



# VERKEHRSPOLITISCHES LEITBILD UND MASSNAHMENPLAN §13 USG

Entwurf für Vernehmlassung

25. März 2014



# Inhalt

<b>1</b>	<b>Hintergrund</b> .....	2
1.1	Gegenvorschlag Städte-Initiative: neue Gesetzesgrundlage .....	2
1.2	Vorgehen und Organisation .....	3
1.3	Resultate Studienauftrag .....	4
<b>2</b>	<b>Verkehrspolitisches Leitbild</b> .....	6
2.1	Strategische Positionierung .....	6
2.2	Verkehrspolitische Ziele .....	7
2.3	Strategische Schwerpunkte .....	9
2.4	Umgang mit Zielkonflikten .....	10
<b>3</b>	<b>Massnahmenplan</b> .....	14
3.1	Strassenverkehr .....	16
3.2	Parkraumangebot .....	18
3.3	Fuss- und Veloverkehr .....	20
3.4	Öffentlicher Verkehr .....	22
3.5	Städtischer Güterverkehr .....	25
3.6	Öffentlicher Strassenraum .....	26
3.7	Mobilitätsmanagement .....	29
<b>4</b>	<b>Wirkung und Kosten</b> .....	30
4.1	Wirkungen Massnahmenplan und Zielerreichung 2020 .....	30
4.2	Finanzielle Auswirkungen .....	32
<b>5</b>	<b>Monitoring und Controlling</b> .....	34
5.1	Monitoring Strassenverkehrsleistung .....	34
5.2	Controlling Massnahmenplan .....	36
5.3	Kommunikation, Abstimmung und Weiterentwicklung .....	37
<b>6</b>	<b>Ausblick</b> .....	39

ANHANG LOSE

Aktionsplan 2014 – 2017

# 1 Hintergrund

## 1.1 Gegenvorschlag Städte-Initiative: neue Gesetzesgrundlage

Als Gegenvorschlag zu einer Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs (kurz Städte-Initiative) wurde im November 2010 eine Änderung des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt in einer Volksabstimmung gutgeheissen, die unter anderem Folgendes bestimmt:

### §13 Abs. 2 USG BS

*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 Verkehrszunahme durch Aus- und Neubau von Hochleistungsstrassen muss auf dem übrigen Streckennetz auch nach dem Jahr 2020 durch flankierende Massnahmen im gleichen Masse kompensiert werden.*

Das 10%-MIV-Reduktionsziel ist nicht Selbstzweck, sondern soll die bisherigen rechtlich verankerten Grundsätze für eine hohe Lebensqualität in Basel-Stadt unterstützen. Die MIV-Reduktion leistet auch einen wesentlichen Beitrag zu den kantonalen und nationalen CO<sub>2</sub>-Zielen. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt richtet seine Verkehrspolitik an den folgenden in der Kantonsverfassung festgeschriebenen Grundsätzen aus:

### §30 Abs. 1

*Der Staat ermöglicht und koordiniert eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Mobilität. Der öffentliche Verkehr genießt Vorrang.*

### §30 Abs. 2

*Der Staat setzt sich für einen attraktiven Agglomerationsverkehr, für rasche Verbindungen zu den schweizerischen Zentren und für den Anschluss an die internationalen Verkehrsachsen auf Schiene, Strasse sowie auf Luft- und Wasserwegen ein.*

In weiteren Bestimmungen der Kantonsverfassung lassen sich indirekt Vorgaben für eine Verkehrspolitik ableiten, so sorgt der Staat:

- mit günstigen Rahmenbedingungen für die Entwicklung einer leistungsfähigen und strukturell ausgewogenen Wirtschaft. (§29)
- für Massnahmen zur Reinhaltung von Erde, Luft und Wasser. (§33 Abs. 1)
- für den Schutz der Menschen und der Umwelt vor Lärm und sonstigen lästigen und schädlichen Einflüssen. (§33 Abs. 4)
- für die zweckmässige und umweltschonende Nutzung des Bodens im Rahmen einer auf die grenzüberschreitende Agglomeration abgestimmten Siedlungsentwicklung. Er wahrt und fördert die Wohnlichkeit wie auch die städtebauliche Qualität. (§34 Abs. 1)

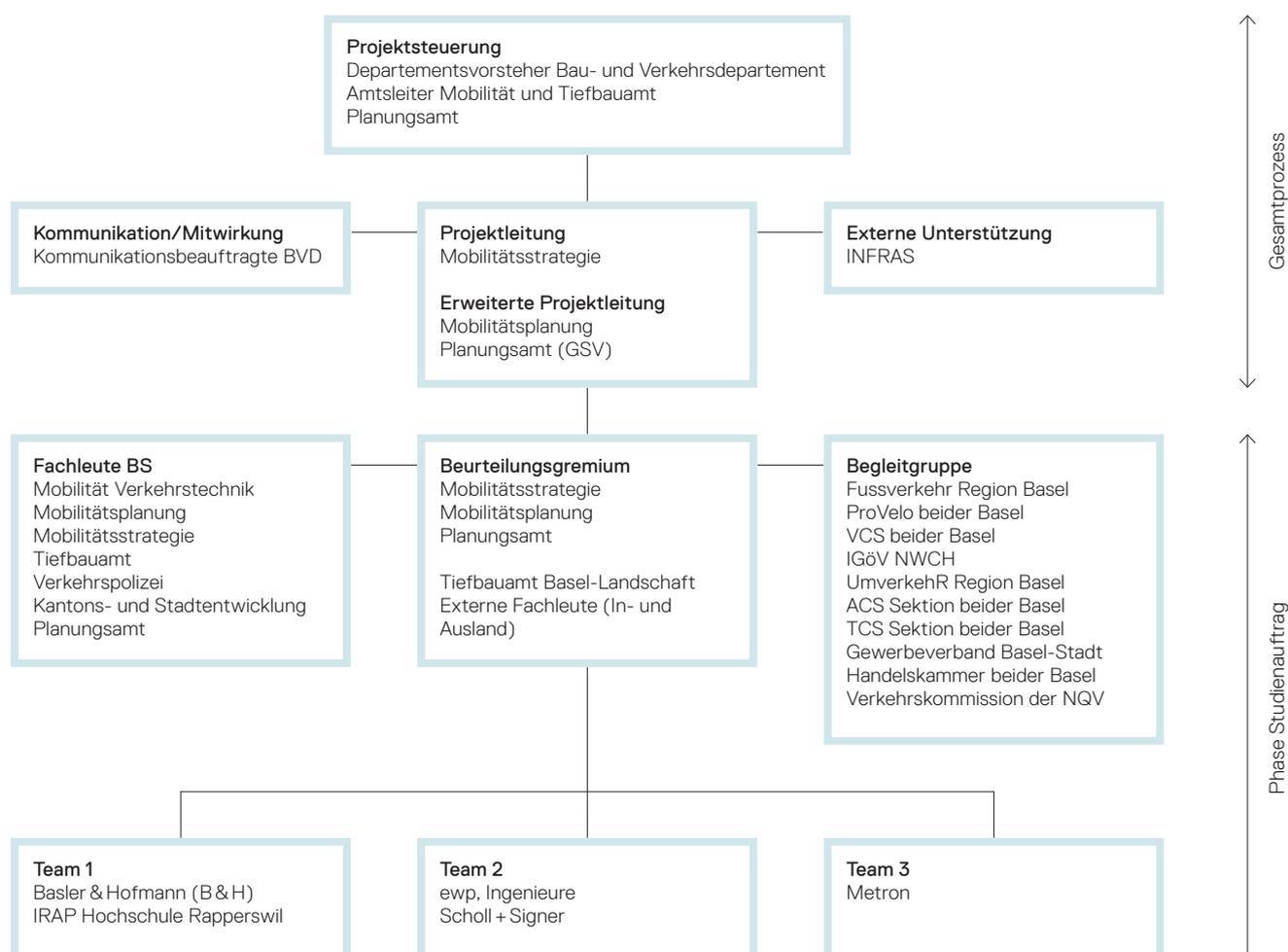
## 1.2

## Vorgehen und Organisation

Als ersten Schritt zur Umsetzung des MIV-Reduktionsziels im §13 USG hat das Bau- und Verkehrsdepartement einen Studienauftrag durchgeführt. Drei Fachteams haben die verkehrlichen Wirkungen der bisher geplanten Projekte abgeschätzt und ergänzende Massnahmen vorgeschlagen. Diese Grundlagen mündeten in einen Synthesebericht des Beurteilungsgremiums, der im Mai 2013 dem Regierungsrat zur Kenntnis gegeben (vgl. RRB 13/13/63) und in einer Ausstellung der Öffentlichkeit vorgestellt wurde.

In der Folge hat das Bau- und Verkehrsdepartement das vorliegende Verkehrspolitische Leitbild erarbeitet. Die Erarbeitung erfolgte in einem ersten Schritt verwaltungsin-tern. Der Regierungsrat hat den Entwurf des Leitbildes am 25. März 2014 zur externen Vernehmlassung freigegeben. Die Prozessorganisation ist in folgender Grafik abgebildet.

## Prozessorganisation Studienauftrag und Verkehrspolitisches Leitbild



### 1.3 Resultate Studienauftrag

Der Studienauftrag hat auch die bisherige Basler Verkehrsplanung kritisch gewürdigt. Die drei Teams kommen übereinstimmend mit dem Beurteilungsgremium zum Schluss, dass die bisherige Basler Verkehrspolitik insgesamt sehr kohärent ist. Diese Politik ist stark auf die Förderung von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr ausgerichtet (sogenannte Pull-Massnahmen). So hat der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs bereits einen guten Stand erreicht.

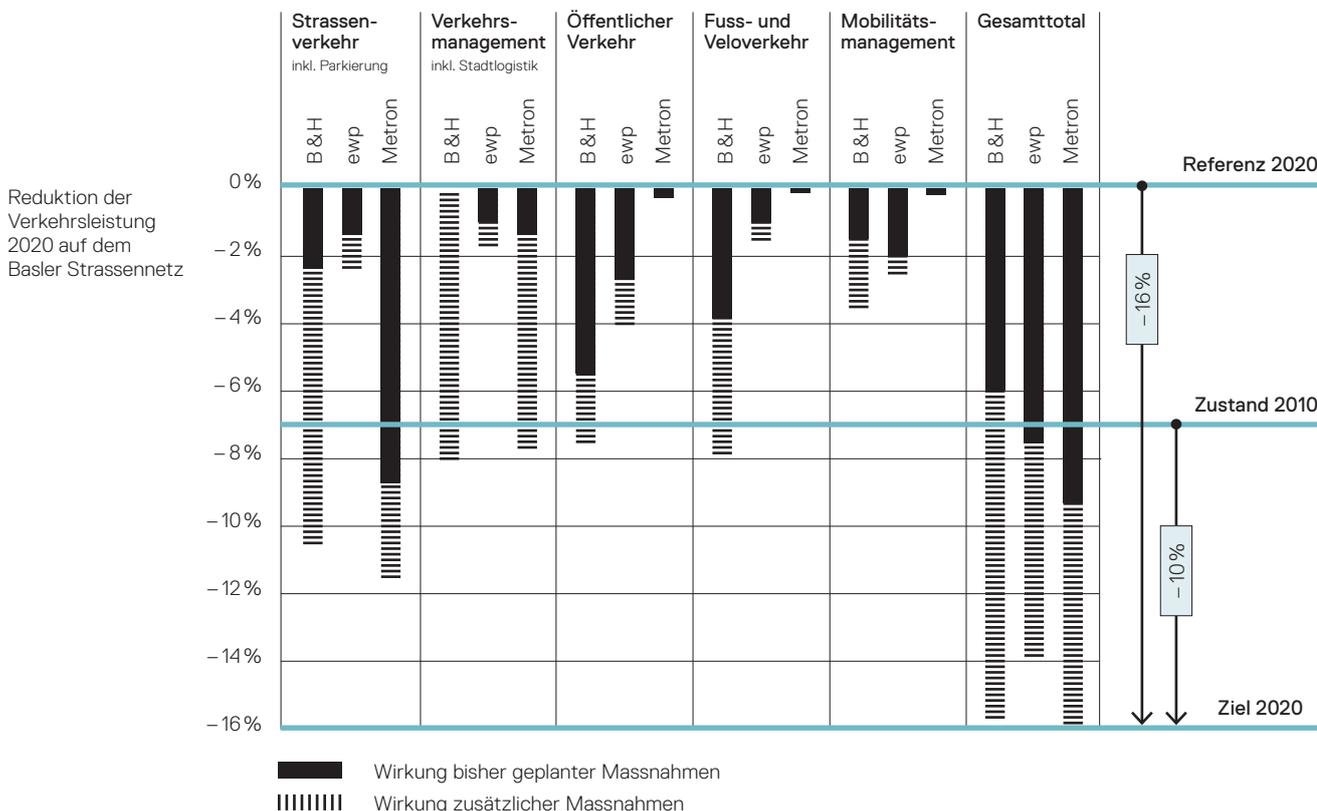
Die neue Rechtsgrundlage mit einem quantitativen Reduktionsziel für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erfordert aber neue Massnahmen. Die weitere Förderung alternativer Verkehrsmittel ist nötig, sie genügt aber nicht. Zur Erreichung des Reduktionsziels gemäss §13 USG sind vermehrt Push-Massnahmen notwendig, die direkt einschränkend auf den MIV einwirken (vor allem über Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement/Dosierung sowie Parkraumbewirtschaftung).

Die Teams kommen trotz unterschiedlicher Methoden und Einschätzungen der Teilbereiche zum selben Ergebnis: Die bisher geplanten Massnahmen können das prognostizierte MIV-Wachstum von rund 6% zwar verhindern, bringen aber keine weitere Reduktion gegenüber dem heutigen Verkehrsaufkommen. Mit zusätzlichen Massnahmen ist das Reduktionsziel gemäss §13 USG knapp erreichbar, was jedoch grosse Anstrengungen in der Umsetzung erfordert.

Der Synthesebericht des Studienauftrags schlägt deshalb ergänzende Massnahmenpakete in den folgenden sieben Handlungsfeldern vor:

- Städtisches und regionales Verkehrsmanagement
- Städtische und regionale Parkraumbewirtschaftung
- Optimierte grenzüberschreitende Information und Tarifierung im ÖV
- Breite Veloförderung und attraktives gesamtregionales Veloroutennetz
- Weitere Verkehrsberuhigung und Aufwertung des öffentlichen Strassenraums
- Aktive Mobilitätsberatung und -information
- Stadtlogistik – stadtverträgliche Abwicklung des Güterverkehrs

#### Wirkungsabschätzung der drei Teams für bisher geplante und zusätzliche Massnahmen





## 2 Verkehrspolitisches Leitbild

### 2.1 Strategische Positionierung

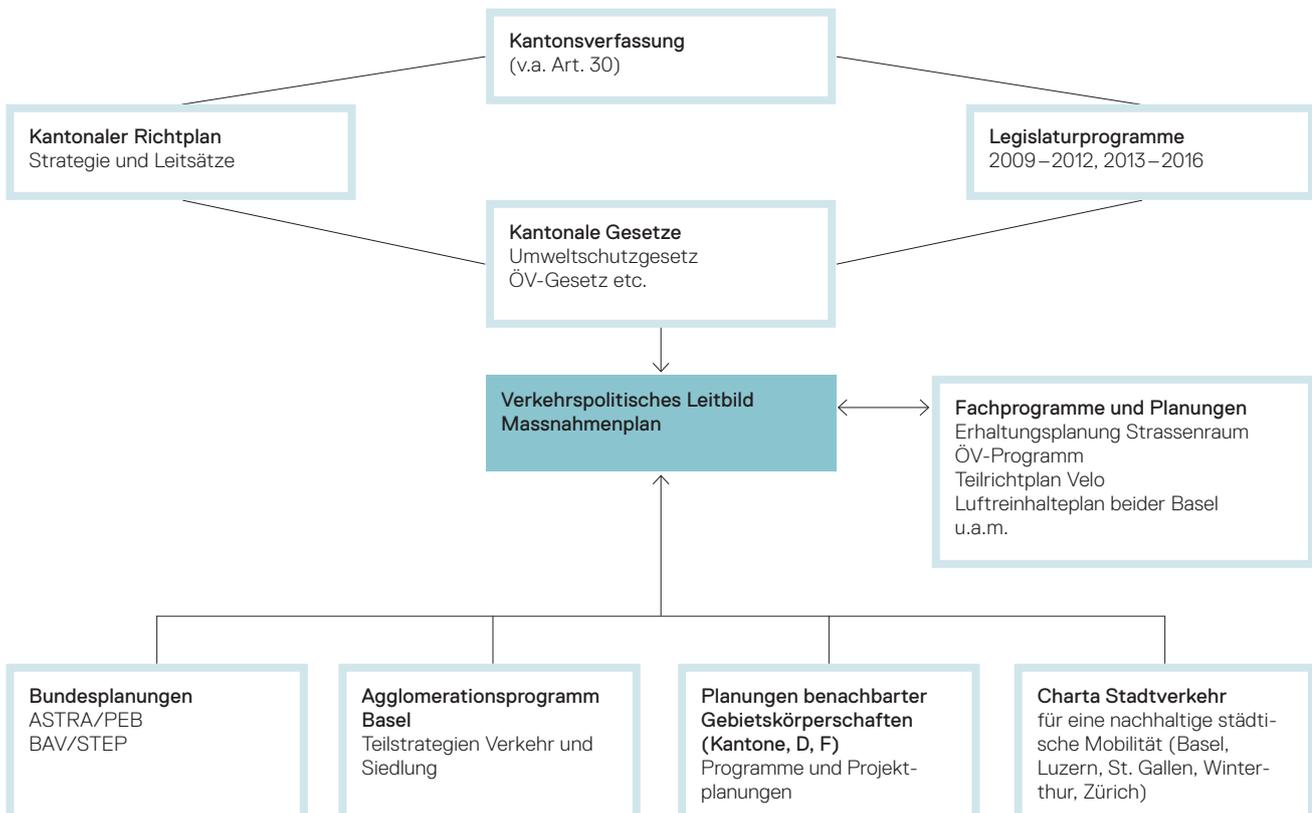
Das vorliegende Strategiepapier zur Umsetzung von §13 USG enthält als Überbau ein neues Verkehrspolitisches Leitbild. Das Gesamtprodukt soll Programmcharakter haben, die basel-städtische Verkehrspolitik umfassend darstellen und den Verkehrsplan 2001 ersetzen. Das heisst, es handelt sich um eine behördenverbindliche Absichtserklärung der Regierung.

Unmittelbarer rechtlicher Aufhänger von Leitbild und Massnahmenplan ist der neue §13 Umweltschutzgesetz und der Aktualisierungsbedarf des Verkehrsplans 2001. Faktisch bestehen Schnittstellen zu allen verkehrspolitisch relevanten Grundlagen wie dem Richtplan oder auch dem Legislaturprogramm des Regierungsrates.

Neben den innerkantonalen Grundlagen existieren auch gewichtige Abhängigkeiten zu regionalen und nationalen Rahmenbedingungen und Planungen wie z.B. dem Agglomerationsprogramm oder dem Programm Engpassbeseitigung des Bundes. Diese Zusammenhänge zeigt die Grafik unten. Die verschiedenen Grundlagen sind weitgehend kompatibel. Sie haben aber unterschiedliche Ausrichtungen und setzen unterschiedliche Schwerpunkte. Die bestehenden Grundlagen weisen heute folgende Probleme auf:

- Die strategischen Aussagen beziehen sich in erster Linie auf die einzelnen Verkehrsmittel. Aussagen zum Umgang mit Zielkonflikten zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln fehlen.
- Der Verkehrsplan 2001 ist weitgehend im Richtplan aufgegangen. Die darin enthaltenen Aussagen zu einzelnen Projekten sind teilweise veraltet. Der Verkehrsplan wurde aber nie aktualisiert oder ausser Kraft gesetzt, d.h., er ist nach wie vor behördenverbindlich.
- Eine explizite Abstimmung der Leitsätze des Richtplans mit den Strategien des Agglomerationsprogramms fehlt. Der Richtplan enthält insbesondere auch keine Hinweise zum Umgang mit Zielkonflikten zwischen den verschiedenen verkehrlichen Massnahmenbereichen.

#### Strategische Positionierung des Verkehrspolitischen Leitbildes mit Massnahmen



## 2.2

## Verkehrspolitische Ziele

Das Verkehrspolitische Leitbild beschreibt die Verkehrspolitik und die geplanten Massnahmen der nächsten 15 bis 20 Jahre. Es geht also deutlich über den im Umweltschutzgesetz genannten Zeithorizont 2020 hinaus; dies einerseits, weil viele heute geplante Projekte (z.B. Tramnetz 2020, Herzstück Regio-S-Bahn) einen längeren Realisierungshorizont haben, andererseits aber auch, weil das USG eine Verkehrsreduktion auch nach dem Jahre 2020 fordert. Im Sinne einer rollenden Planung wird das Programm periodisch überprüft und aktualisiert werden, wobei jeweils ein kurzfristiger Aktionsplan über vier Jahre abgeleitet wird (Anhang zum Leitbild). Leitbild und Massnahmenplan konzentrieren sich auf den Landverkehr (d.h. ohne Luftverkehr und Schifffahrt).

Das Verkehrspolitische Leitbild hat vier übergeordnete Ziele und definiert zu deren Umsetzung sieben strategische Schwerpunkte. Letzteren werden konkrete Massnahmen zugeordnet (Massnahmenplan). Ziele und Handlungsfelder sind nicht konfliktfrei. Wie mit den Zielkonflikten im Grundsatz umgegangen wird, ist integrierender Bestandteil des Leitbildes.

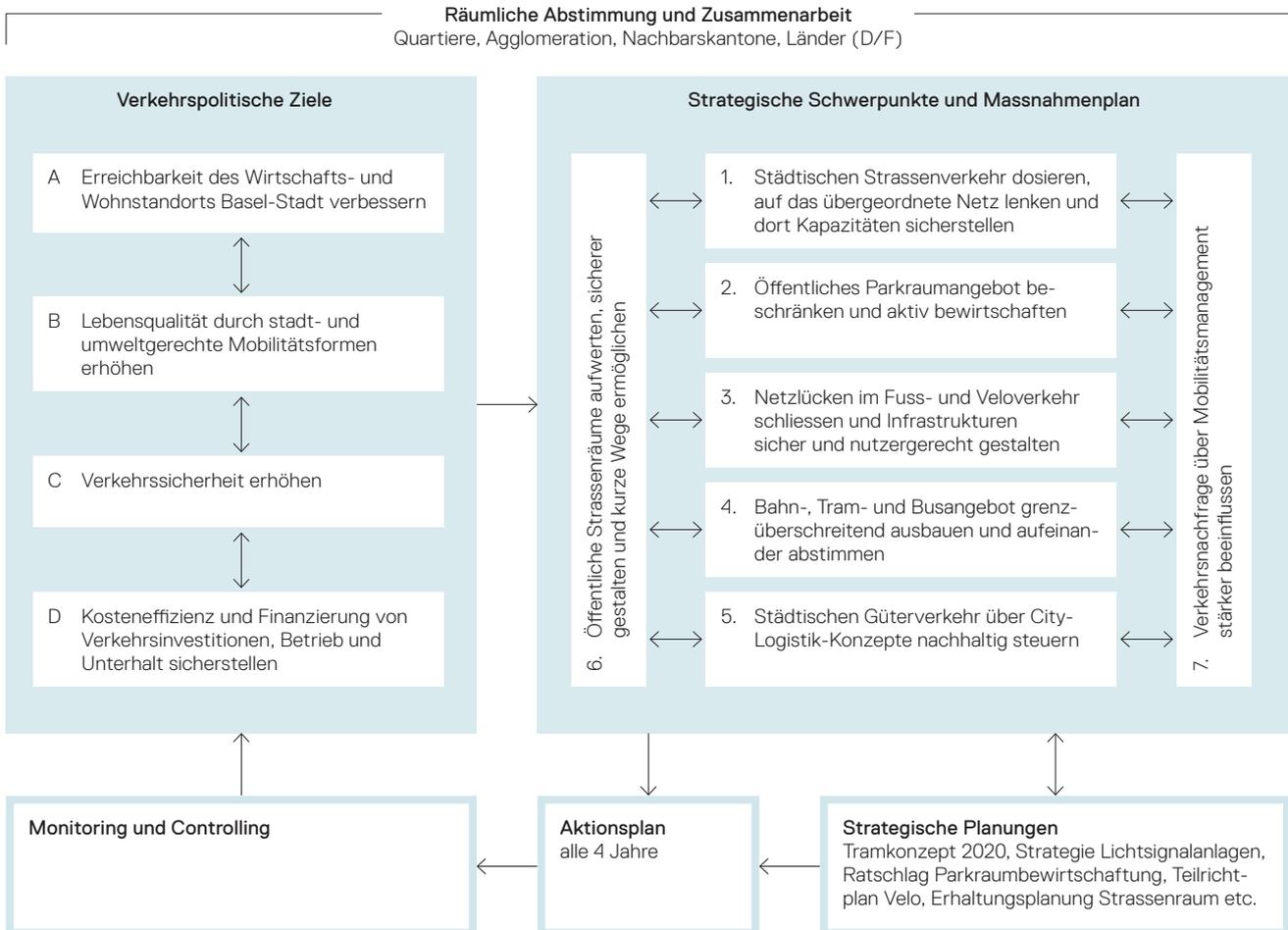
## Verkehrspolitische Ziele

Die Basler Verkehrspolitik verfolgt vier übergeordnete Ziele:

- A Erreichbarkeit sichern: Verkehr<sup>1</sup> ist nicht Selbstzweck, sondern dient der Umsetzung wirtschaftlicher und privater Bedürfnisse. Eine hervorragende Erreichbarkeit der Wirtschafts- und Wohnregion Basel mit allen Verkehrsmitteln ist essenzieller Standortfaktor im nationalen und internationalen Wettbewerb. Der Kanton Basel-Stadt setzt sich ein für einen attraktiven Agglomerationsverkehr, für die Sicherstellung des Güterumschlags und des Anlieferverkehrs, für rasche Verbindungen zu den schweizerischen Zentren sowie für den Anschluss an die internationalen Verkehrsachsen.
- B Lebensqualität erhöhen: Eine gute Lebensqualität ist die wesentliche Voraussetzung für einen attraktiven Wohn- und Wirtschaftsstandort. Die Basler Verkehrspolitik nutzt die Chancen einer stadtgerechten Mobilität zur Attraktivierung öffentlicher Räume. Gleichzeitig werden die negativen Auswirkungen des Verkehrs durch eine umweltgerechte Mobilität minimiert (Lärm, Luft, Bodenverbrauch). Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr) haben Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr. Vom Verkehr stark belastete Wohngebiete werden durch verkehrsberuhigende Massnahmen aufgewertet und somit lebenswerter gemacht. Dies stärkt den Wohnstandort Basel.
- C Verkehrssicherheit erhöhen: Die Unfallrisiken im Verkehr sind zu minimieren. Dies erhöht die städtische Lebensqualität und senkt die volkswirtschaftlichen Folgekosten. Besonders Kinder und ältere Personen sind zu schützen. Dazu dient vor allem die sichere Gestaltung von Schulwegen, öffentlichen Plätzen und Zugängen zu öffentlichen Verkehrsmitteln. Dem Fuss- und Veloverkehr ist genügend Raum zur Verfügung zu stellen und verbleibende Unfallschwerpunkte des Strassenverkehrs sind durch geeignete Massnahmen zu entschärfen, insbesondere durch Temporeduktion des motorisierten Verkehrs.
- D Kosteneffizienz sicherstellen: Nachhaltige Verkehrspolitik heisst auch, dass die langfristige Finanzierung sichergestellt ist und nicht zulasten anderer Sektoralpolitiken geht. Ein ökonomischer Einsatz der Verkehrsmittel berücksichtigt sowohl Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten als auch anderweitige Folgekosten (z.B. Erneuerungskosten). Im kantons- und länderübergreifenden Verkehr sind gerechte Kostenteiler auszuhandeln.

1 «Verkehr» bezeichnet die Bewegung von Personen, Gütern oder Nachrichten in einem definierten System (z.B. Strassen-, Schienen- oder Luftverkehr). Der Begriff «Mobilität» greift weiter und bezeichnet die Beweglichkeit von Personen und Gütern in einem geografischen Raum. Zur Mobilität gehören aber auch die Möglichkeit und die Bereitschaft zur Bewegung. Der Verkehr macht die räumliche Mobilität sichtbar und ist damit ein Teil von ihr. Mit Verkehr ist das physisch messbare Verkehrsaufkommen gemeint.

Verkehrspolitische Ziele und strategische Schwerpunkte



## 2.3

## Strategische Schwerpunkte

Die Basler Verkehrspolitik verfolgt ihre Ziele mittels Massnahmen in sieben strategischen Schwerpunkten. Deren Massnahmenswerpunkte sind im Kapitel 3 näher erläutert:

1. Städtischen Strassenverkehr dosieren, auf das übergeordnete Netz lenken und dort Kapazitäten sicherstellen: Über Verkehrsmanagementmassnahmen kann der motorisierte Individualverkehr (MIV) direkt gesteuert werden. Es geht darum, räumlich und/oder zeitlich differenzierte Widerstände auf dem städtischen Strassennetz zu errichten und den verbleibenden MIV möglichst auf das Autobahnnetz zu verlagern. Widerstände können über bauliche bzw. verkehrstechnische (Spurabbau, Spurverengung usw. zugunsten ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr) und/oder betriebliche Massnahmen (Lichtsignalsteuerung) umgesetzt werden.
2. Öffentliches Parkraumangebot beschränken und aktiv bewirtschaften: Die MIV-Reduktion von Fahrten mit Zielort Basel-Stadt kann am effizientesten über das Parkraumangebot beeinflusst werden. Im Vordergrund stehen höhere Tarife und Abbau öffentlicher Parkplätze sowie die Verlagerung von Parkplatzangeboten aus dem öffentlichen Strassenraum in Quartierparkings.
3. Netzlücken im Fuss- und Veloverkehr schliessen und Infrastrukturen sicher und nutzergerecht gestalten: Der Angebotsausbau im Fuss- und Veloverkehr dient verschiedenen Zwecken. Die Verlagerung von MIV-Fahrten hat nach wie vor ein gewisses Potenzial, besonders im grenzüberschreitenden Verkehr in Wegekettens. Daneben entlastet der Fuss- und Veloverkehr die innerstädtischen ÖV-Kapazitäten zu Stosszeiten und verbessert generell die Lebensqualität sowie die Gesundheitsvorsorge. In Kombination mit dem öffentlichen Verkehr kann der Fuss- und Veloverkehr auch längere MIV-Fahrten ersetzen, entsprechend kommt attraktiven Abstellanlagen und hindernisfreien Zugängen zu ÖV-Haltestellen eine hohe Bedeutung zu. Deshalb ist es zum Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmenden wichtig, die Verkehrssicherheit stetig zu erhöhen. Besondere Beachtung findet die Ausrichtung auf eine risikoarme Verhaltensweise der Verkehrsteilnehmenden, die sich durch Rücksichtnahme und Aggressionsarmut auszeichnet.
4. ÖV-Angebot (Bahn, Tram, Bus) grenzüberschreitend ausbauen und aufeinander abstimmen: Der Mehrverkehr aufgrund des zukünftigen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums soll in erster Linie über einen attraktiven und zuverlässigen öffentlichen Verkehr aufgefangen werden. Dazu sind weitere Angebotsausbauten essenziell, neben dem Tram-/Busnetz vor allem bei den grenzüberschreitenden Linien der Regio-S-Bahn. Die Verlagerung des bestehenden MIV kann aber alleine mit ÖV-Ausbauten nicht erreicht werden.
5. Städtischen Güterverkehr über City-Logistik-Konzepte nachhaltig steuern: Knapp 30% des städtischen Verkehrs ist Güterverkehr. Diesen Verkehr gilt es räumlich und zeitlich stärker zu steuern, vor allem auch zur Entlastung der Quartiere. Aus wirtschaftlicher Sicht ist die Sicherstellung der Erreichbarkeit aber essenziell. Fahrtenreduktionen sind vor allem über eine effizientere Abwicklung der sogenannten ersten/letzten Meile anzustreben. Die Umsetzung von City-Logistik-Konzepten erfordert eine enge Zusammenarbeit öffentlicher und privater Akteure.
6. Öffentliche Strassenräume aufwerten, sicherer gestalten und kurze Wege ermöglichen: Die Umgestaltung öffentlicher Strassenräume unterstützt die Reduktion des MIV. Es ist eine Querschnittsaufgabe, die verschiedenen Zwecken und Ansprüchen dient. Im Vordergrund stehen eine möglichst homogene Gesamtverkehrsabwicklung, erhöhte Verkehrssicherheit und gute Aufenthaltsqualität durch Angleichung der Geschwindigkeiten der einzelnen Verkehrsmittel. Neben den Projekten für Strassen und Plätze gehört die Ausformulierung flächendeckender Verkehrsberuhigung in diesen Massnahmenbereich (Tempo 30 und Begegnungszonen). Sich daraus allenfalls ergebende Geschwindigkeitsreduktionen im ÖV sind an anderer Stelle im ÖV-System zu kompensieren.
7. Verkehrsnachfrage über Mobilitätsmanagement stärker beeinflussen: Dieser zweite Querschnittsbereich wirkt über die Sensibilisierung unterschiedlicher Zielgruppen für ein nachhaltiges und sicheres Verkehrsverhalten eher indirekt auf die MIV-Fahrleistung. Im Vordergrund stehen Beratungs- und Informationsangebote, Kampagnen und die Unterstützung neuer innovativer Mobilitätsangebote.

## 2.4

# Umgang mit Zielkonflikten

In allen strategischen Schwerpunkten kommt einer guten Zusammenarbeit über die Kantonsgrenze hinweg eine grosse Bedeutung zu: Verkehr findet in funktionalen Räumen statt. Der Kanton muss deshalb die eigenen Handlungsmöglichkeiten konsequent nutzen, gleichzeitig aber auch die Zusammenarbeit mit den benachbarten Gebietskörperschaften und übergeordneten Gremien (z.B. ASTRA) zielgerichtet ausbauen.

Aus den strategischen Schwerpunkten wird der Massnahmenplan abgeleitet (Kapitel 3). Dieser integriert die zur Umsetzung von §13 USG notwendigen neuen Massnahmen in die laufenden strategischen Planungen. Aus dem Massnahmenplan wird ein kurzfristiger Aktionsplan definiert mit den zu initiierenden Aktivitäten der nächsten vier Jahre. Über das Monitoring und Controlling erfolgt schliesslich die periodische Überprüfung der verkehrspolitischen Ziele insgesamt sowie der Zielerreichung von §13 USG im Spezifischen.

Der städtische Raum, vor allem der Verkehrsraum, ist stark begrenzt. Es bestehen zahlreiche Konfliktlinien zwischen Ansprüchen der Verkehrsteilnehmenden und übrigen Ansprüchen von Anwohnerschaft, Arbeitnehmenden und Besucherinnen und Besuchern. Hinzu kommen die unterschiedlichen Auswirkungen der einzelnen Verkehrsmittel (Raumbedarf, Emissionen, Geschwindigkeiten usw.). Vor allem im Umgang mit den folgenden Zielkonflikten innerhalb der vier verkehrspolitischen Ziele gilt es, möglichst konkrete verkehrspolitische Prioritäten<sup>2</sup> zu definieren:

2 Die Priorisierung von einzelnen Projekten ist nicht Bestandteil dieses Verkehrspolitischen Leitbildes. Diese erfolgt vielmehr im Rahmen der einzelnen Planungsprogramme bzw. im üblichen politischen Prozess (vgl. auch Kapitel 3).

Erreichbarkeit ↔ Lebensqualität:

Das ist der Grundkonflikt eines jeden städtischen Verkehrs. Städte müssen mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar sein. Gleichzeitig erwarten die Bewohnerinnen und Bewohner möglichst geringe negative Auswirkungen (z.B. Lärm, Luft, Gefährdung, Zerschneidung usw.). Konkrete Projekte im Spannungsfeld Erreichbarkeit und Lebensqualität sind anhand folgender Prioritäten zu beurteilen:

- Die aus Umwelt-, Sicherheits- und Platzgründen notwendigen Einschränkungen des MIV müssen durch alternative Angebote im öffentlichen Verkehr sowie im Fuss- und Veloverkehr kompensiert werden. Der Umweltverbund (ÖV, Fuss- und Veloverkehr sowie deren kombinierte Mobilität) geniesst deshalb in der städtischen Verkehrsplanung klare Priorität gegenüber dem MIV.
- Die Strassenerschliessung insgesamt muss aber sichergestellt sein. Dies gilt speziell auch für den Wirtschaftsverkehr (Lieferungen, Handwerker, Dienstleistungen usw.). Das heisst, der Kapazitätssicherung auf dem Autobahnnetz und auf den städtischen Hauptachsen kommt eine hohe Bedeutung zu. Die zulässige Geschwindigkeit auf den Stadtstrassen ist aufgrund der geringen innerstädtischen Distanzen weniger wichtig. Für den städtischen Wirtschaftsverkehr sind zudem adäquate Zufahrts- und Abstellmöglichkeiten vorzusehen.
- In Wohngebieten ist die Lebensqualität deutlich höher zu gewichten als die Erreichbarkeit. Das heisst, in Strassenzügen mit überwiegendem Wohncharakter sind die Verkehrsmengen auf das notwendige Minimum zu begrenzen und die Geschwindigkeiten für den motorisierten Verkehr sind zu beschränken.
- Geschwindigkeitsreduktionen im öffentlichen Verkehr müssen lokal in Kauf genommen werden, wo sie zur Erhöhung der Sicherheit oder der Aufenthaltsqualität zwingend notwendig sind. Das ÖV-System als Ganzes soll über anderweitige Ausbauten/Kompensationen dennoch beschleunigt werden.
- Beim weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs sind negative Auswirkungen durch technologische und organisatorische Massnahmen zu minimieren (Lärmreduktion, Antriebstechnik, Haltestellengestaltung usw.).

Verkehrssicherheit ↔ Lebensqualität<sup>3</sup> und Erreichbarkeit:

Fuss- und Veloverkehr leisten die grössten Beiträge an eine stadt- und umweltgerechte Verkehrspolitik. Sie nehmen am wenigsten Platz in Anspruch und generieren am wenigsten negative Auswirkungen. Von ihnen geht die geringste Gefährdung für andere Verkehrsteilnehmende aus, gleichzeitig sind zu Fuss Gehende und Velofahrende aber den grössten Unfallrisiken ausgesetzt. Eine Erhöhung der Anteile des Fuss- und Veloverkehrs und eine Ausrichtung der Verkehrsplanung auf diese Bedürfnisse bilden langfristig die nachhaltigste Massnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Lebensqualität. Konkrete Projekte im Spannungsfeld Verkehrssicherheit und Lebensqualität bzw. Erreichbarkeit sind anhand folgender Prioritäten zu beurteilen:

- Wo hohe MIV-Verkehrsmengen unvermeidlich sind, werden systematische Analysen zur Entschärfung von Unfallschwerpunkten durchgeführt. Zudem müssen attraktive und sichere Alternativen für den Fuss- und Veloverkehr geprüft werden. Wo keine solchen Alternativen möglich und/oder sinnvoll sind, steht die Temporeduktion als Massnahme im Vordergrund.
- Durch Verkehrslenkung soll der motorisierte Individualverkehr auf verkehrsorientierte, besonders auf Hochleistungsstrassen gelenkt werden. Dies dient der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität gleichermaßen.
- Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dürfen die Attraktivität und die Erreichbarkeit des Fuss- und Veloverkehrs nicht in einem relevanten Ausmass behindern (seien dies Umwege aufgrund von Verlagerungen auf alternative Verbindungen, Strassengestaltungsmassnahmen oder andere wie z.B. Helmtraggpflicht).
- Eine konsequente Trennung der Verkehrsmittel ist in den engen städtischen Verhältnissen nicht möglich und auch nicht sinnvoll. Die Verkehrssicherheit soll deshalb prioritär über eine fuss- und veloverkehrsfreundliche Gestaltung und tiefe Geschwindigkeiten erreicht werden, was zu einer risikoarmen Verhaltensweise der Verkehrsteilnehmenden und gegenseitiger Rücksichtnahme beiträgt.
- Durch eine systematische Analyse der bestehenden Infrastruktur werden Schwach- und Gefahrenstellen bezüglich Verkehrssicherheit erkannt und laufend beseitigt.
- Bei Umgestaltungen oder neu geplanter Infrastruktur wird die Infrastruktur durch systematische Sicherheitsbeurteilungen sicherer und toleranter gegenüber möglichen Fehlern.

3 Verkehrssicherheit ist ein wesentlicher Bestandteil der Lebensqualität. Dennoch besteht ein Zielkonflikt zwischen den beiden Bedürfnissen: Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, die primär auf eine Verkehrstrennung ausgerichtet sind, können zu einer Reduktion der Aufenthaltsqualität führen (z.B. Autobahnen als sehr sichere Verkehrsanlage).

Kosteneffizienz ↔ Erreichbarkeit und Lebensqualität:

Verkehrsangebote müssen bezahlbar bleiben. Die Ansprüche anderer Sektorpolitiken (z.B. Bildung, Gesundheit, Soziales, Kultur) an den Finanzhaushalt des Kantons sind gross. Umgekehrt gehören aber eine gute Erreichbarkeit und eine hohe Lebensqualität zu den wichtigsten Standortfaktoren. Investitionen in diese Bereiche fördern die Wirtschaft und begünstigen den Zuzug von neuen Einwohnerinnen und Einwohnern. Sie führen so letztlich auch zu einer Erhöhung der Steuereinnahmen. Konkrete Lösungsansätze im Spannungsfeld Kosten zu Erreichbarkeit und Lebensqualität sind folgende Stossrichtungen:

- Konsequenter werden nur sanierungsbedürftige Strassenabschnitte oder Plätze im Zuge der notwendigen Erhaltungsmaßnahmen (Planung und Ausführung) entsprechend den aktuellen Anforderungen angepasst. Eine Ausnahme bilden stark unfallgefährdete Strassenabschnitte ohne akuten Sanierungsbedarf. Diese sind als Sofortmassnahmen kurzfristig und mit möglichst wenig (baulichem) Aufwand zu verbessern. Eine weitere Ausnahme sind die nachfragegetriebenen Ausbauten wie zum Beispiel Tramneubaustrecken nach dem Konzept Tramnetz 2020, deren Umsetzungspriorität nach Wirtschaftlichkeit der Einzelstrecke festgelegt werden soll.
- Fuss- und Veloverkehr sind die günstigsten Verkehrsmittel. Investitionen (auch grössere) in die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sind somit ein Beitrag an die Kosteneffizienz des Gesamtverkehrssystems.
- Der Verkehrsbereich ist heute stark subventioniert.<sup>4</sup> Dies ist unter anderem auch ein Grund für die grosse Nachfragesteigerung der letzten Jahrzehnte. Beim MIV und beim ÖV ist deshalb eine Erhöhung der Nutzerfinanzierung anzustreben. Um unerwünschte Verlagerungen vom ÖV auf den MIV zu verhindern, müssen die Nutzerkosten im Gleichschritt auf beiden Seiten steigen. Dies kann der Kanton jedoch nur in geringem Masse alleine steuern.

Personenverkehr ↔ Güterverkehr:

Bei der Ausgestaltung von direkt auf den Strassenverkehr wirkenden Massnahmen stellt sich die Frage, ob einzelne Verkehrsarten bevorzugt behandelt werden sollen. Bei dem knapp 30%igen Anteil des städtischen Güterverkehrs ist diese Frage besonders relevant. Dieser kann im Gegensatz zum Personenverkehr weniger kanalisiert und auf den Umweltverbund verlagert werden. Eine pauschale Priorisierung der einen oder anderen Verkehrsart ist nicht opportun. Das Ziel muss sein, den städtischen Güterverkehr zeitlich und räumlich optimal zu steuern (z.B. bevorzugte Regelungen zu Anlieferzeiten, Dosiersysteme in den Pendlerspitzenzeiten, Zugangsbeschränkungen des Schwerverkehrs in den Quartieren u.a.m.) und positive Anreize für eine effizientere Abwicklung zu setzen (z.B. Entwicklung von City-Logistik-Lösungen).

Diese allgemeinen Grundsätze zur Prioritätensetzung bei Zielkonflikten sind nur bedingt pauschal umsetzbar. In aller Regel sind lokal abgestimmte Lösungen zu suchen. Grosse Bedeutung hat deshalb die Prioritätensetzung in den konkreten Projekten im öffentlichen Strassenraum. Hier kommen zu den verkehrlichen Ansprüchen an den Projektperimeter noch orts- und nutzungsspezifische Ansprüche dazu (z.B. angestrebte Nutzungsänderungen, Anliegen bezüglich Freiflächen und Begrünung, Berücksichtigung bestehender Werkleitungen usw.). Diese Prioritätensetzung erfolgt laufend in allen Planungsphasen eines Projektes.

<sup>4</sup> Auch wenn die Strassenrechnung des Bundes eine Deckung der direkten Kosten nachweist, gilt dies unter Berücksichtigung der externen Kosten auch für den Strassenverkehr.



### 3 Massnahmenplan

#### Herleitung und Übersicht

Die strategischen Schwerpunkte des Verkehrspolitischen Leitbildes bilden den Rahmen zur Herleitung der Massnahmen. Eine weitere Grundlage bei der Massnahmenherleitung waren die Ergebnisse des Studienauftrags Stiigum (Kapitel 1.3). Darauf basierend haben das Bau- und Verkehrsdepartement und der Gesamtratsrat prioritäre Massnahmen gemäss der folgenden Tabelle innerhalb der strategischen Schwerpunkte bestimmt und sich dabei an folgenden Grundsätzen orientiert:

- **Wirksamkeit:** Die Massnahmen sollen möglichst zu allen vier verkehrspolitischen Zielen beitragen. Neue Massnahmen haben jedoch vor allem Wirkung bezüglich Erfüllung von §13 USG zu leisten, das heisst direkt auf eine MIV-Fahrleistungsreduktion bis 2020 hin zu wirken, ohne aber zu relevanten negativen Auswirkungen in den übrigen Zielbereichen zu führen.
- **Kostenminimierung:** Mit Blick auf die knappen öffentlichen Finanzmittel und die Ansprüche anderer Sektorpolitiken sollte die Umsetzung von §13 USG mit möglichst wenig finanzrechtlich neuen Mitteln vorangetrieben werden. Es gilt, die vorhandenen Ressourcen noch zielgerichteter einzusetzen, laufende oder geplante Aktivitäten/Programme zu optimieren und gegebenenfalls die Prioritäten innerhalb der verschiedenen Verwaltungseinheiten zu verschieben.
- **Regionale Abstimmung:** Die Massnahmen mit Wirkung über die Stadtgrenzen hinaus sind mit den regionalen Partnern abzustimmen. Die basel-städtischen Möglichkeiten zur Erfüllung von §13 USG sind konsequent auszuschöpfen. Die städtischen Fahrleistungen im Strassenverkehr sind nur zu rund 30% stadinterner Binnenverkehr; eine sinnvolle Verkehrsplanung ist deshalb regional abgestimmt. Die Beeinflussung des Verkehrs von ausserhalb des Kantons und des Transitverkehrs ist nur gemeinsam zu erreichen. Insofern sind besonders auch die Massnahmen des Agglomerationsprogramms aktiv zu unterstützen.
- **Monitoring und Flexibilität:** Die Wirkungen der Massnahmen sollen soweit möglich laufend überprüft werden. Basierend auf den Ergebnissen des Monitorings sind die Aktionspläne in periodischen Abständen anzupassen und die Schwerpunkte gegebenenfalls neu zu setzen.

Die Tabelle zeigt den Massnahmenplan im Überblick. Die Reihenfolge der Massnahmen stellt keine weitere Priorisierung dar. Entscheidend ist ein ausgewogenes Gesamtpaket von Massnahmen, denn nur so können Synergien realisiert werden und die einzelnen Massnahmen ihre volle Wirkung entfalten. Die folgenden Kapitel beschreiben die Hauptaufgaben in den einzelnen Massnahmenbereichen. Dabei werden nicht nur die im Rahmen der laufenden Arbeiten neu entwickelten Projektideen aufgeführt, sondern auch die relevanten, bisher schon vorgesehenen (aber teilweise noch nicht beschlossenen) Massnahmen.

## Massnahmenplan im Überblick

Massnahmenbereich	Massnahme	Ergebnis	Zeithorizont
1. Strassenverkehr	Städtisches Verkehrsmanagement	Konzept	2016
	Umsetzung Verkehrskonzept Innenstadt	Neues Verkehrsregime in Kraft	2014
	Sicherstellung HLS-Kapazitäten (Ausbau Osttangente/ABAC)	HLS-Ausbauten und flankierende Massnahmen realisiert	2020–30
	Regionales Verkehrsmanagementkonzept	Konzept	2016
2. Parkraumangebot	Umsetzung Ratschlag Parkraumbewirtschaftung	Neue Parkkarten eingeführt und alle weissen Parkplätze ummarkiert	2013–16
	Evaluation Parkraumbewirtschaftung	Wirkungsnachweis aktuelle Umsetzung und Konzept für Anpassungen	2015–17
	Förderung von Quartierparkings	Konzept und Anreize	2017–20
	Anpassung Parkplatzverordnung	Optimierte Verordnung	2014
	Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung im inneren Agglomerationsbereich	Konzept	2014–16
3. Fuss- und Veloverkehr	Teilrichtplan Velo: Erarbeitung und Umsetzung	Konzept und bauliche Realisation	2015–25
	Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege: Erarbeitung und Umsetzung	Konzept und bauliche Realisation	2015–25
	Erstellungspflicht für private Veloabstellplätze ausbauen	Anpassung Bau- und Planungsgesetz und neue Verordnung	2014
	Neue Rahmenausgabenbewilligung Fuss- und Veloverkehr	Finanzielle Mittel für kleine und mittlere Projekte verfügbar	2014
	Finanzierung und Umsetzung Schlüsselprojekte (Lückenschlüsse, Velostationen)	Bauliche Realisation von Schlüsselprojekten	2016–25
	Regionales Velohaupttroutennetz: Konkretisierung Massnahmen und Umsetzung	Bauliche Realisation	2015–25
4. Öffentlicher Verkehr	Umsetzung Konzept «Tramnetz 2020»	Planung, Projektierung und Realisation von ca. 15 neuen Tramstrecken	2013–30
	Angebotsverbesserungen Busnetz	Inbetriebnahme	2015–25
	Angebotsverbesserungen Regio-S-Bahn Basel (inkl. des notwendigen Infrastrukturausbaus wie z.B. Herzstück)	Ausbauten Zufahrtsstrecken Bau Herzstück Inbetriebnahme ¼-Std.-Takt	2020–30
	Aufbau trinationale Bestellerorganisation Regio-S-Bahn	Inbetriebnahme Neuorganisation	2020–25
	Trinationaler Tarifverbund	Inbetriebnahme Tarifverbund	2020–25
5. Städtischer Güterverkehr	Konzept städtischer Güterverkehr	Konzept	2014–15
6. Öffentlicher Strassenraum	Öffentliche Räume im Rahmen Erhaltungsplanung aufwerten	Bauliche Realisation	laufend
	Umsetzung Tempo-30-Konzept	Einführung Tempo 30 auf ca. 50–70 Streckenabschnitten	2013–18
	Einrichtung weiterer Begegnungszonen	Einrichtung von ca. fünf zusätzlichen Begegnungszonen pro Jahr	laufend
	Umsetzung Gestaltungskonzept Innenstadt (Entwicklungsrichtplan Innenstadt)	Bauliche Umgestaltung	laufend
	Umfassendes Verkehrssicherheitskonzept erarbeiten und umsetzen	Verkehrssicherheitsplan und neuer Rahmenkredit Verkehrssicherheit	2014–25
7. Mobilitätsmanagement	Aktionsprogramm «Basel unterwegs»	Bereitstellung neuer Serviceangebote und Durchführung von Aktionen, Kampagnen	laufend
	Mobilitätsmanagement in der Kantonsverwaltung: Pilotprojekt BVD	Realisation Pilotprojekt	2014–15
	Mobilitätsbildung bei Kindern und Jugendlichen	Bildungsangebote für Schulen bereitgestellt	2014–15
	Veloverleih-System	Realisation	2014–15
	Regionales Mobilitätsmanagement	Informations- und Serviceangebote bereitgestellt	2016–20

- In Arbeit/laufender Vollzug unter Federführung Basel-Stadt  
 Ergänzende Massnahmen unter Federführung Basel-Stadt  
 In Arbeit/ergänzende Massnahmen unter Federführung Dritter

## 3.1

## Strassenverkehr

Im Bereich Strassenverkehr stehen nicht Ausbaumassnahmen, sondern Steuerungsprojekte im Vordergrund:

Ein Ausbau des städtischen Strassennetzes steht abgesehen von allfällig notwendigen Erschliessungen neuer Entwicklungsgebiete (z.B. 3Land/Hafen) nicht zur Diskussion. Umso wichtiger ist die Verlagerung des städtischen Verkehrs auf das Hochleistungsstrassennetz (HLS). Dies unter anderem auch deshalb, weil auf dem HLS-Netz die Unfallhäufigkeit deutlich geringer ist.

Ein Zusammenbruch des Verkehrsflusses auf den HLS, vor allem der Osttangente (z.B. infolge Unfalls oder Überlastung) führt aufgrund von Verdrängung auf das untergeordnete Strassennetz innert sehr kurzer Zeit zu einer völligen Überlastung des städtischen Strassennetzes. Ein funktionierendes, mit genügend Kapazitäten versehenes HLS-Netz ist deshalb für die Lebensqualität und die Erreichbarkeit im Kanton von entscheidender Bedeutung. Der Kanton unterstützt deshalb den Bund aktiv in seinen Bemühungen zur Engpassbeseitigung auf der Osttangente. Die Lösung muss aber stadtverträglich ausgestaltet sein. Allfällige HLS-Ausbauten sind zudem so mit flankierenden Massnahmen zu begleiten, dass die Entlastungseffekte für das untergeordnete Strassennetz grösser sind als der durch den Ausbau entstehende zusätzliche Verkehr. Damit wären HLS-Ausbauten auch mit den neuen Formulierungen gemäss §13 USG, die eine Kompensation des Mehrverkehrs fordern, kompatibel. Zur Unterstützung der CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele wären weitere flankierende Massnahmen wünschenswert, sodass durch HLS-Ausbauten gar kein zusätzlicher motorisierter Individualverkehr entsteht.

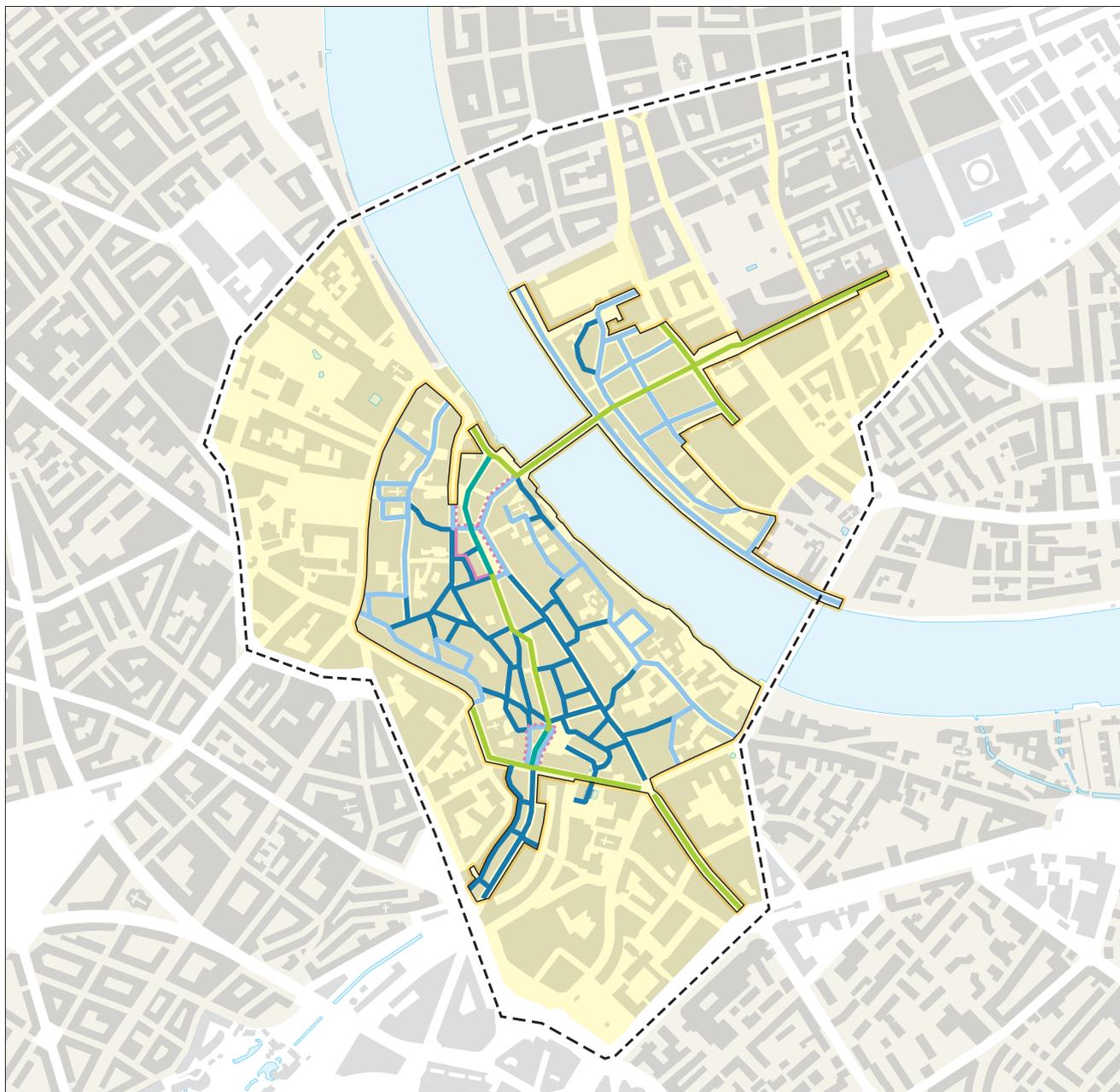
Ein umfassendes Verkehrsmanagementsystem muss regional abgestimmt sein. Nur so wird es gelingen, wirkungsvolle Steuerungs- und Dosierungskonzepte umzusetzen, ohne den öffentlichen Verkehr zu behindern und ohne unerwünschten Schleichverkehr durch Wohnquartiere zu produzieren. Das Verkehrsmanagementsystem soll zudem den Umgang mit Engpässen darstellen, die durch Unfälle, Baustellen und Veranstaltungen verursacht werden. Dadurch liesse sich Ausweichverkehr vermeiden und wenn nötig liesse sich flankierende Massnahmen in die Wege leiten. Damit gelingt es, die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität auch in diesen Fällen zu optimieren. Unter Federführung der Geschäftsstelle des Agglomerationsprogramms Basel wird ein Projekt «Strategie Strasse» gestartet, das auch ein Konzept zu einem regionalen Verkehrsmanagementsystem enthalten wird. Der Kanton Basel-Stadt wird diese Arbeiten aktiv unterstützen. Aufgrund der Komplexität der Materie und der Vielzahl von Beteiligten mit unterschiedlichen Interessen dürfte die Erarbeitung des Konzeptes aber einige Jahre dauern.

Parallel dazu muss ein städtisches Verkehrsmanagementkonzept erarbeitet werden. Es soll also das motorisierte Verkehrsaufkommen auf den geeigneten Strassen bewusst reguliert werden, wie dies zum Beispiel in Zürich und in anderen Städten bereits gemacht wird. Dieses Konzept ist die wichtigste Einzelmassnahme zur Erreichung des MIV-Reduktionsziels. Es dient einerseits als Input in eine regionale Strategie. Es soll aber auch aufzeigen, wo Basel-Stadt in eigener Regie sinnvoll Verkehrsmanagement-Massnahmen ergreifen kann. Konkret geht es um optimierte LSA-Steuerungen, um Spurumwidmungen sowie im Einzelfall um Durchfahrtsperren zur Verhinderung von unerwünschtem Schleichverkehr. Solche Projekte sollen aber nicht ausschliesslich als Restriktionen für den MIV geplant werden. Sie dienen vielmehr auch der Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs und sie sollen die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessern. Die Umsetzung solcher Massnahmen kann grössere Umbauten zur Folge haben. Sie wird deshalb primär im Rahmen von Erhaltungsprojekten erfolgen.

Kurzfristig (2014) wird das Verkehrskonzept Innenstadt umgesetzt. Unabhängig von einem künftigen Gesamtkonzept wird damit ein erster wichtiger Baustein einer optimierten Verkehrssteuerung realisiert (siehe Plan Seite 17).

Road Pricing stellt kurz-/mittelfristig im städtischen bzw. kantonalen Alleingang keine sinnvolle Option dar. Zu gross sind die politischen, technischen und gesetzlichen Hindernisse. Der Kanton verzichtet deshalb in den kommenden Jahren auf Aktivitäten in diesem Bereich, beobachtet jedoch die in- und ausländische Entwicklung. Längerfristig ist ein agglomerationsweites Road Pricing ein sehr vielversprechender Ansatz, da sich hiermit relevante MIV-Reduktionen ohne einschränkende Dosierungsmassnahmen erreichen lassen. Ein solches erfordert jedoch eine trinationale Abstimmung auf nationalstaatlicher Ebene.

Verkehrskonzept Innenstadt



Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt, 31.3.2014



## 3.2

## Parkraumangebot

Nach längerer Vorbereitungszeit hat im Sommer 2013 die Umsetzung des im Jahre 2011 beschlossenen Konzeptes zur Parkraumbewirtschaftung begonnen. Der Abschluss der Umsetzung ist auf Mitte 2016 geplant. Bis dann werden die letzten weissen Parkplätze in blaue Parkplätze ummarkiert sein. Die Parkraumbewirtschaftung ist neben dem Strassenverkehrsmanagement das entscheidende Element zur Erreichung des Reduktionsziels bis 2020. Die Umsetzung des Ratschlags dürfte dazu aber nicht genügen. Das heisst, die Parkraumbewirtschaftung sollte mittelfristig bezüglich Tarife verschärft – und damit an andere Schweizer Städte angepasst – und die Parkplatzzahl reduziert werden. Zudem ist eine zeitliche Ausdehnung der blauen Zone (z.B. auf Nacht, Sonntag) zu prüfen. Dazu werden vorerst die Effekte der Einführung der Parkraumbewirtschaftung evaluiert. Darauf aufbauend ist ab ca. 2016/2017 festzulegen, ob und welche Anpassungen am Bewirtschaftungskonzept notwendig sind.

Wichtig ist aber nicht nur die Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze, sondern auch eine Verlagerung von den öffentlichen zu privaten Parkplätzen und Parkings, die heute noch freie Kapazitäten aufweisen. Mit dem Bau von Quartierparkings sollen sodann Parkplätze aus dem öffentlichen Strassenraum in i.d.R. unterirdische Parkhäuser verlagert werden. Damit steht einerseits die knappe Allmendfläche für anderweitige Nutzungen zur Verfügung und andererseits wird der Parksuchverkehr reduziert. Die bisherigen Erfahrungen zeigen jedoch, dass private Investoren kaum für den Bau von Quartierparkings gewonnen werden können, solange bestehende Tiefgaragen nur ungenügend ausgelastet sind. Mit der Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung und allenfalls mit einer langfristig verteuerten Anwohnergarnitur werden Quartierparkings künftig vermehrt attraktiv. Zur Förderung von Quartierparkings ist auch eine (Mit-)Finanzierung durch den Kanton (z.B. mit Mitteln aus dem Pendlerfonds) möglich.

Rund zwei Drittel der heutigen rund 100 000 Parkplätze in Basel sind privat und damit einer öffentlichen Bewirtschaftung entzogen. Die Parkplatzverordnung definiert die zulässige Anzahl Parkplätze bei Neubauten. Die Zweckmässigkeit dieser Verordnung ist vor dem Hintergrund des neuen §13 USG zu prüfen. Dabei stellt sich insbesondere die Frage, ob die Erstellung grosser privater Parkierungsanlagen mit Auflagen (z.B. Fahrtenmodell, Mobilitätsmanagement) verknüpft werden kann.

Unabhängig von diesen Bestrebungen innerhalb des Kantons wird unter der Federführung des Agglomerationsprogramms ein Projekt für eine harmonisierte Parkraumbewirtschaftung in der inneren Agglomeration gestartet. Der Kanton unterstützt diese Arbeiten aktiv. Als erster Schritt hierzu ist die Einführung einer regionalen Gewerbeparkkarte vorgesehen.

Aufteilung Parkplatzangebot Kanton Basel-Stadt  
Schätzung Zustand 2008





## 3.3

## Fuss- und Veloverkehr

Mit dem Entwurf des Teilrichtplans Velo 2013 liegt eine Grundlage zur Weiterentwicklung des Veloroutennetzes und der wichtigen Veloabstellanlagen auf Allmend vor. Es gilt, in den nächsten Jahren diesen Teilrichtplan konsequent umzusetzen und die einzelnen Strecken entsprechend den Bedürfnissen (neu mit Unterscheidung von Basisrouten und Pendler Routen) auszubauen. Für kleine und mittlere Projekte steht dafür eine Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr zur Verfügung, die aber voraussichtlich im Laufe des Jahres 2015 aufgebraucht sein wird. Eine neue Rahmenausgabenbewilligung soll deshalb im nächsten Jahr beim Grossen Rat beantragt werden.

Ein Haupthindernis zur Gewinnung neuer Personengruppen für den Veloverkehr ist die subjektiv als ungenügend eingestufte Verkehrssicherheit (Ergebnis aus Veloklimatest 2010). Das heisst, das Veloroutennetz (Basisnetz) muss es erlauben, komplexe Verkehrsknoten mit hohen Belastungen auf alternativen Routen zu umfahren. Hier braucht es zum Teil aufwendige Lückenschlüsse (z.B. Bachletten – Gundeldingen, Dreiländereck – Friedlingen). Ein zweites wesentliches Hindernis für eine vermehrte Velonutzung ist die ungenügende öffentliche Abstellplatzsituation. Neben vielen kleinen dezentralen Anlagen braucht es auch grössere Lösungen (Velostationen) an wichtigen Zielen des Veloverkehrs (z.B. Badischer Bahnhof, Innenstadt). Es ist deshalb für den Erfolg der Veloförderung von strategischer Bedeutung, dass auch grosse Schlüsselprojekte finanziert und realisiert werden können. Diese Finanzierung soll über projektspezifische Investitionen (Ratschläge) und nicht über die Rahmenausgabenbewilligung, die wie bisher für kleine und mittlere Projekte vorgesehen ist, erfolgen.

Neben der öffentlichen Veloparkierung ist insbesondere auch die Ausstattung von Gebäuden mit der erforderlichen Anzahl von Veloabstellplätzen in guter Qualität wichtig. Hierauf kann der Kanton über seine Baugesetzgebung und Bewilligungspraxis entscheidenden Einfluss nehmen.

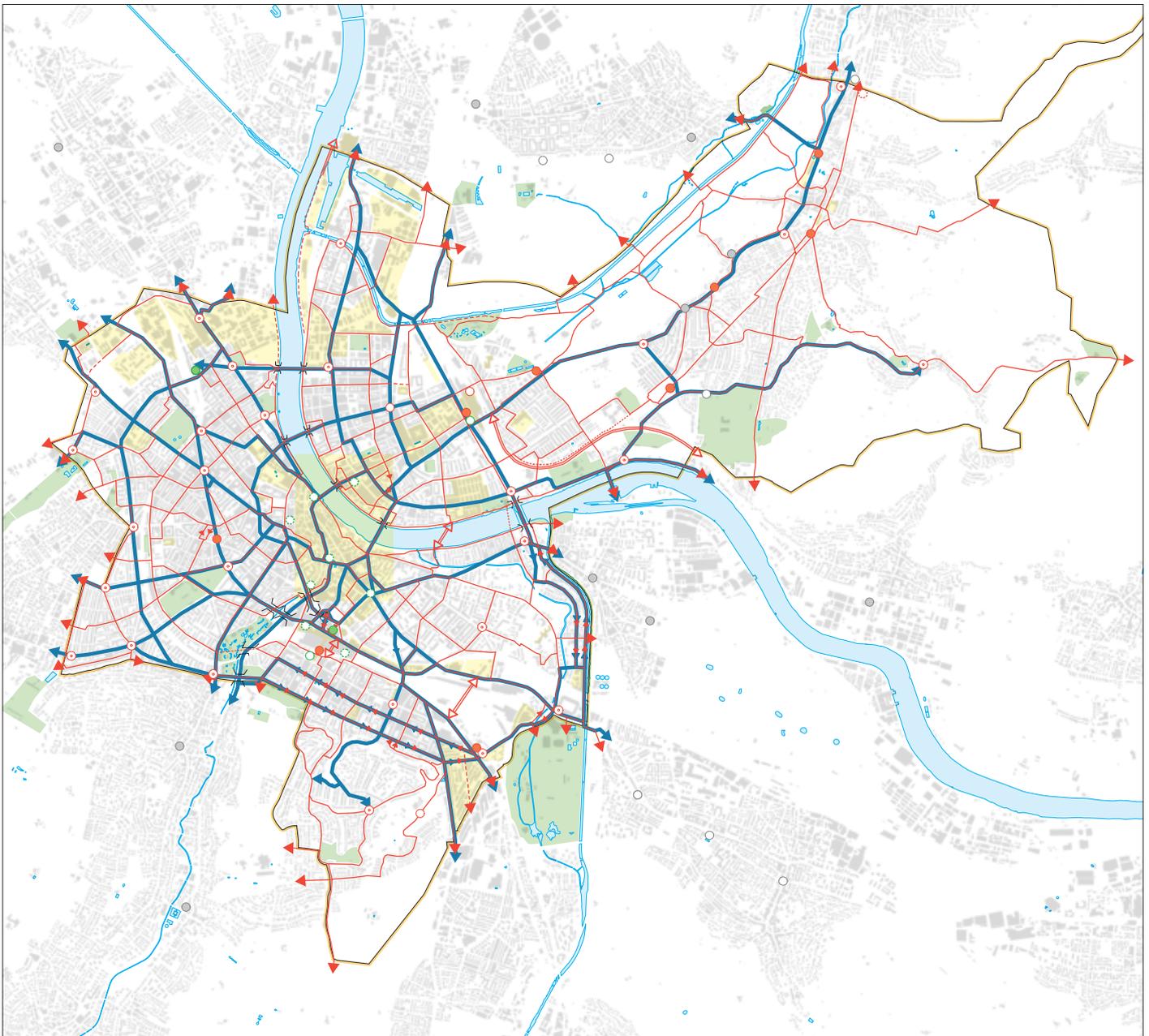
Neben den stadtinternen Velorouten kommt auch der regionalen Verknüpfung eine hohe Bedeutung zu. Mit der Zunahme der E-Bikes werden die Veloverbindungen mittlerer Länge weiter an Bedeutung gewinnen. Hierzu liegen im Agglomerationsprogramm ein Konzept für ein agglomerationsweites Velohaupttroutennetz und Projekte im Umland (z.B. Velo Oberrhein) mit Fokussierung auf den Pendlerverkehr vor. Deren Umsetzung und die Abstimmung an den Schnittstellen zu den Planungen des Umlands werden vom Kanton aktiv unterstützt.

Im Fussverkehr gilt es, die geplante Überarbeitung des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege anzugehen und die sich aus der Aktualisierung ergebenden Netzlücken konsequent zu schliessen. Die wichtigen Lückenschlüsse sollen möglichst so ausgestaltet werden, dass sie gleichermaßen dem Fuss- wie dem Veloverkehr dienen.

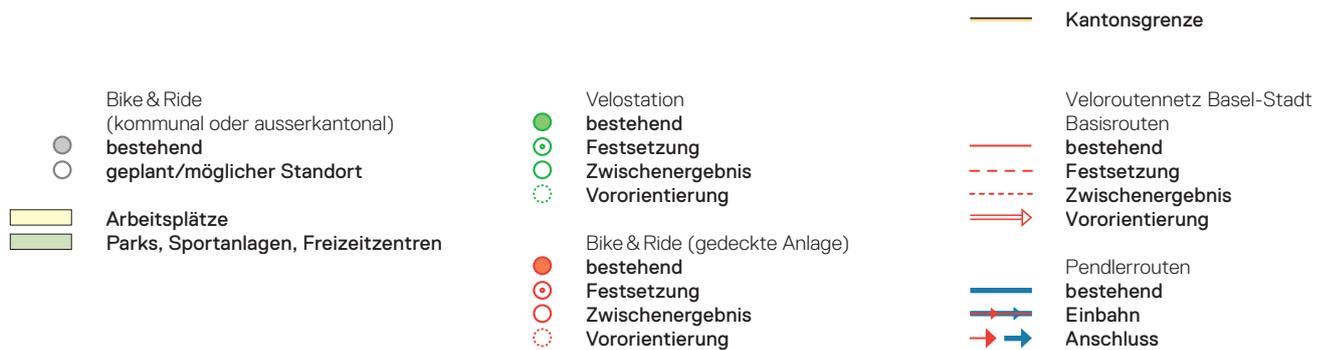
Darüber hinaus braucht es die laufende (flächendeckende) Optimierung in vielen Kleinprojekten (z.B. Sanierung Fussgängerstreifen, Trottoirüberfahrten, Begegnungszonen) und die konsequente Berücksichtigung der Fussgängerbedürfnisse bei der Gestaltung des öffentlichen Raums, wenn erforderlich nicht nur zulasten des MIV, sondern auch des ÖV und des Veloverkehrs.

Ein «Masterplan Fuss- und Veloverkehr» soll die verschiedenen Bestrebungen zusammenfassen und aufeinander abstimmen.

Entwurf Teilrichtplan Velo (Stand Januar 2013)



Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt, 31.3.2014



## 3.4

## Öffentlicher Verkehr

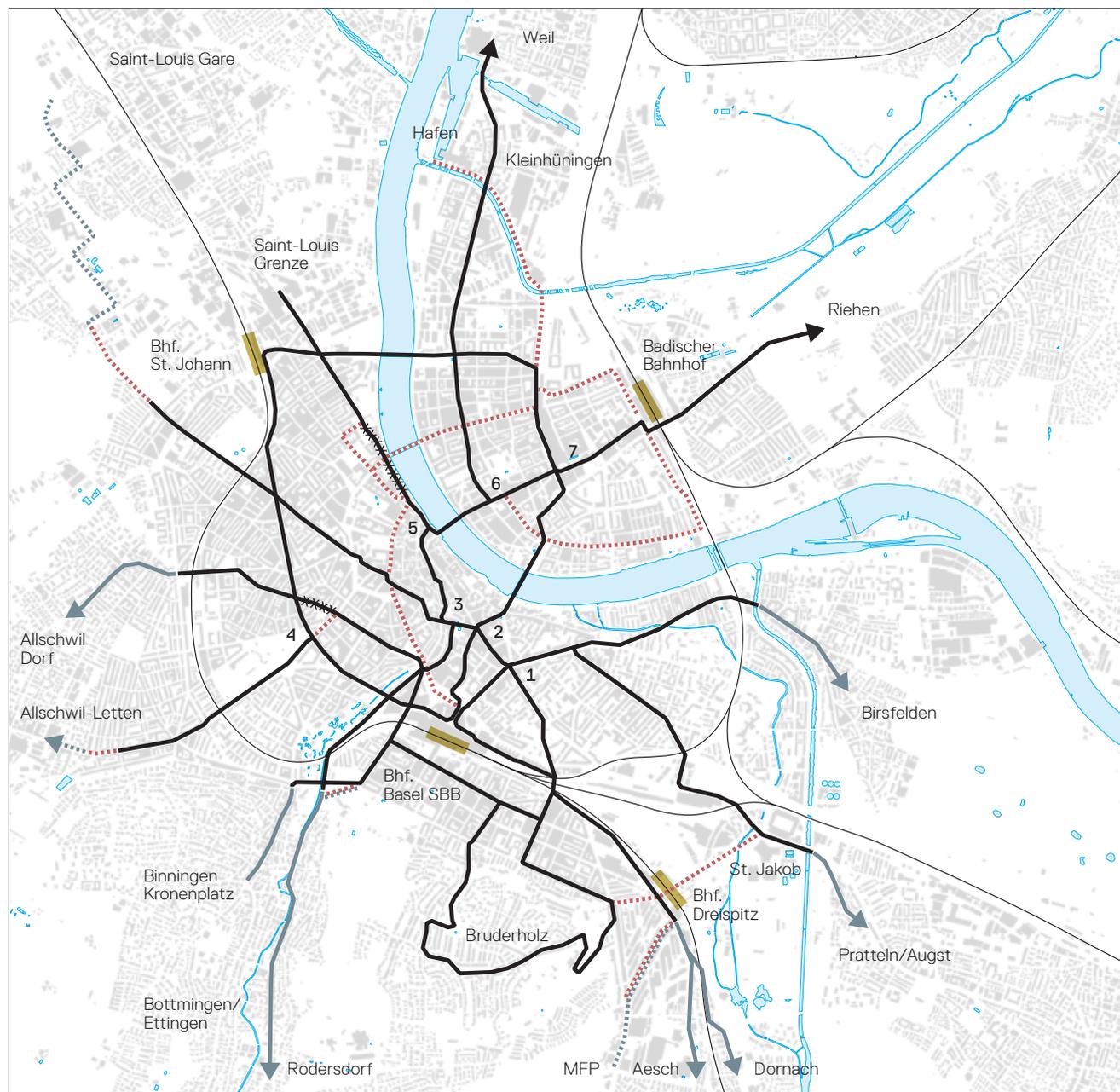
Die Infrastrukturausbauten der nächsten Jahre bzw. Jahrzehnte sind mit dem Konzept «Tramnetz 2020» und den geplanten Ausbauten für die Regio-S-Bahn (Zulaufstrecken und Herzstück, Ost- und Westkopf Bhf. SBB) weitgehend vorgezeichnet. Die Realisation dieser Pläne ist für die langfristige Verkehrspolitik sehr wichtig, dabei sollte die etappierte Umsetzung, insbesondere der einzelnen Tramausbauprojekte, die MIV-Reduktion als wichtiges Kriterium berücksichtigen. Über diese Massnahmen hinausgehende Infrastrukturausbauten sind nicht vorgesehen, da bereits die Umsetzung des bestehenden Paketes bis deutlich nach 2020 dauern wird. Umso wichtiger sind Massnahmen, welche die Nutzung der bestehenden Infrastrukturen optimieren.

Für den langfristigen Erfolg einer trinationalen Regio-S-Bahn müssen die Strukturen optimiert werden. Dabei geht es sowohl (kurzfristig) um die gemeinsame Erarbeitung eines trinationalen Angebotskonzeptes als auch (mittelfristig) um den Aufbau einer effizienten gemeinsamen Bestellerorganisation. Beide Arbeiten werden zurzeit unter der Federführung des Agglomerationsprogramms Basel gestartet. Der Kanton Basel-Stadt wird beide Projekte unterstützen und soweit möglich aktiv vorantreiben, auch wenn dadurch gewisse Entscheidungskompetenzen im S-Bahn-Bereich an eine übergeordnete Trägerschaft abgegeben werden müssen.

Die Einführung eines trinationalen Tarifverbundes scheiterte bisher an den unterschiedlichen Strukturen im Dreiland und am Einheitspreis des U-Abos, das sich in der bestehenden Form nicht über die Landesgrenzen erweitern lässt. Um das Potenzial der neuen grenzüberschreitenden ÖV-Linien (z.B. Bus 38 nach Grenzach, Tram 8 nach Weil am Rhein) voll nutzen zu können, ist dennoch eine weitere Harmonisierung der Tarife bzw. sind zumindest erste Schritte in Richtung trinationaler Tarifverbund anzustreben. Auch wenn der Lead in dieser Frage klar beim TNW liegt, soll aus Basel-Stadt der Druck aufrechterhalten werden. Es gilt, die Chancen zu nutzen, die sich aus der Neuorganisation des TNW, aus einem neuen Tarifsysteem Schweiz und aus den neuen grenzüberschreitenden Linien ergeben. Entsprechende tarifliche Lösungen sind zudem durch Marketing und Vertrieb zu unterstützen.

Der Ausbau grenzüberschreitender ÖV-Angebote ist ein wichtiger Baustein der kantonalen Verkehrspolitik. Eine Mitfinanzierung von ausserkantonalen Infrastrukturanlagen über kantonale Mittel bzw. über Mittel des Agglomerationsprogramms des Bundes erleichtert solche Projekte enorm und liegt deshalb im Interesse des Kantons. Solche Mitfinanzierungen sollen auch in Zukunft möglich sein, falls sich die ausserkantonalen Nutzniesser entsprechend ihrer Möglichkeiten beteiligen und ein Nutzen für den Kanton Basel-Stadt besteht. Der grenzüberschreitende ÖV-Ausbau kann aber auch an den ausserkantonalen Betriebskosten scheitern. Dennoch wird der Kanton darauf verzichten, permanente Beiträge an solche Betriebskosten zu leisten. Dies würde langfristig sehr teuer. Zudem haben sich die Finanzierungsregeln bisher bewährt. Entsprechende Beiträge werden daher nur als zeitlich befristete Anschubfinanzierungen aus dem Pendlerfonds geleistet werden.

Ausbau des Tramstreckennetzes im Kanton Basel-Stadt (Grossratsbeschluss vom 19. September 2012)



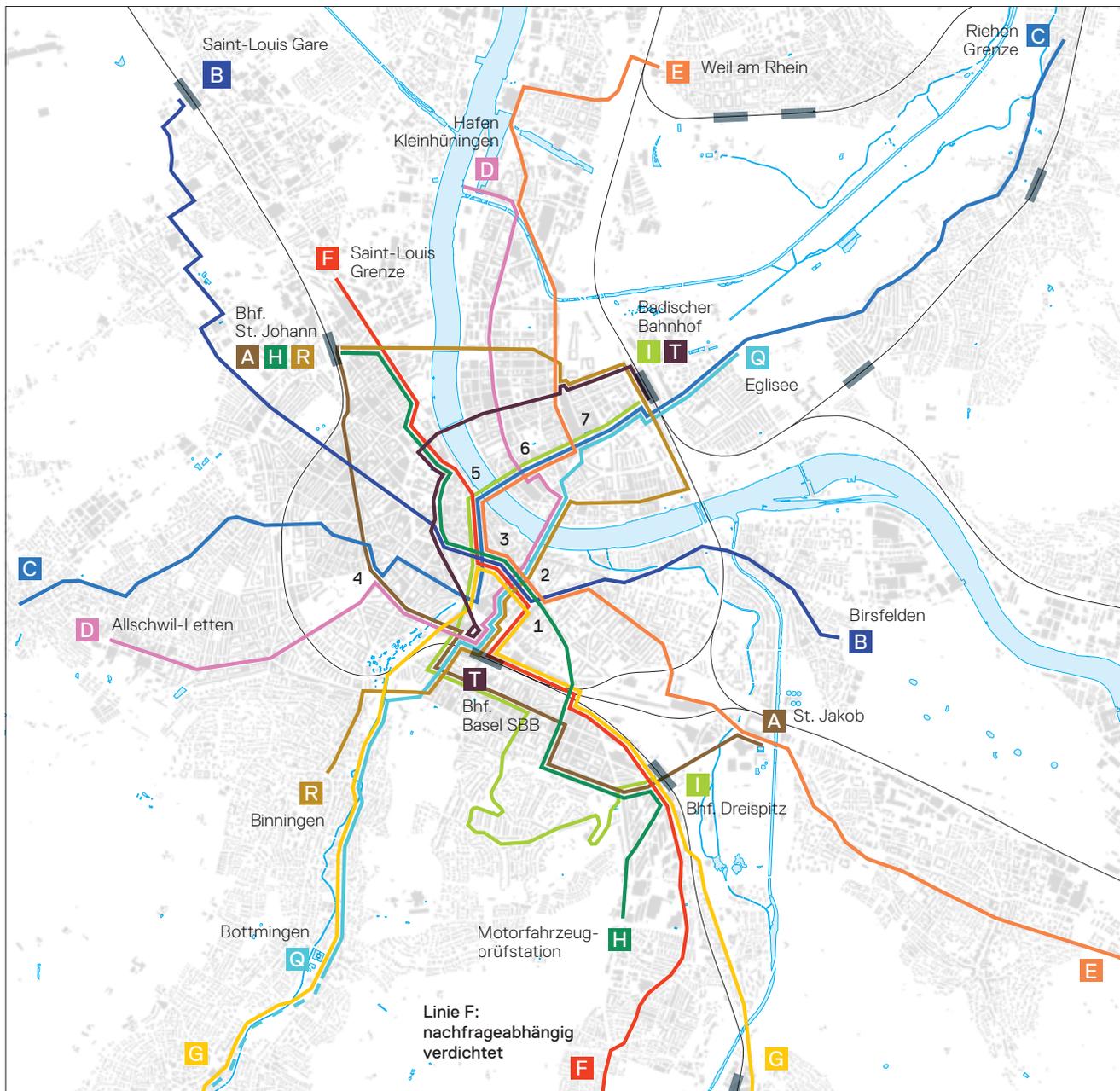
Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt; 31.3.2014

Dieser Plan stellt die Tramstrecken nur schematisch dar, er macht keine Aussagen über deren präzisen Verlauf. Soweit der Plan Tramstrecken ausserhalb des Kantons Basel-Stadt aufführt, dient dies lediglich Informationszwecken und entfaltet keine Rechtswirkung.

- 1 Aeschenplatz
- 2 Bankverein
- 3 Barfüsserplatz
- 4 Schützenhaus
- 5 Schifflande
- 6 Claraplatz
- 7 Messeplatz

- Tramlinien
- bestehende Tramstrecken
- ... neue Tramstrecken
- XXX Dienstgleis respektive Rückbau
- Tramstrecken ausserhalb des Kantons Basel-Stadt

Geplantes Liniennetz Tramnetz 2020 (ÖV-Programm 2014–2017)



Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt; 31.3.2014

Dieser Plan stellt die Tramstrecken nur schematisch dar, er macht keine Aussagen über deren präzisen Verlauf. Soweit der Plan Tramstrecken ausserhalb des Kantons Basel-Stadt aufführt, dient dies lediglich Informationszwecken und entfaltet keine Rechtswirkung.

- 1 Aeschenplatz
- 2 Bankverein
- 3 Barfüsserplatz
- 4 Schützenhaus
- 5 Schiffplände
- 6 Claraplatz
- 7 Messeplatz

- Tramlinien
- A Bhf. St. Johann – St. Jakob
  - B Saint-Louis Gare – Birsfelden
  - C Allschwil Dorf – Riehen
  - D Allschwil-Letten – Hafen Kleinhüningen
  - E Weil am Rhein – Pratteln – Augst
  - F Saint-Louis Grenze – Aesch
  - G Rodersdorf – Dornach
  - H Bhf. St. Johann – Motorfahrzeugprüfstation
  - I Badischer Bhf. – Bhf. Dreispitz
  - Q Eglisee – Bottmingen – (Ettingen)
  - R Binningen – Bhf. St. Johann
  - T Bhf. Basel SBB – Badischer Bhf.

## 3.5

## Städtischer Güterverkehr

Mit knapp 30% der Gesamtverkehrsleistung hat der städtische Güterverkehr grosses Reduktionspotenzial. Aufgrund der heterogenen Verkehrserzeugung und der unterschiedlichen Ansprüche der verschiedenen Warengruppen ist der Güterverkehr jedoch sehr komplex und die öffentliche Hand kann nur sehr begrenzt direkt Einfluss nehmen. Entsprechende Ansätze in anderen Städten<sup>5</sup> zeigen aber, dass sich dieser Weg durchaus lohnen kann, insbesondere wenn die öffentliche Hand als Katalysator und Koordinator für private Lösungen handelt. Massnahmen können – nach Erfahrung anderer Städte in Europa – vor allem in den folgenden Bereichen liegen:

- Optimierung der letzten/ersten Meile und erhöhte Fahrzeugauslastung (Sammel- und Verteilzentren, Paket-/Logistikboxen)
- Kurierdienste mit nachhaltigen Verkehrsmitteln (z.B. Velokurierdienste)
- Zeitlich-räumliche Entlastung in Teilgebieten (z.B. Lkw-Vorzugsnetz versus Zugangsbeschränkungen und Anlieferung ausserhalb Pendlerstosszeiten)
- Optimierung Fahrzeugflotte bezüglich Lärm- und Luftbelastung (z.B. Grössen- und Gewichtsbeschränkungen, erleichterte Zugangsregelungen für spezielle Fahrzeugtypen usw.)

Konkrete Überlegungen für Basel-Stadt gibt es bisher noch nicht. Der Aufbau einer City-Logistik Basel muss in drei Phasen erfolgen: Es braucht eine umfassende Problemanalyse mit der Ermittlung der Verkehrsströme und der Kontaktaufnahme mit möglichen Partnern. Darauf aufbauend ist aus der Evaluation verschiedener Lösungsansätze ein Gesamtkonzept zu erstellen, das schliesslich in verschiedenen Einzelmassnahmen umgesetzt wird.

Um diesen Prozess in Gang zu setzen, plant das Bau- und Verkehrsdepartement, zusammen mit privaten Partnern (Logistik-Cluster Region Basel und evtl. weitere) einen entsprechenden externen Auftrag zu vergeben. Neben konkreten Lösungsansätzen sollen dabei auch Organisationsstrukturen untersucht und eine für Basel optimale Lösung vorgeschlagen werden.

<sup>5</sup> Erfahrungen im Ausland insbesondere in NL, GB, F und S. In der Schweiz noch vergleichsweise wenig Erfahrung (z.B. in Thun). Die Stadt Zürich ist in der Konzeptphase zum Aufbau einer City-Logistik. Im Vordergrund steht in den meisten Städten die Bündelung der ersten/letzten Meile, entweder über koordinierte Lieferwagen-Plattformen oder neue niederschwellige Angebote (z.B. Velokurierdienste).

## Öffentlicher Strassenraum

Geschäfte, Restaurants und Kulturangebote siedeln sich gerne an attraktiven, fussgängerfreundlichen Strassen und Plätzen an. Geschieht dies, können grundlegende Bedürfnisse der Quartierbevölkerung (Einkauf, Freizeit) zu einem grossen Teil lokal befriedigt werden. Lange (motorisierte) Fahrten werden vermieden. Ziel ist, langfristig eine attraktive Stadt der kurzen Wege zu erreichen.

Das Bau- und Verkehrsdepartement verzichtet trotz der zentralen Bedeutung für die langfristige Stadt- und Verkehrsentwicklung auf ein spezielles Programm zur Aufwertung von Quartierzentren. Um Kosten zu sparen und die Anzahl Baustellen zu minimieren, werden Umbauten von Strassenräumen und Plätzen (auch solche mit zentralem Quartiercharakter) konsequent auf die Erhaltungsplanung abgestimmt. Die angestrebte Entwicklung des jeweiligen Quartiers soll durch solche Projekte unterstützt werden. Bei der Erstellung der Infrastrukturprojekte ist auf eine ausgewogene Abwägung aller Ansprüche (verkehrlich, ökologisch, versorgungstechnisch, soziokulturell) an den öffentlichen Raum zu achten, es sind gesetzliche Vorgaben einzuhalten und der zur Verfügung stehende Finanzrahmen ist zu berücksichtigen.

Entsprechend ihrem Erhaltungszyklus sind viele Strassenzüge und Plätze in den nächsten Jahren ohnehin sanierungsbedürftig und werden im Zuge ihrer Sanierung den aktuellen Erfordernissen entsprechend umgebaut. Es ist für die langfristige Verkehrsentwicklung von zentraler Bedeutung, dass bei allen anstehenden Sanierungsprojekten der Aufenthaltsqualität ein grosses Augenmerk geschenkt wird. Gleichzeitig gilt es, die Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs sowie die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs in möglichst optimaler Weise zu befriedigen. Positive Beispiele für solche Umgestaltungen sind der Tellplatz, der Wettsteinplatz oder der Karl Barth-Platz.

Besonders im Bereich von Quartierzentren sollen die Bedürfnisse des Fussverkehrs an oberster Stelle stehen, auch wenn hierfür die Parkplatzzahl (z.B. Projekt Schaffhauserrheinweg) oder die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den MIV und den ÖV (z.B. Projekt Wielandplatz) reduziert werden müssen.

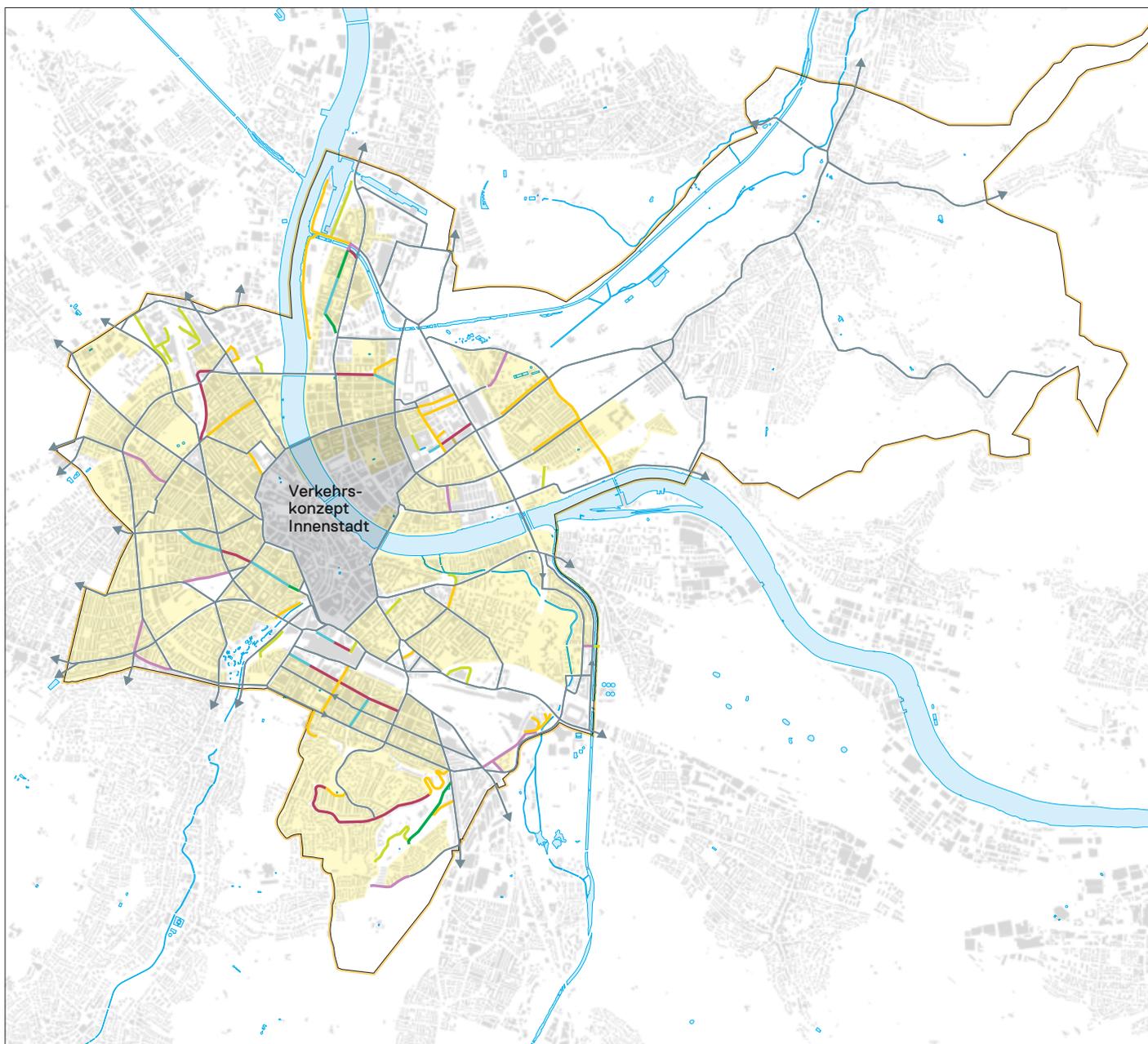
Ein laufend aktualisierter Verkehrssicherheitsplan, der den Bedürfnissen der schwächeren Verkehrsteilnehmenden besonders Rechnung trägt, wird erarbeitet. Zudem wird die Verkehrssicherheit bestehender Strassenabschnitte und neuer Projekte laufend überprüft.<sup>6</sup> Auch die Umsetzung von Sicherheitsmassnahmen wird, soweit sinnvoll, mit dem Erhaltungszyklus koordiniert.

Eine Sonderstellung bezüglich Umsetzungszeitpunkts nehmen Projekte des Konzepts Tramnetz 2020 ein (vgl. Kapitel 3.4). Hierfür ist nicht der Sanierungsbedarf des betreffenden Strassenabschnittes, sondern die politische Prioritätensetzung entsprechend der Wirtschaftlichkeit der Einzelstrecken entscheidend. Im Projekt selbst gelten die gleichen Grundsätze wie zuvor beschrieben.

Kurz- bis mittelfristig sind mit der Umsetzung des Verkehrskonzepts Innenstadt und des Tempo-30-Konzepts (Grossratsbeschluss vom 9. Januar 2013) sowie der laufenden Erweiterung von Begegnungszonen aufgrund von Anwohnerbegehren auch im Bereich Verkehrsberuhigung die Weichen gestellt. Einen weiteren Beitrag wird die Umsetzung des geplanten Gestaltungskonzeptes Innenstadt leisten, das die Wirkung des Verkehrskonzepts unterstützt.

6 «Road Safety Audit», «Road Safety Inspection», «Black Spot Management»

Tempo-30-Konzept (Grossratsbeschluss vom 9. Januar 2013)



Quelle: Geodaten Kanton Basel-Stadt, 31.3.2014

- Kantonsgrenze
  
- siedlungsorientierte Strassen  
zum Einbezug vorgeschlagen, ohne ÖV
- zum Einbezug vorgeschlagen, mit Bus
- zum Einbezug vorgeschlagen, mit Tram
- betreffend Einbezug genauer prüfen, mit Tram
- Verzicht auf Einbezug, ohne ÖV
- Verzicht auf Einbezug, mit ÖV
  
- bestehende Tempo-30-Zonen
- flächendeckende Tempo-30-Zone Innenstadt mit ÖV (Verkehrskonzept Innenstadt)
  
- verkehrsorientierte Strassen (ohne HLS)



## 3.7

## Mobilitätsmanagement

Mit den Kampagnen des Aktionsprogramms «Basel unterwegs» (z.B. Fair im Verkehr) und insbesondere mit dem Aufbau der Mobilitätswoche hat der Kanton in den letzten zwei bis drei Jahren den Bereich Mobilitätsmanagement deutlich ausgebaut. Diese Anstrengungen gilt es fortzusetzen bzw. noch stärker departementsübergreifend anzugehen. Dies fordert auch Massnahme V5 («Nachhaltige Mobilität Basel-Stadt») im Luftreinhalteplan beider Basel 2010. Es ist aber keine weitere quantitative Ausweitung geplant, die (knappen) Mittel sollen vielmehr konzentrierter eingesetzt werden. Vorgesehen ist, eine gesamtheitlich nachhaltige Verkehrskultur in den Vordergrund zu stellen und nicht einseitig auf ein einzelnes Verkehrsmittel (z.B. «Velostadt Basel») zu setzen. Eine intelligente Vernetzung unterschiedlicher Mobilitätsformen trägt dazu bei, die vorhandenen Infrastrukturen und Angebote möglichst gut auszulasten und Parallelinvestitionen zu vermeiden. Die Unterstützung von (privatwirtschaftlichen) Carsharing-Angeboten gehört auch dazu.

Mobilitätsmanagement ist im Berufsverkehr besonders wirksam, da die Arbeitgeber mit Anreizen (z.B. PW-Gratisparkplatz vs. durch den Arbeitnehmer zu zahlendes ÖV-Billett) das Verkehrsverhalten ihrer Mitarbeitenden stark beeinflussen können. Die Fortführung des betrieblichen Mobilitätsmanagements ist deshalb wichtig. In Ergänzung dazu kommt dem Mobilitätsmanagement für die Kantonsverwaltung (Pilotprojekt im BVD) eine sehr grosse Bedeutung zu. Nur wenn der Kanton als Vorbild fungiert, wird es gelingen, bei anderen grossen Arbeitgebern ein stringentes Mobilitätsmanagement anzuregen oder sogar durchzusetzen.

Ein weiterer Schwerpunkt sind Ausbildungs- und Informationsangebote für die Zielgruppe Kinder/Jugendliche (z.B. umweltbewusstes Verkehrsverhalten). Ein umfassendes Mobilitätsmanagement für unterschiedliche Zielgruppen macht hingegen nur auf regionaler Stufe Sinn. Hier unterstützt Basel-Stadt entsprechende regionale Ansätze.

Finanzielle oder steuerliche Anreize (z.B. Einführung eines Mobilitätsbonus für Einwohner/-innen ohne Auto, Abschaffung Pendlerabzug bei den Steuern usw.) wurden ebenfalls diskutiert. Der Regierungsrat verzichtet im Moment aber darauf, da der Initialaufwand und die kurzfristig erzielbare Wirkung kaum in einem vernünftigen Verhältnis stehen würden.



Beispiel Serviceangebot:  
Aktion E-Bike Testwochen für Unternehmen

## 4 Wirkung und Kosten

### 4.1 Wirkungen Massnahmenplan und Zielerreichung 2020

Die Tabelle auf Seite 31 fasst die qualitativen Wirkungsabschätzungen des Massnahmenplans zusammen.<sup>7</sup> Das MIV-Reduktionsziel gemäss §13 USG lautet 10% Fahrleistungsreduktion im Jahr 2020 gegenüber dem Jahr 2010. Infolge von Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum sowie Angebotsverbesserungen (v.a. ÖV-seitig) ist jedoch von strukturell bedingtem zusätzlichem Verkehr auszugehen. Das Gesamtverkehrsmodell weist diesen Mehrverkehr bis 2020 mit +6% für den MIV aus (ohne Ausbaumassnahmen auf dem Autobahnnetz bis 2020). Zusammen ergeben sich somit rund 16% des mutmasslichen MIV im Jahr 2020, welcher zu reduzieren ist. Diese Annahme wurde dem Studienauftrag zugrunde gelegt und wird daher auch für die hier vorgestellte Wirkungsabschätzung übernommen. Der Massnahmenplan muss damit sowohl den heutigen Verkehr als auch den erwarteten Mehrverkehr beeinflussen.

#### Fazit

Mit den vorgeschlagenen Massnahmen nimmt der Verkehr zwischen 2010 und 2020 um insgesamt etwa 2 bis 5% ab. Das heisst, die Massnahmen können mehr als den strukturell bedingten Mehrverkehr von 6% verhindern. Vom eigentlichen Reduktionsziel bezüglich Bestandsverkehr 2010 (–10%) wird aber nur ein Drittel bis die Hälfte erreicht. Es zeigt sich, dass mit dem vorliegenden Massnahmenplan die Zielrichtung stimmt, dass aber das Reduktionsziel gemäss §13 USG kaum bis zum Jahr 2020 realistisch ist. Die Zielerreichung ist vor allem abhängig von den zwei Bereichen Verkehrsmanagement und Parkraumangebot (Eingriffstiefe und Zeitpunkt der Umsetzung). Hier müsste die Umsetzung zeitlich rascher erfolgen, um bereits bis 2020 das Wirkungspotenzial auszuschöpfen. Politisch ist es aber nicht opportun, vor Abschluss der 2011 beschlossenen Massnahmen im Jahr 2016 bereits eine Verschärfung der Parkraumbewirtschaftung zu verlangen. Und die Umsetzung eines gesamtstädtisch effizienten Verkehrsmanagementsystems ist planerisch aufwendig. Die Verbesserungen in den anderen Massnahmenbereichen, namentlich ÖV-Ausbau, Fussweg- und Veloroutennetz, öffentlicher Strassenraum sowie Mobilitätsmanagement sind klarer planbar (auch wenn hier noch einige finanzielle Hürden auf Ebene der Einzelprojekte zu meistern sind).

Mit dem jetzt vorgeschlagenen Massnahmenpaket dürfte das Reduktionsziel aber bis ca. 2025 erreichbar sein, falls im Bereich Parkraumbewirtschaftung die vermutlich notwendigen Anpassungen ab ca. 2017 konsequent angegangen werden und der geplante ÖV-Ausbau zeitgerecht realisiert wird.

Langfristig sollten zudem weitergehende und auch ganz neue Ansätze geprüft werden. Neben einer konsequenten Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, wie sie mit dem Agglomerationsprogramm aufgegleist ist, zählt dazu namentlich das Road Pricing. Längerfristig ist ein agglomerationsweites Road Pricing ein sehr vielversprechender Ansatz, da sich hiermit relevante MIV-Reduktionen ohne einschränkende Dosierungsmassnahmen erreichen lassen.

<sup>7</sup> Die Wirkungsabschätzung erfolgt qualitativ, in Anlehnung an die Ergebnisse des Studienauftrags «Stiig-um», aber auf Basis des hier präsentierten angepassten Massnahmenplans.

## Wirkungsabschätzung Massnahmenplan

Massnahmenbereich	Wirkungsträger/Wirkungsweisen	Wirkungsschätzung <sup>8</sup>	
		Zielbeitrag bis 2020	Reduktionspotenzial ab 2020
1. Strassenverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Umsetzung des Verkehrskonzepts Innenstadt hat kurzfristig leichtes MIV-Reduktionspotenzial (v.a. Sperrung Mittlere Rheinbrücke).</li> <li>– Ein gesamtstädtisches Verkehrsmanagement greift frühestens ab 2016/18. Wirkung ist stark abhängig von Eingriffstiefe der Dosierungsmassnahmen. Erschwerend kommen die zunehmenden Kapazitätsengpässe auf dem Autobahnnetz hinzu.</li> <li>– Ein gesamtregionales Verkehrsmanagement greift erst nach 2020.</li> <li>– Eine deutliche Verlagerung vom städtischen Netz auf Hochleistungsstrassen setzt HLS-Ausbauten voraus und greift deshalb erst nach 2020.</li> </ul>	ca. 2–4%	■ ■ ■
2. Parkraumangebot	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Umsetzung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung wirkt kurzfristig, die Tarife von Anwohner- und Besucherkarten sind jedoch im Schweizer Städtevergleich moderat.</li> <li>– Weitergehende Tarifierhöhungen werden frühestens ab 2017/18 einberechnet.</li> <li>– Eine harmonisierte Parkraumpolitik in der inneren Agglomeration Basel ist erst nach 2020 zu erwarten.</li> </ul>	ca. 1–2%	■ ■
3. Fuss- und Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die schrittweisen Lückenschlüsse im Veloverkehrsnetz sowie der Aufbau eines Velopendlernetzes sind die Hauptwirkungsträger. Der MIV-Verlagerungseffekt liegt v.a. in den grenzüberschreitenden Pendlerrelationen (bis 5–10 km Wegdistanz). Einige der grösseren Lückenschlüsse werden aber erst nach 2020 umgesetzt.</li> <li>– Die weitere Optimierung des Fuss- und Wanderwegnetzes wirkt vor allem hinsichtlich erhöhter Sicherheit, die Lückenschliessung bezüglich kürzerer und attraktiverer Verbindungen.</li> </ul>	ca. 1%	■
4. Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wichtigste kurzfristige Ausbauten sind mit dem Tramnetz 2020 zu erwarten. Damit wird aber primär der strukturell bedingte Mehrverkehr aufgefangen. Das MIV-Verlagerungspotenzial wäre im S-Bahn-Bereich höher.</li> <li>– Bedeutender Ausbau der Regio-S-Bahn erst nach 2020.</li> <li>– Verbesserungen im Tarifverbund sind nur schrittweise zu erwarten.</li> </ul>	ca. 2–3%	■ ■
5. Städtischer Güterverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Aufbau und Umsetzung eines City-Logistik-Konzeptes benötigt längere Zeit. Spürbare Wirkungen sind frühestens ab 2018 zu erwarten.</li> </ul>	ca. 0,5%	■ ■
6. Öffentlicher Strassenraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die ausgewogene Infrastrukturplanung verbessert die Koordination zwischen den Verkehrsteilnehmenden, erhöht die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit.</li> <li>– Spürbare Wirkungen sind kurzfristig nur kleinräumig zu erwarten.</li> <li>– Spürbare Modal-Split-Verschiebungen sind nur langfristig als Summe vieler Einzelmassnahmen zu erwarten.</li> </ul>	ca. 0,5%	■ ■
7. Mobilitätsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Das Aktionsprogramm «Basel unterwegs» wirkt indirekt über eine kontinuierliche Sensibilisierung von Bevölkerung und Unternehmen. Direkte MIV-Reduktionen sind zwar schwer nachweisbar, aber in einem begrenzten Umfang realistisch.</li> <li>– Direkter wirkt das betriebliche Mobilitätsmanagement (private Unternehmen und öffentliche Verwaltung). Die Überzeugungsarbeit bei Unternehmen ist jedoch aufwendig und zeitintensiv.</li> <li>– Ein basel-städtisches Veloverleih-System hat primär touristische Wirkung.</li> </ul>	ca. 1–1,5%	■
<b>Total</b>		ca. 8–12% (Ziel 16%)	
Verkehrsreduktion gegenüber Zustand 2010		ca. 2–5%	

8 Gegenüber der Fahrleistung 2010. Das heisst, 1% Fahrleistungsreduktion entspricht rund 12 000 Fahrzeugkilometern pro Tag.

4.2

## Finanzielle Auswirkungen

Das gesamte Massnahmenpaket enthält Projekte im Umfang von mehreren Milliarden Franken. Insbesondere die grossen Infrastrukturen (z.B. Kapazitätssicherung HLS, Infrastruktur Regio-S-Bahn, partielle Tramausbauten gemäss Tramnetz 2020) werden vom Bund und weiteren Partnern mitfinanziert, die entsprechenden Gesamtkosten und Kostenteiler sind aber noch sehr unbestimmt. Die Kosten für den Kanton Basel-Stadt lassen sich deshalb zum heutigen Zeitpunkt nicht genau beziffern. Sie dürften aber bis zum Jahr 2030 in der Grössenordnung von 1 bis 2 Mia. Franken liegen. Die Gesamtkosten (Anteil Basel-Stadt) teilen sich in etwa wie folgt auf einzelne Bereiche auf:

- Vorerst rund 350 Mio. Franken für Tramnetz 2020
- Einige hundert Millionen Franken für Herzstück und Mitfinanzierung weiterer Bahnausbauten
- Wenige hundert Millionen Franken für Kapazitätssicherung des Autobahnnetzes
- 100 bis 200 Mio. Franken für alle übrigen Bereiche zusammen (Fuss-/Veloverkehr, öffentlicher Raum, städtischer Güterverkehr und Mobilitätsmanagement)

Diese Kosten sind grösstenteils bereits in der 10-Jahres-Planung der kantonalen Investitionsrechnung enthalten (z.B. wichtigste Projekte aus Tramnetz 2020, Überdeckung Osttangente) oder liegen ausserhalb des Planungshorizontes von zehn Jahren (z.B. Baukosten Herzstück, spätere Etappen der Kapazitätssicherung Autobahnnetz, spätere Etappen Tramnetzausbau 2020). Einige der Vorhaben werden nur umsetzbar sein, wenn der Bund und teilweise andere Finanzierungspartner Beiträge leisten.

Im Rahmen dieses Umsetzungskonzeptes kommen nur in zwei Bereichen erhebliche, bisher nicht kalkulierte Kosten auf den Kanton zu: Die Umsetzung des städtischen Verkehrsmanagement- und Dosierungskonzeptes sowie die Umsetzung des städtischen Güterverkehrskonzeptes werden zusätzliche finanzielle Mittel benötigen. Eine konkrete Abschätzung ist aber vor der Konzeptausarbeitung nicht möglich.

Die entsprechenden Gelder werden – wie die Kredite für alle anderen Massnahmen des Umsetzungskonzeptes auch – zu gegebener Zeit auf dem ordentlichen Weg beantragt. Das Umsetzungskonzept ist diesbezüglich nicht mit finanziellen Beschlüssen verbunden.



## 5 Monitoring und Controlling

5.1

### Monitoring Strassenverkehrsleistung

Gemäss §13 Abs. 2 des Umweltschutzgesetzes wird das Reduktionsziel im Strassenverkehr als «*Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet ausgenommen Hochleistungsstrassen*» definiert. In einer Verordnung zur Verkehrsleistungsmessung definiert der Regierungsrat diesen Begriff. Diese Verordnung regelt zudem Grundsätze der Erhebungsmethodik, da eine flächendeckende jährliche Erhebung der Verkehrsleistungen mit verhältnismässigem Aufwand nicht machbar wäre.

Die Verordnung definiert die Messgrösse folgendermassen:

- «Gesamtverkehrsleistung» = Fahrleistung gemessen in Fahrzeugkilometern<sup>9</sup>
- «Privater Motorfahrzeugverkehr» = alle Motorfahrzeuge ausgenommen Linienbusse und Motorfahräder

Die Abgrenzung der Hochleistungsstrassen erfolgt entsprechend der vom Regierungsrat genehmigten Strassennetz-hierarchie. Neben der Nord- und der Osttangente sind auch die Auf-/Abfahrtsrampen zu diesen Autobahnen als Hochleistungsstrassen definiert. Sämtliche übrigen Strassen im Kantonsgebiet werden in der Gesamtverkehrsleistung be-rücksichtigt.

Eine exakte Messung der Gesamtverkehrsleistung ist mit vertretbarem Aufwand nicht möglich, müsste hierzu doch auf sämtlichen Strassen des Kantons dauerhaft die Ver-kehrsbelastung gezählt werden. Für die Erfolgskontrolle ist die absolute Grösse der Gesamtverkehrsleistung nicht re-levant. Vielmehr geht es darum, die Veränderung zwischen zwei Jahren zu erfassen. Diese Veränderung wird nun an ausgewählten repräsentativen Querschnitten gemessen. Aus der Veränderung an den einzelnen Zählstellen wird die Veränderung auf dem ganzen Kantonsgebiet abgeleitet, in-dem jeder Zählstelle ein entsprechendes Gewicht zugeord-net wird. Das Gesamtverkehrsmodell der Region Basel lie-fert die Gesamtfahrleistung für einen Basiszustand und dient damit als Basis für die Festlegung des Gewichtes je-der einzelnen Zählstelle. Für diese Berechnung eines Index der MIV-Verkehrsleistung durch das Amt für Mobilität ste-hen ca. 35 Zählstellen zur Verfügung. Der Index kann zu-dem alle fünf Jahre durch die Auswertung des «Mikrozen-sus Verkehr»<sup>10</sup> überprüft werden.

9 Berechnung pro Strassenabschnitt aus dessen Länge multipliziert mit der Anzahl der Fahrzeuge

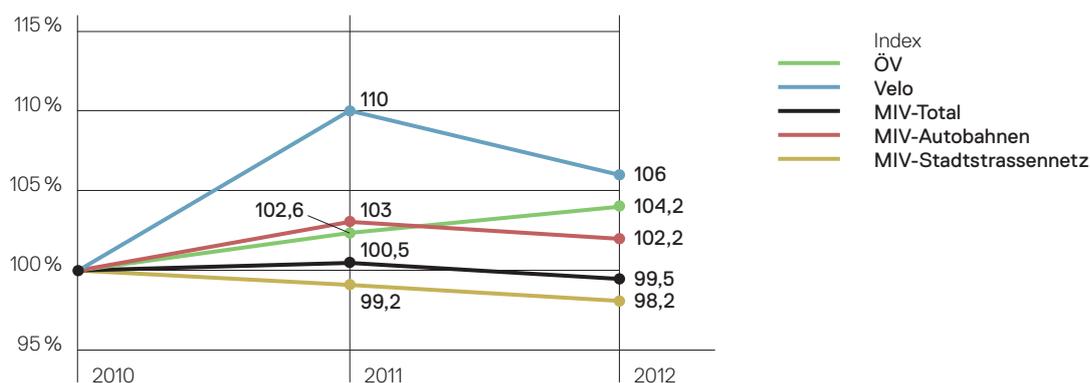
10 Haushaltsbefragung des Bundes zum Verkehrsverhalten der Schweizerinnen und Schweizer

Die folgende Grafik zeigt diese mit der zuvor beschriebenen Methodik berechnete Veränderung der Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs. Nach einer leichten Zunahme von 2010 bis 2011 ist die Verkehrsleistung im ganzen Kantonsgebiet von 2011 bis 2012 um 1% gesunken, sodass der Index jetzt bei 99,5 Punkten steht. Diese Entwicklung setzt sich zusammen aus einer Zunahme auf den Hochleistungsstrassen von 2,2% zwischen 2010 und 2012 und einer Abnahme um 1,8% auf dem übrigen (für das Reduktionsziel gemäss USG relevante) Strassennetz.

Die Grafik zeigt auch die Entwicklung der übrigen Verkehrsmittel: Sowohl beim Veloverkehr als auch beim öffentlichen Verkehr ist ein gewisses Wachstum festzustellen, sodass zumindest in Ansätzen von einer Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf diese Verkehrsmittel auszugehen ist. Die starken Schwankungen im Index Veloverkehr sind auf die unterschiedliche Wettersituation in den einzelnen Jahren zurückzuführen. Ein Index für den Fussverkehr wird zurzeit ebenfalls entwickelt. Hier wird als Basisjahr 2013 benutzt. Eine erste Entwicklung kann im Frühling 2015 für das Jahr 2014 ausgewiesen werden.

Das Reduktionsziel von 10% in zehn Jahren würde bei einer Entwicklung entsprechend den ersten zwei Beobachtungsjahren fast erreicht. Dennoch sind weitere Anstrengungen notwendig: Die Periode von zwei Jahren reicht nicht, um einen verlässlichen langfristigen Trend zu erkennen. Zudem kann die festgestellte Verlagerung auf das Hochleistungsstrassennetz aufgrund der vorhandenen Kapazitätsengpässe auf den Autobahnen nicht im gleichen Masse weitergehen und der MIV-Rückgang zwischen 2011 und 2012 dürfte zumindest zum Teil auf baustellenbedingte Einschränkungen zurückzuführen sein.

Verkehrsleistungsindex MIV, ÖV und Velo



## 5.2

## Controlling Massnahmenplan

Zusätzlich zum laufenden Monitoring der Strassenverkehrsleistung (und jährlicher Medienorientierung) erfolgt alle vier Jahre eine Berichterstattung zum vorliegenden Leitbild und Massnahmenplan respektive zur Zielerreichung §13 USG. Dieser Rechenschaftsbericht wird durch den Regierungsrat verabschiedet und publiziert. Struktur und Inhalt sehen in etwa folgendermassen aus:

---

**Gliederung und Inhalt des Controllingberichts**


---

Gliederung	Inhalt
1. Einleitung	Hintergrund und Auftrag, Bezug zum Verkehrspolitischen Leitbild und Massnahmenplan, Organisation sowie Hinweise zu veränderten übergeordneten Rahmenbedingungen
2. Vollzug Massnahmenplan	Kurze Beschreibung des Planungsstandes pro Massnahme, Kostenentwicklung; Hinweise auf Vollzugsprobleme, Verzögerungen usw.
3. Wirkungseinschätzung	Quantitative Würdigung der Zielerreichung insgesamt (Basis: Index Strassenverkehrsleistung) Qualitative Einschätzung der Wirkungsbeiträge einzelner Massnahmenbereiche basierend auf Analysen/Berichterstattungen anderer strategischer Planungen (z.B. Nachfrageentwicklungen aus ÖV-Programm, Veloverkehrszählungen aus Teilrichtplan Velo, Nutzerstatistiken aus Aktionsportfolio Mobilitätsmanagement)
4. Folgerungen	Neuer Aktionsplan (kurzfristig) Anpassungen im Massnahmenplan (mittel- und langfristig)
5. Fazit und Ausblick	Würdigung: – Zielerreichung §13 USG – Zielerreichung Verkehrspolitisches Leitbild insgesamt

## 5.3

## Kommunikation, Abstimmung und Weiterentwicklung

Damit das Verkehrspolitische Leitbild und der Massnahmenplan ihre Wirkung erzielen, braucht es einen aktiven Einbezug der verschiedenen Zielgruppen (Verkehrsteilnehmer, politische Entscheidungsträger usw.) und eine regelmässige fachliche Abstimmung und Koordination. Kommunikation und Abstimmung erfolgen auf zwei Ebenen:

1. Politische Akzeptanz: Zur Umsetzung des Massnahmenplans sind letztlich projektspezifische Beschlüsse zu fällen. Dazu ist die politische Akzeptanz auf allen Ebenen (Grosser Rat, Parteien/Verbände, Bevölkerung, Nachbarbehörden) zu schaffen. Hauptmittel auf Stufe Leitbild ist ein periodischer Rechenschaftsbericht zur Umsetzung von §13 USG zuhanden des Grossen Rates und der Öffentlichkeit. Hinzu kommen jährliche Medienorientierungen über die Strassenverkehrsentwicklung.
2. Fachliche Abstimmung: Massnahmen- und Aktionsplan müssen in periodischen Abständen überprüft und angepasst werden. Dies erfordert eine fachliche Abstimmung zwischen den Fachämtern des Kantons, bei einzelnen Bereichen auch eine agglomerationsweite Abstimmung. Letztere erfolgt über die bestehenden Gremien im Kontext Agglomerationsprogramm. Die kantonsinterne Abstimmung läuft einerseits über die strategischen (rollenden) Planungen. Andererseits ist es sinnvoll, im Vorfeld des alle vier Jahre zu publizierenden Rechenschaftsberichts Fachworkshops zu halten zwecks Anpassung von Massnahmen- und Aktionsplan.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick zu den zwei Ebenen von Kommunikation und fachlicher Abstimmung:

Zwei Ebenen der Kommunikation und Abstimmung

	Ziele	Ansprechgruppen	Mittel	Inhalt
1. Politische Akzeptanz	Politische Legitimation und Akzeptanz für projektbezogene Kreditanträge	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Grosser Rat</li> <li>– Verbände</li> <li>– Bevölkerung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Jährliche Medienorientierung Strassenverkehrsentwicklung</li> <li>– Rechenschaftsbericht Umsetzung §13 USG (alle vier Jahre)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Entwicklung Strassenverkehrsleistung</li> <li>– Stand Vollzug Massnahmenplan</li> <li>– Zielerreichung §13 USG und strategische Folgerungen</li> </ul>
2. Fachliche Abstimmung	Fachliche und regionale Abstimmung, Wirkungsabschätzung und Prioritätensetzung Massnahmenplanung	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kantonale Fachstellen</li> <li>– Partner Agglomerationsprogramm, Nachbargebiete</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Mitarbeit in Begleitgremien Agglomerationsprogramm Basel</li> <li>– Kantonsinterne Fachworkshops im Rahmen der Erarbeitung des Rechenschaftsberichts (alle vier Jahre)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Auswertung Monitoring-/Controlling-Ergebnisse</li> <li>– Fachliche Abstimmung mit strategischen Planungen</li> <li>– Anpassung Massnahmen- und Aktionsplan</li> </ul>



## 6 Ausblick

Die vorliegende Version des Verkehrspolitischen Leitbilds dient als Grundlage für die öffentliche Vernehmlassung vom 5. Mai 2014 bis zum 7. Juli 2014. Anschliessend werden das Verkehrspolitische Leitbild und der Massnahmenplan bereinigt. Letztlich münden Leitbild und Massnahmenplan in einen neuen Regierungsratsbeschluss zur Umsetzung von §13 USG.

Alle vier Jahre soll ein Rechenschaftsbericht den Stand der Zielerreichung darlegen und Anpassungen im Massnahmenplan vornehmen. Zudem wird der Aktionsplan für die folgende Umsetzungsperiode dargestellt. In jährlichen Medienorientierungen wird ausserdem über die Entwicklung des Verkehrs insgesamt und des Strassenverkehrs im Speziellen orientiert.

© 2014  
Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt  
Mobilität

Umschlagbilder  
Gestaltung und Realisation Bericht  
Porto Libro, Basel

Bilder Innenseiten  
Andreas Zimmermann (Seiten 5, 19, 28, 33, 38)  
Michael Rothwangl (Seite 13)

Druck  
buysite AG, Basel

Bezug  
[www.mobilitaet.bs.ch](http://www.mobilitaet.bs.ch)

Papier 100% Recycling,  
FSC-zertifiziert und CO<sub>2</sub>-neutral





Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt  
Mobilität  
Münsterplatz 11, 4001 Basel  
Telefon +41 (0)61 267 85 56  
[www.mobilitaet.bs.ch](http://www.mobilitaet.bs.ch)

Die folgende Tabelle enthält für alle Massnahmenbereiche gemäss Kapitel 3 die Aktivitäten unter Federführung des Kantons Basel-Stadt, die kurzfristig, d.h. zwischen 2014 und 2017 angegangen werden müssen.

Die in Ergänzung zu den laufenden strategischen Planungen wichtigsten neuen Aktionen als direkte Folge des neuen §13 USG sind farblich markiert.

Weitere Arbeiten, die nicht in alleiniger Federführung des Kantons erfolgen.

Ergänzend hierzu sind für weitere relevante Massnahmen, bei denen der Kanton Basel-Stadt nicht bzw. nicht alleine federführend ist, in den nächsten vier Jahren die folgenden Aktivitäten vorgesehen:

- Laufende Begleitung bzw. Mitarbeit bei den Projekten unter Federführung des Agglomerationsprogramms Basel (regionales Verkehrsmanagementkonzept, regionale Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung, regionales Velohaupttroutennetz, Angebotskonzept und Bestellerorganisation Regio-S-Bahn)
- Anstossen eines neuen Projektes «Trinationaler Tarifverbund» beim TNW im Laufe des Jahres 2014, nachdem die neue Geschäftsstelle installiert ist.
- Gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft die Vorprojektierung für das Herzstück auslösen (2014–2015).
- Laufende Begleitung des ASTRA bei der Erarbeitung eines Projektes zur Engpassbeseitigung Osttangente.

## Aktionsplan 2014 – 2017

Massnahmenbereich	Massnahme	Aktionen	Zeitraum
1. Strassenverkehr	Städtisches Verkehrsmanagementkonzept	Konzept in externem Studienauftrag erstellen und mit LSA-Strategie koordinieren	2014–2015
		Testphase an ausgewählten Knoten	2016–2017
	Umsetzung Verkehrskonzept Innenstadt	Markierung und Signalisation ausführen	2014
2. Parkraumangebot	Umsetzung Ratschlag Parkraumbewirtschaftung	Etappierte Umsetzung nach PLZ	2013–2016
	Evaluation Parkraumbewirtschaftung	Prüfung und evtl. Erweiterung der laufenden Erhebungen; Durchführung der Erhebungen	2014–2016
		Bewertung von Massnahmen und Erarbeitung Konzeptanpassungen	2016–2017
	Anpassung Parkplatzverordnung	Prüfung Anpassungsbedarf; Erarbeitung Vorlage	2014–2015
3. Fuss- und Veloverkehr	Teilrichtplan Velo: Erarbeitung und Umsetzung	Abschluss Aktualisierung (Erlass durch RR)	2014
		Erstellung Umsetzungsprogramm	2014
		Laufende projektbezogene Umsetzung	laufend
	Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege: Erarbeitung und Umsetzung	Erarbeitung Aktualisierung	2014
		Erstellung Umsetzungsprogramm	2015
		Laufende projektbezogene Umsetzung	laufend
	Ausbau privater Veloabstellplätze	Erarbeitung einer Velo-PPV	2014
	Rahmenausgabenbewilligung Fuss- und Veloverkehr	Erarbeitung Vorlage zuhanden RR und GR	2014
	Finanzierung und Umsetzung Schlüsselprojekte	Schlüsselprojekte konkret festlegen (Lückenschlüsse und Velostationen)	2014
Vorstudien oder Vorprojekte auslösen (RAB Langsamverkehr oder eigene Anträge)		2014–2020	
Finanzierung sicherstellen (Baukredit)		2015–2024	

Aktionsplan 2014 – 2017 (Fortsetzung)

Massnahmenbereich	Massnahme	Aktionen	Zeitraum	
4. Öffentlicher Verkehr	Umsetzung Konzept Tramnetz 2020	Fertigstellung Realisation Tram 8 Weil	2014	
		Bauprojekt und Realisation Margarethenstich	2014–2017	
		Bauprojekt und Realisation Tram Erlenmatt	2014–2017	
		Bauprojekt und Realisation Tram 3 Saint-Louis	2014	
		Zweckmässigkeitsstudie für Netzausbauten in Bezug auf Gesamtnetz	2014	
		Vorstudien weiterer 1–2 Tramstrecken	2014–2016	
		Vorprojekte weiterer 1–2 Tramstrecken	2015–2018	
		Prüfung von Expresstram-Angeboten (gemeinsam mit BL)	2014–2015	
		Angebotsverbesserungen Busnetz	Laufende Prüfung der Angebote, wie Taktverdichtungen usw.	laufend
			Projektierung und Ausführung von Infrastrukturanpassungen infolge veränderter Buslinienführung	laufend
5. Städtischer Güterverkehr	Konzept städtischer Güterverkehr	Partner suchen und einbinden	2014	
		Externer Studienauftrag vorbereiten, auslösen und durchführen	2015	
		Erste Teilmassnahmen umsetzen	ab 2016	
6. Öffentlicher Strassenraum	Öffentliche Strassenräume im Rahmen Erhaltungsplanung aufwerten	Umgestaltung Wielandplatz: Bauprojekt und Ausführung	2014–2017	
		Aufwertung Schaffhauser Rheinweg: Bauprojekt und Ausführung	2014–2017	
		Diverse Umgestaltungen von Plätzen und Strassenabschnitten im Rahmen der Umsetzung des BehiG	laufend	
		Umsetzung Verkehrspolitisches Leitbild in Erhaltungsprojekten	laufend	
	Umsetzung Tempo-30-Konzept	Prüfung einzelner Strassenabschnitte	2014–2016	
		Etappierte Umsetzung	2014–2018	
	Einrichtung Begegnungszonen	Laufende Bearbeitung und Umsetzung der Gesuche aus der Bevölkerung	laufend	
	Umsetzung Gestaltungskonzept Innenstadt	– Freie Strasse	2014–2020	
		– Greifengasse/Ochsengasse		
		– Rheingasse		
– Grünpfahlgasse/Gerbergässlein				
– Elisabethenstrasse/Klosterberg				
– Clarastrasse				
– Rümelinsplatz				
– Claraplatz				
– Birsigparkplatz				
Umfassendes Verkehrssicherheitskonzept erarbeiten und umsetzen	Erstellen eines Verkehrssicherheitsplans	2015 – 2025		
	Neuer Rahmenkredit Verkehrssicherheit	2015		
	Qualitätssicherung bei Baustellen	2012 – 2014		
	Network Safety Management	2014 – 2016		
7. Mobilitätsmanagement	Aktionsprogramm «Basel unterwegs»	Projekte/Aktionsportfolio stärker priorisieren und laufende Umsetzung	2014 – 2016	
	Mobilitätsmanagement in der Kantonsverwaltung: Pilotstudie BVD	Konzept erarbeiten	2014	
		Erarbeitete Massnahmen umsetzen	2014 – 2016	
	Mobilitätsbildung bei Kindern und Jugendlichen	Grundlagenstudie abschliessen	2014	
		Massnahmen entwickeln und umsetzen	2014 – 2016	
Veloverleih-System	Partner einbinden	2013		
	Finanzierung sicherstellen	2014		
	Umsetzung 1. Etappe	2015		