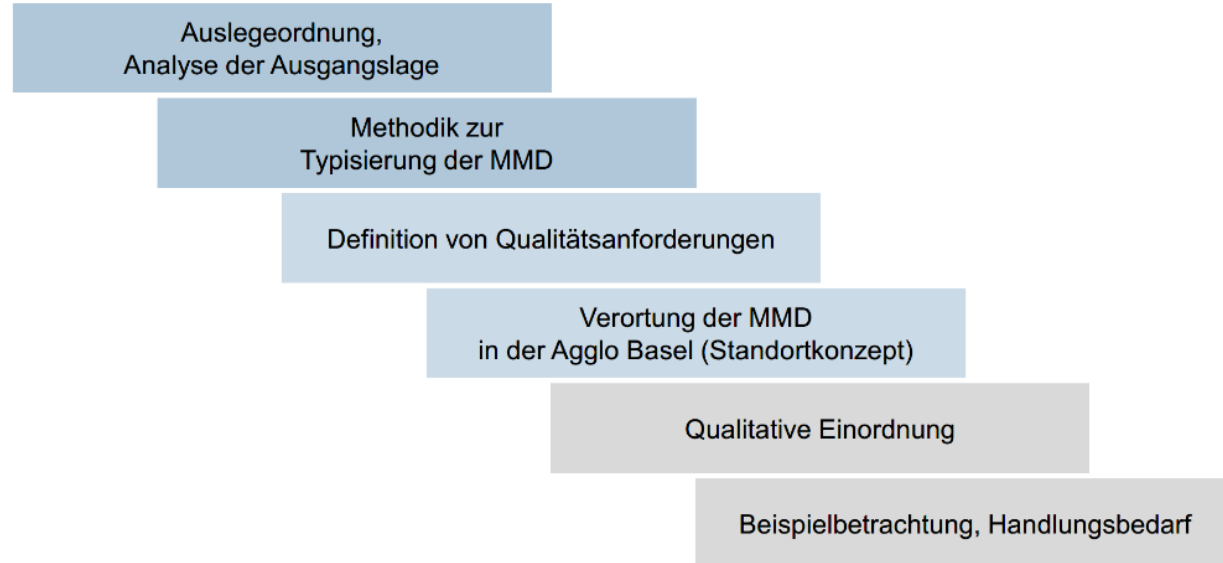
Mobilitätsangebote



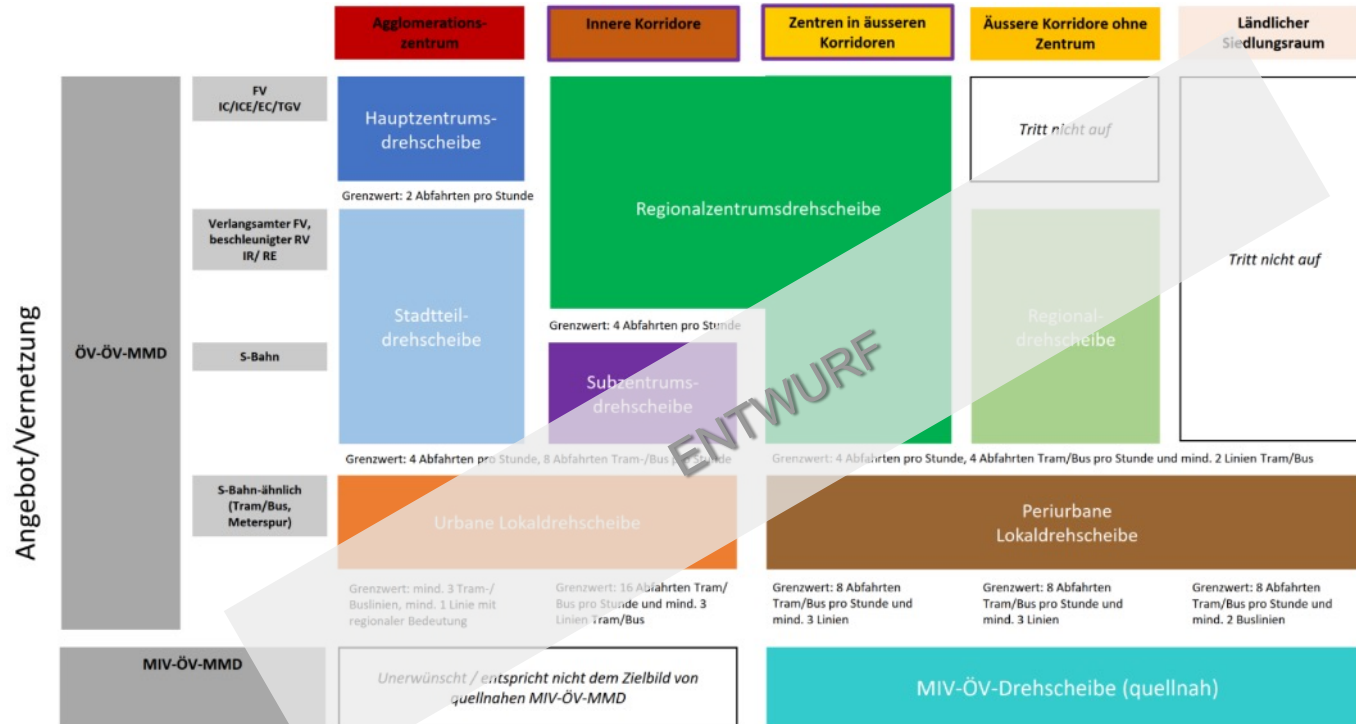
Gesamtkonzept MMD im AggloProgramm Basel 5. Generation

Ausgangslage: drei Länder, drei Philosophien

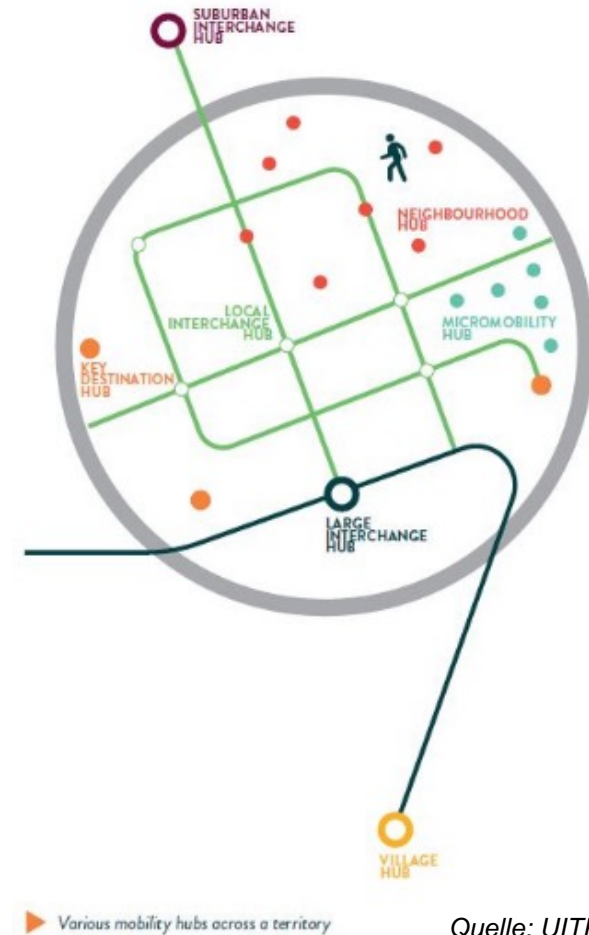
Vorläufer: Potenzialstudie Park&Ride 2018



Typisierung der MMD im AggloProgramm Basel 5. Gen.



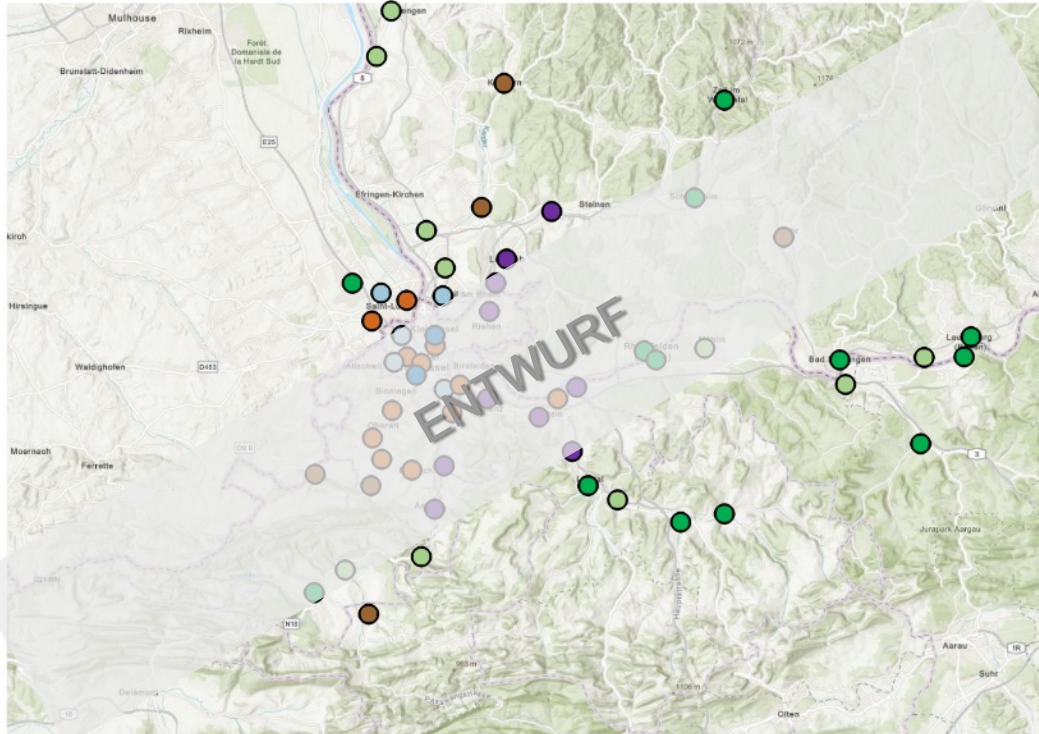
Typisierung der MMD im Alltag



► Various mobility hubs across a territory

Quelle: UITP

Standortkonzept der MMD im AggloProgramm Basel 5. Gen.



MMD (58)

Hauptzentrumsdreh Scheiben (2)

Stadtteildreh Scheiben (5)

Subzentrumsdreh Scheiben (10)

Regionalzentrumsdreh Scheiben (13)

Regionaldreh Scheiben (10)

Periurbane Lokaldreh Scheiben (6)

Urbane Lokaldreh Scheiben (12)

Qualitätsanforderungen der MMD im AP5 Basel

Funktion MMD	Typen <u>un</u> abhängige Anforderungen	Typen <u>ab</u> hängige Anforderungen
Umsteigeort	Kurze, sichere und barrierefreie Wege	Anbindung an Velonetz
	Gute Orientierung	Bedarfsgerechte Veloparkierung
	Hohe Pünktlichkeit Busankünfte	Sharing-Angebot Mikromobilität
	Witterungs-/hitzegeschützte Wartebereiche	Car-Sharing-Angebot
	Anbindung an Fusswegnetz	Kiss+Ride (bringen, abholen)
Aufenthaltort		Taxi, Ruftaxi
	Hohes Sicherheitsempfinden	Einkaufsgelegenheiten in/um MMD
	Minimale Verpflichtung	Gastronomisches Angebot
Zentrumsort	Sanitäre Einrichtungen	Services wie Post-Pick-up, Entsorgung
		Kunst- und Kulturwerte
		Städte-/Ortsbauliche Entwicklung im Umfeld
		Aufwertung Freiräume um MMD

Fazit

Problemdruck in Agglomerationen > MIV reduzieren

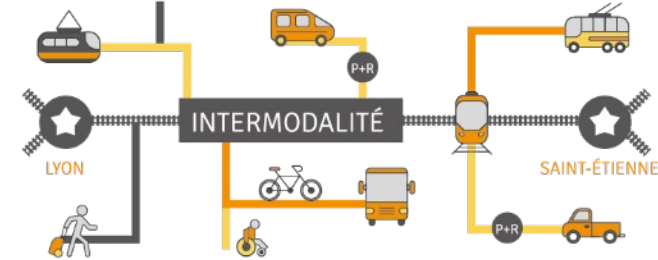
Multimodalität und Umsteigen erleichtern

Verhältnis Aufwand zu Wirkung?

Individualität versus Effektivität

Erste Priorität: Siedlungspolitik / Wohnraumangebot

Zweite Priorität: ÖV und Veloverbindungen



*Quelle: Syndicat des Mobilités des Territoires
de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise*

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Alain Groff

Leiter Mobilität, Kanton Basel-Stadt

Alain.groff@bs.ch

www.mobilitaet.bs.ch

