



An den Grossen Rat

18.5370.02

BVD/P185370

Basel, 13. Januar 2021

Regierungsratsbeschluss vom 12. Januar 2021

## Anzug Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend Förderung von Fahrgemeinschaften in der Agglomeration Basel

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 16. Januar 2019 den nachstehenden Anzug Raphael Fuhrer dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

„Wie an anderen Orten auf der Welt liegen auch in unserer Agglomeration für viele Leute der Wohn- und Arbeitsort auseinander. Die Konsequenz ist wachsender Pendlerverkehr. In der Pflicht ist hier eine aktive Raum- und Siedlungsentwicklung, die es einerseits mehr Menschen ermöglicht, in der Nähe ihrer Arbeit zu wohnen, und andererseits die Siedlungsentwicklung auf die Achsen des öffentlichen Verkehrs ausrichtet.

Begleitend ist auch die Förderung von Fahrgemeinschaften im Pendlerverkehr sinnvoll (car-pooling). Denn heute sitzen im Pendlerverkehr im Schnitt 1,1 Personen im Auto. Das heisst, dass in neun von zehn Autos nur eine einzige Person sitzt. Eine Erhöhung dieses sogenannten Besetzungsgrades ist sinnvoll. Das bringt eine Entlastung im Strassenverkehr zu volkswirtschaftlich günstigeren Konditionen als der Strassenausbau. Dieser Ansatz ist zudem Teil des Detailkonzeptes EnergieSchweiz, dem Umsetzungskonzept der Schweizer Energiestrategie.

Es hat in der Vergangenheit verschiedene Initiativen in diese Richtung gegeben, zum Beispiel die Promotion von Mitfahr-Börsen. Doch bis jetzt war der Anreiz ganz offensichtlich zu gering, denn der Besetzungsgrad ist in den letzten Jahren gesunken statt gestiegen. Diesen Herbst hat der Kanton Genf zum ersten Mal in Europa den Anreiz für Fahrgemeinschaften mit einer Infrastrukturmassnahme gesetzt: Auf einer begrenzten Länge wird eine Fahrspur während der Stosszeiten ausschliesslich für Autos mit Besetzungsgrad ab zwei Personen umgewidmet. Ähnliche Systeme sind in Nordamerika seit vielen Jahren erfolgreich eingerichtet. Da es sich in Genf um eine Stelle handelt, an dem der Verkehr ohnehin stockt (Grenzübergang), kommt der Versuch kostengünstig mit der bestehenden Infrastruktur aus und trotzdem können Fahrgemeinschaften priorisiert ohne Zeitverlust zufahren. Die Aussicht, auf der Pendlerfahrt Zeit einzusparen, ist ein grosser Anreiz mit Nachbarn, Arbeitskolleginnen usw. Fahrgemeinschaften zu bilden. Dieses Potenzial liegt in unserer Agglomeration brach, doch auch hier gibt es natürlich vorhandene Stellen wie Autobahnabfahrten, Zufahrten zu Kreuzungen, Einfallachsen usw., wo die Anzahl an Spuren ausreicht, um eine zur Priorisierung von Fahrgemeinschaften umzuwidmen. Das Bundesamt für Strassen ist laut einem Zeitungsbericht vom 10. Oktober 2018 bereit, ein Pilotprojekt in der Agglomeration Basel zu prüfen, wenn das Bedürfnis aus der Region komme.

Ein ähnlich lautender Vorstoss wird im Landrat in Baselland eingereicht.

Der Regierungsrat wird eingeladen, zu prüfen und berichten:

1. Wo im Rahmen eines regional koordinierten Verkehrsmanagements solche Spuren umgewidmet werden können.
2. Wie in Zusammenarbeit mit dem Bund ein solches System in der Agglomeration Basel umgesetzt werden kann.

3. Ob der Pendlerfonds, der den umweltfreundlichen Pendlerverkehr fördern soll, einen Beitrag leisten kann.

Raphael Fuhrer, Barbara Wegmann, Lisa Mathys, Beat Braun, Beat K. Schaller, Jörg Vitelli, Heinrich Ueberwasser, Danielle Kaufmann, Alexander Gröflin, Tim Cuénod, David Wüest-Rudin, Aeneas Wanner“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

## 1. Ausgangslage

Gemäss einer gesamtschweizerischen Erhebung<sup>1</sup> sind 69% der Personenwagen mit nur einer Person besetzt. Im Berufsverkehr sind es sogar 92%. Das Potenzial für einen höheren Fahrzeugbesetzungsgrad und damit für einen wesentlich effizienteren motorisierten Individualverkehr ist theoretisch also sehr gross.

Dies ist schon lange bekannt. Bemühungen zur Verbesserung der Fahrzeugauslastung wie zum Beispiel Mitfahrzentralen waren zumindest in der Schweiz bisher aber nur wenig erfolgreich. Dies hängt einerseits mit den erheblichen Widerständen zusammen, die die Bildung von Fahrgemeinschaften erschweren, wie z.B. die Angst vor fremden Personen im Auto, die notwendigen Umwegfahrten oder Wartezeiten. Zudem kann der Arbeitsbeginn und das Arbeitsende nicht mehr frei und spontan gewählt werden. Andererseits ist in der Schweiz der öffentliche Verkehr hervorragend ausgebaut. Viele mögliche Mitfahrerinnen und Mitfahrer bevorzugen wohl die anonymeren, zuverlässigen und in einem dichten Takt fahrenden Bahn-, Tram- und Buslinien. Wirkungsvolle Anreize für einen höheren Besetzungsgrad privater Autos müssten deshalb sehr stark ausgeprägt sein.

Der analoge Vorstoss im Kanton Basel-Landschaft wurde vom Landrat nicht überwiesen. Kantongrenzüberschreitende Fahrgemeinschaftsspuren auf dem Hauptstrassennetz kommen aus politischen Gründen deshalb nicht in Frage. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hingegen ist an der Thematik sehr interessiert. Der Regierungsrat liess deshalb die Möglichkeiten von Fahrgemeinschaftsspuren in Basel-Stadt in Kooperation mit dem ASTRA umfassend prüfen. Eine vom Kanton in Auftrag gegebene Studie hat die Möglichkeit von Spuren für Fahrgemeinschaften auf dem Hauptstrassennetz untersucht (vgl. Kap. 2). Ergänzend dazu prüfte der Bund das Nationalstrassennetz.

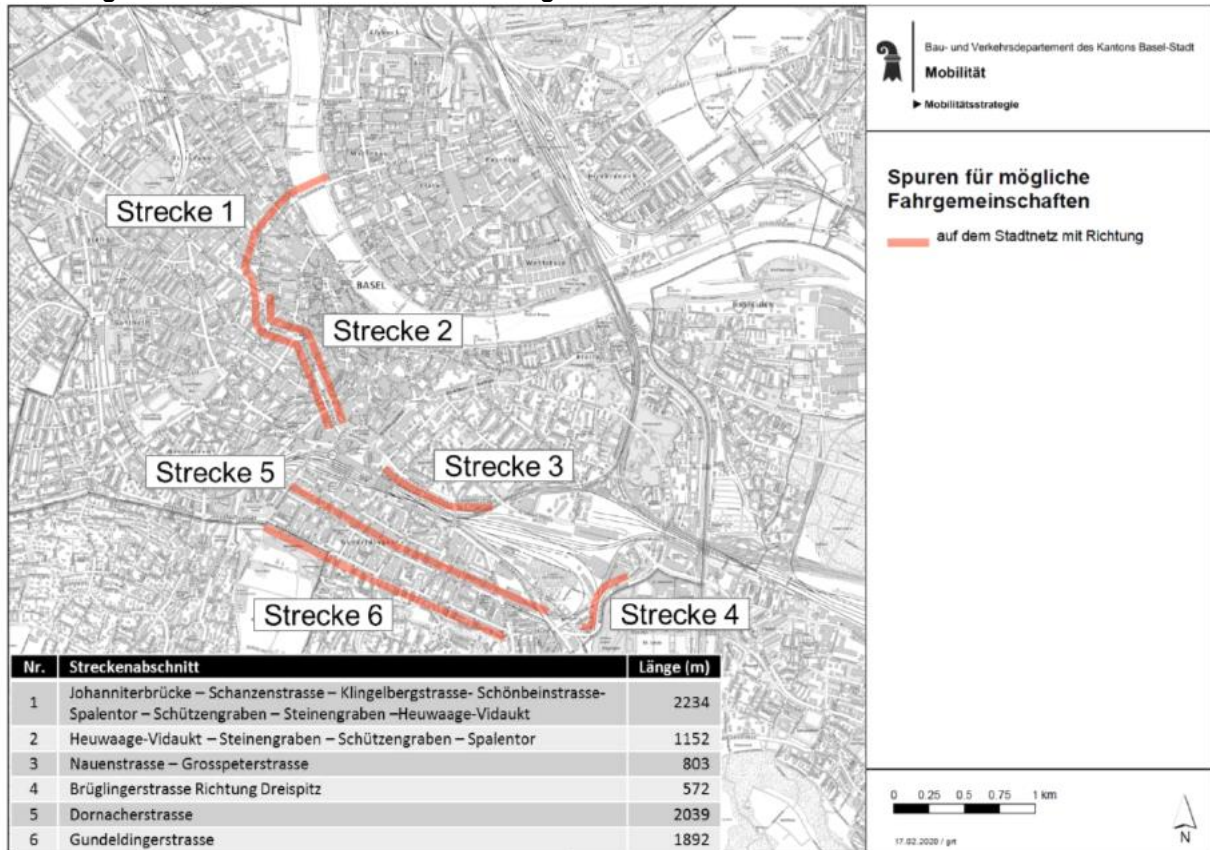
## 2. Ergebnisse der Machbarkeitsstudien

Fahrgemeinschaftsspuren kommen grundsätzlich dort in Frage, wo auf längeren Strassenabschnitten mindestens zwei Fahrspuren in dieselbe Richtung führen. Dies können MIV-Fahrspuren sein, theoretisch denkbar wäre aber auch eine bestehende Busspur zu einer Fahrgemeinschaftspur zu erweitern. Solche Strecken sind in Basel eher rar. Insgesamt wurden nur sechs Strecken als prüfenswert befunden (Abbildung 1) und in einer Studie durch ein externes Ingenieurbüro näher untersucht.

---

<sup>1</sup> Mikrozensus Mobilität 2015

Abbildung 1: Übersicht untersuchte Streckenzüge



Zusätzlich untersucht wurde, ob die Strecken 1 und 3 oder 4 und 5 zu einer durchgängigen Fahrgemeinschaftsspur kombiniert werden könnten. Weitere mehrspurige Strassenabschnitte wie zum Beispiel der Luzerner Ring weisen viele Abbiegespuren auf, sodass sich die Einrichtung einer Fahrgemeinschaftsspur auch ohne vertiefte Prüfung als nicht praktikabel erweist.

Eine grobe Beurteilung der untersuchten Strecken anhand der Fahrspurentopologie, der Streckenbelastungen, der Querungen und der ÖV-Anforderungen ergab folgende Erkenntnisse:

- Die Strecken 2 und 6 sind aufgrund ihrer Fahrspurentopologie (viele Abbiegespuren anstatt zwei durchgehende Fahrspuren) für die Einrichtung einer Fahrgemeinschaftsspur nicht geeignet.
- In der östlichen Dornacherstrasse (Strecke 5) wird aufgrund des Stadtentwicklungsprojektes Nordspitze Gundeli-Ost aktuell geprüft, ob ein Bus-/Veloverkehr möglich ist. Falls dies der Fall wäre, stünde kein zweiter Fahrstreifen für eine Fahrgemeinschaftsspur zur Verfügung.
- Auf dem Cityring (Johanniterbrücke bis Bahnhof SBB, Strecke 1) laufen Abklärungen zur Einrichtung einer Bus-/Velospur. Falls dies möglich wäre, könnte in einem späteren Zeitpunkt geprüft werden, ob diese Busspur auch für Fahrgemeinschaften freigegeben werden kann.

Die Studie hat die grundsätzliche Machbarkeit einer Fahrgemeinschaftsspur für die verbleibenden Strecken 3 und 4 aufgezeigt. Die Studie kommt aber auch zum Schluss, dass Fahrzeitgewinne für Fahrgemeinschaften von maximal 5 Minuten möglich sind. Die verkehrliche Situation für die übrigen – also die mit einer Person besetzten – Fahrzeuge würde sich aber deutlich verschlechtern. Es bestünde damit auch die Gefahr, dass der querende öffentliche Verkehr Verlustzeiten in Kauf nehmen müsste und dass in Quartierstrassen ausgewichen wird. Ein gegenüber heute gleichbleibender Verkehrsfluss wäre nur möglich, wenn rund ein Viertel der Personen, die

heute alleine fahren, Fahrzeuggemeinschaften bilden würden. Der maximal mögliche Fahrzeitgewinn von 5 Minuten wird nicht ausreichen, um einen solch grossen Effekt zu erreichen.

Das ASTRA hat in den parallel laufenden Untersuchungen zum Nationalstrassennetz gezeigt, dass eine Fahrgemeinschaftsspur auf der Stammstrecke der Autobahn im Raum Basel nicht in Frage kommt. Die Anschlussdichte ist zu hoch. Hingegen könnte eine Fahrgemeinschaftsspur auf einer Ein- oder Ausfahrt angeordnet werden, z.B. auch in Kombination mit einer Einfahrtdosierung. Der Anschluss Basel-City ist einer von sechs möglichen Anschlüssen, die das ASTRA aktuell mittels Mikrosimulationen detailliert prüft. Diese Untersuchungen laufen bis ca. Mitte 2021. Falls die Resultate positiv sind, könnte das Bundesamt ein entsprechendes Projekt zeitnah umsetzen.

### 3. Zu den einzelnen Fragen

1. *Wo im Rahmen eines regional koordinierten Verkehrsmanagements solche Spuren umgewidmet werden können?*

Die durchgeführten Analysen haben gezeigt, dass Fahrgemeinschaftsspuren auf dem städtischen Strassennetz im Kanton nicht zweckmässig sind. Der mögliche Fahrzeitgewinn ist zu kurz, um einen relevanten Anreiz für die Bildung von Fahrgemeinschaften zu setzen. Zudem sind die negativen Effekte auf den übrigen Verkehr zu gross.

Die Einrichtung einer Fahrgemeinschaftsspur erfordert mindestens zwei Fahrspuren in dieselbe Fahrtrichtung. Sollte eine solche zweite Fahrspur nicht zwingend für den MIV gebraucht werden, hätte die Verwendung als ÖV-Spur, als Veloweg oder als Baumrabatte einen grösseren Nutzen im Hinblick auf eine stadtgerechte Verkehrsentwicklung als die Einrichtung einer Fahrgemeinschaftsspur.

Auf den Ein-/Ausfahrten der Autobahnen sind Fahrgemeinschaftsspuren hingegen denkbar.

2. *Wie in Zusammenarbeit mit dem Bund ein solches System in der Agglomeration Basel umgesetzt werden kann?*

Der Bund prüft die Einrichtung einer Fahrgemeinschaftsspur auf der Einfahrt Basel-City. Er steht dabei in engem Austausch mit dem Kanton.

3. *Ob der Pendlerfonds, der den umweltfreundlichen Pendlerverkehr fördern soll, einen Beitrag leisten kann?*

Die Einrichtung einer Fahrgemeinschaftsspur auf einer Nationalstrasse ist eine Bundesaufgabe. Ein Pendlerfondsbeitrag ist damit nicht nötig.

### 4. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Raphael Fuhrer betreffend Förderung von Fahrgemeinschaften in der Agglomeration Basel stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann  
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin