



## Verkehrspolitisches Leitbild des Kantons Basel-Stadt: Stand der Umsetzung und aktualisierter Massnahmen- und Aktionsplan 2018–2021



## Inhalt

<b>1.</b>	<b>Lebensqualität für alle</b> .....	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Überblick Verkehrspolitisches Leitbild</b> .....	<b>4</b>
2.1	Ausgangslage.....	4
2.2	Verkehrspolitische Ziele und rechtliche Grundlagen .....	4
2.3	Strategische Schwerpunkte .....	5
<b>3.</b>	<b>Stand der Umsetzung</b> .....	<b>6</b>
3.1	Fuss- und Veloverkehr.....	6
3.2	Öffentlicher Verkehr.....	8
3.3	Strassenverkehr .....	11
3.4	Parkraumangebot .....	13
3.5	Städtischer Güterverkehr .....	14
3.6	Öffentlicher Strassenraum .....	16
3.7	Mobilitätsmanagement.....	19
3.8	Fazit zum Stand der Umsetzung.....	21
<b>4.</b>	<b>Wirkungen Massnahmenplan</b> .....	<b>23</b>
4.1	Entwicklung der Verkehrsleistung.....	23
4.2	Erreichbarkeit, Verkehrssicherheit, Lebensqualität und Kosteneffizienz.....	24
4.3	Motorisierung, Verkehrsbelastung und Luftqualität .....	27
4.4	Trends und Entwicklungen im Verkehr.....	29
4.5	Fazit und Schlussfolgerungen für den Massnahmenplan.....	30
<b>5.</b>	<b>Aktualisierter Massnahmen- und Aktionsplan 2018–2021</b> .....	<b>31</b>
5.1	Fuss- und Veloverkehr.....	31
5.2	Öffentlicher Verkehr.....	32
5.3	Strassenverkehr .....	33
5.4	Parkraumangebot .....	34
5.5	Städtischer Güterverkehr .....	34
5.6	Öffentlicher Strassenraum .....	35
5.7	Mobilitätsmanagement.....	36
<b>6.</b>	<b>Ausblick</b> .....	<b>38</b>
	<b>Anhang: Tabelle aktualisierter Massnahmen- und Aktionsplan 2018–2021</b> .....	<b>39</b>

## 1. Lebensqualität für alle

Der Kanton Basel-Stadt verfolgt seit vielen Jahren eine nachhaltige städtische Verkehrspolitik, welche die Attraktivität des Lebens- und Wirtschaftsraums in den Mittelpunkt stellt. Die Verkehrspolitik basiert auf einer dichten Siedlungsstruktur mit lebendigen Quartieren, die kurze Wege zwischen Wohnen, Arbeiten, Einkauf und Freizeit ermöglichen, auf Verkehrsmitteln, die den begrenzten städtischen Raum möglichst schonend beanspruchen, und auf einer effizienten Nutzung der bestehenden Infrastruktur. Damit trägt der Regierungsrat den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen raumsparend, energieeffizient und umweltverträglich Rechnung. Basel und seine Bewohnerinnen und Bewohner profitieren so von einer höheren Lebensqualität, guter Erreichbarkeit, mehr Verkehrssicherheit und einem effizienten Einsatz der finanziellen Mittel für den Verkehr.

Auf Basis von sieben strategischen Schwerpunkten hat das Bau- und Verkehrsdepartement ein ausgewogenes Gesamtpaket von Massnahmen und Aktionen für eine nachhaltige Verkehrspolitik entwickelt und im Verkehrspolitischen Leitbild von 2015 festgehalten (vgl. Kap. 2). Mit dem Erlass durch den Regierungsrat wurde das Bau- und Verkehrsdepartement beauftragt, Ende 2017 erstmalig zum Stand der Zielerreichung und den Anpassungen im Massnahmenplan zu berichten sowie einen aktualisierten Aktionsplan vorzulegen.

Die Auswertungen zum Stand der Umsetzung zeigen, dass in den letzten drei Jahren in allen Massnahmenbereichen grosse Fortschritte erzielt wurden. Das Amt für Mobilität hat wichtige Grundlagen erarbeitet wie etwa das Umsetzungsprogramm zum Teilrichtplan Velo und das städtische Güterverkehrskonzept. Die Verkehrsplaner haben die Tramnetzentwicklung vorangetrieben und ganz konkrete Verbesserungen im Busnetz realisiert. Die Parkraumbewirtschaftung wurde planmässig umgesetzt; eine erste Wirkungsanalyse wurde bereits durchgeführt. Öffentliche Räume in der Innenstadt und den Wohnquartieren wurden im Rahmen der Erhaltungsplanung aufgewertet. Im Mobilitätsmanagement hat sich das Programm „Basel unterwegs“ etabliert und in Verwaltung und Unternehmen kommen immer mehr betriebliche Massnahmen für umweltfreundliche Mobilität zum Einsatz. Die Massnahmen und Projekte unter der Federführung des Kantons Basel-Stadt wurden und werden also konsequent umgesetzt (vgl. Kap. 3).

Die guten Noten, die die Basler Bevölkerung für die Lebensqualität vergibt, und die sehr gute und stetig verbesserte Erreichbarkeit der Stadt, vor allem mit dem Öffentlichen Verkehr, sind Erfolge der Basler Verkehrspolitik. Die Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs zeigt auf den innerstädtischen Strassen trotz Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum einen leichten Rückgang. Zugleich kann für den Veloverkehr eine markante Zunahme der Verkehrsleistung nachgewiesen werden. Deutliche Verbesserungen zeigen sich auch im langfristigen Trend bei der Verkehrssicherheit und bei der Luftqualität – beides wichtige Pfeiler einer hohen städtischen Lebensqualität (vgl. Kap. 4).

Die definierten strategischen Schwerpunkte und das darauf aufbauende Gesamtpaket von Massnahmen haben die Verkehrssituation im Kanton Basel-Stadt positiv beeinflusst. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat den Massnahmen- und Aktionsplan daher im Grundsatz weiterbearbeitet und gezielt mit Projekten ergänzt. Dazu gehören zum Beispiel die Optimierung des städtischen Güterverkehrs, die Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung und die städtische Verkehrslenkung. Die gegenwärtigen gesellschaftlichen Entwicklungen und Trends – wie die Digitalisierung im Verkehr oder der Trend zum Teilen von Verkehrsmitteln – verändern die alltägliche Mobilität. Die Fachstellen beobachten und begleiten diese Veränderungen und nutzen deren Chancen und Potenziale im Sinne der kantonalen Verkehrspolitik (vgl. Kap. 5).

## 2. Überblick Verkehrspolitisches Leitbild

### 2.1 Ausgangslage

Der Regierungsrat hat 2015 das Verkehrspolitische Leitbild beschlossen. Darin stellt er die baselstädtische Verkehrspolitik umfassend dar. Das Leitbild hat Programmcharakter und enthält die wesentlichen verkehrspolitischen Massnahmen für die nächsten 10 bis 15 Jahre. Im dazugehörigen Aktionsplan 2015–2017 sind die Massnahmen mit konkreten Aktionen resp. Projekten unterlegt. Der vorliegende Bericht informiert über den Stand der Umsetzung und Zielerreichung und legt die konkreten Massnahmen und Aktionen für den Zeitraum 2018–2021 fest.

### 2.2 Verkehrspolitische Ziele und rechtliche Grundlagen

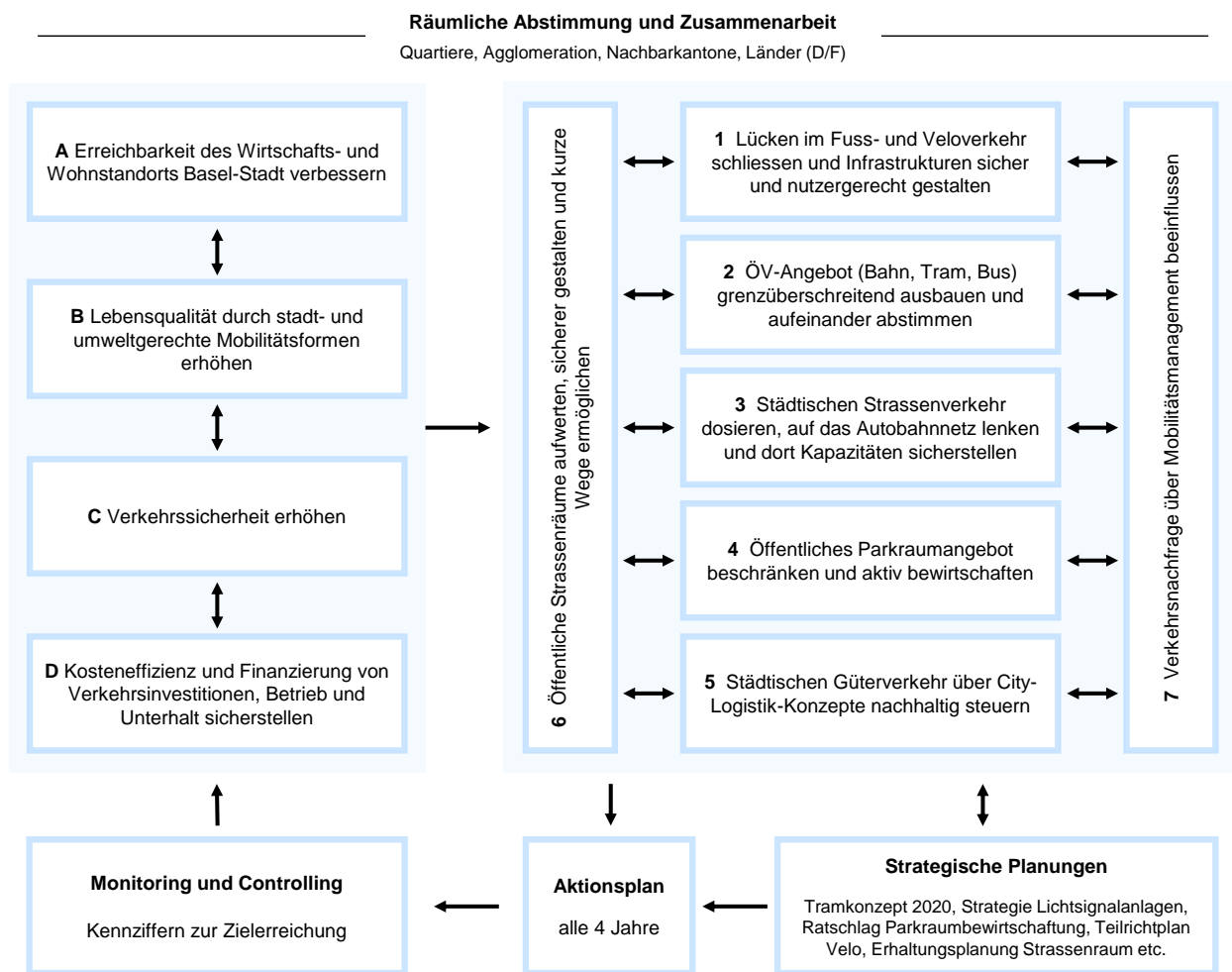
Der Regierungsrat formuliert entsprechend der gesetzlichen Grundlagen mit dem Leitbild eine Verkehrspolitik, die städtische und regionale Mobilität mit urbaner Lebens- und wirtschaftlicher Standortqualität in Einklang bringt. Der Regierungsrat verfolgt mit seiner Verkehrspolitik dabei **vier übergeordnete Ziele**. Diese sind kohärent zu den entsprechenden Vorgaben der Verfassung des Kantons Basel-Stadt (KV). Verkehr ist kein Selbstzweck, sondern dient wirtschaftlichen und privaten Bedürfnissen. Die Verkehrspolitik muss eine **gute Erreichbarkeit** Basels sicherstellen (§§ 29 u. 30 KV) und die Voraussetzungen für einen attraktiven Wohn- und Wirtschaftsstandort schaffen. Durch stadt- und umweltgerechte Mobilitätsformen soll die **Lebensqualität** (§§ 33 u. 34 KV) erhöht werden. Eine Verkehrspolitik, welche die **Verkehrssicherheit** verbessert und Unfallrisiken minimiert (§ 30 KV), fördert ebenso die städtische Lebensqualität. Gleichzeitig werden damit die volkswirtschaftlichen Folgekosten von Verkehrsunfällen reduziert. Eine nachhaltige Verkehrspolitik gewährleistet zudem die **Kosteneffizienz**, damit die Verkehrsinfrastruktur auch langfristig finanzierbar bleibt (§ 30 KV).

Das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG) konkretisiert Teile dieser Verfassungsbestimmungen. Der Kanton ist demnach verpflichtet Massnahmen zu ergreifen, um den Anteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu erhöhen. Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nicht motorisierte und der öffentliche Verkehr müssen gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt werden (§ 13b). Verkehrsberuhigende Massnahmen sorgen darüber hinaus dafür, dass Durchgangs- und Pendlerverkehr Wohngebiete möglichst wenig beeinträchtigen (§ 14). Laut § 13 USG sorgt der Kanton zudem dafür, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs langfristig abnimmt, bis zum Jahr 2020 um mindestens 10% gegenüber dem Stand von 2010. Das Reduktionsziel unterstützt und konkretisiert die bestehenden rechtlichen Grundsätze für eine hohe Lebensqualität in unserem Kanton.

Die kantonale Volksinitiative «Zämme fahre mir besser» (P170552) verlangt eine Anpassung des Umweltschutzgesetzes in den §§ 13, 13a und 13b. Gegen den Beschluss des Grossen Rates, die Initiative für rechtlich zulässig zu erklären, wurde das Rechtsmittel ergriffen. Das Verfahren war zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Berichts beim Verfassungsgericht hängig. Bei einer Annahme der Initiative entfielen im Wesentlichen das quantitative Reduktionsziel (–10 % privater Motorfahrzeugverkehr) im Umweltschutzgesetz. Auch in diesem Fall hält das Gesetz aber weiterhin fest, dass die Verkehrsemissionen zu stabilisieren und zu vermindern sind und Massnahmen zur Erhöhung des Anteils umweltfreundlicher Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen getroffen werden müssen. Im Übrigen bleiben die Inhalte der Kantonsverfassung unberührt (§§ 29ff), auf deren Grundlage die verkehrspolitischen Zielsetzungen des Kantons Basel-Stadt beruhen. Damit behalten die Zielsetzungen und Aktionen des Verkehrspolitischen Leitbilds unabhängig vom Ausgang der Volksinitiative ihre Legitimation.

## 2.3 Strategische Schwerpunkte

Um diese vier genannten Ziele zu erreichen, setzt der Regierungsrat in seiner Verkehrspolitik auf sieben strategische Schwerpunkte. Dazu gehört, dass er Lücken im Fussgänger- und Veloroutennetz schliesst und die Infrastruktur sicher und nutzergerecht gestaltet. Der Regierungsrat baut das ÖV-Angebot (Bahn, Tram, Bus) grenzüberschreitend aus und stimmt es aufeinander ab. Zudem dosiert er den städtischen Strassenverkehr und lenkt ihn und auf das Autobahnnetz, wo die entsprechenden Kapazitäten sichergestellt werden. Der Regierungsrat begrenzt das Parkraumangebot auf öffentlichem Grund, bewirtschaftet das Angebot aktiv und steuert den städtischen Güterverkehr nachhaltig über City-Logistik-Konzepte. Schliesslich gestaltet er öffentliche Strassenräume so, dass sie für sämtliche Verkehrsteilnehmenden sicher und attraktiv sind und kurze Wege ermöglichen. Mit Massnahmen des Mobilitätsmanagements trägt der Regierungsrat dazu bei, die Verkehrsnachfrage im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik zu beeinflussen. Die sieben strategischen Schwerpunkte bilden die Basis für die Entwicklung geeigneter Massnahmen. Wichtig ist dabei ein ausgewogenes Gesamtpaket, damit Synergien realisiert werden und die einzelnen Massnahmen ihre volle Wirkung entfalten können. Der Kanton Basel-Stadt kann in einigen Bereichen eigenständig handeln. Da eine nachhaltige Verkehrspolitik jedoch über die gesamte Region abgestimmt sein muss, sind neben Massnahmen unter Federführung des Kantons Basel-Stadt auch die agglomerationsweit geplanten Massnahmen bedeutsam.



### Übersicht Verkehrspolitisches Leitbild, Quelle: Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt

Das folgende Kapitel zeigt die Massnahmen gemäss Massnahmenplan sowie die Aktionen gemäss Aktionsplan 2015–2017 und ihren Stand der Umsetzung.

### 3. Stand der Umsetzung

#### 3.1 Fuss- und Veloverkehr

Die Verlagerung von Autofahrten auf Fuss- und Veloverkehr hat nach wie vor grosses Potenzial – besonders im grenzüberschreitenden Verkehr, bei Wegeketten und über mittlere Distanzen. Daneben entlasten Fuss- und Veloverkehr die innerstädtischen ÖV-Kapazitäten zu Stosszeiten und tragen zur Lebensqualität und Gesundheitsvorsorge bei. Zudem ist vor allem der Fussverkehr sehr flächeneffizient. In Kombination mit dem öffentlichen Verkehr können Fuss- und Veloverkehr auch längere Autofahrten ersetzen. Entsprechend kommt attraktiven Veloabstellanlagen und hindernisfreien Zugängen an den ÖV-Haltestellen eine hohe Bedeutung zu.

#### Massnahmenplan 2015

Massnahme	Ergebnis	Zeithorizont	Stand
Teilrichtplan Velo: Erarbeitung und Umsetzung	Konzept und bauliche Realisation	2013–2028	✓
Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege: Erarbeitung und Umsetzung	Konzept und bauliche Realisation	2015–2030	(✓)
Erstellungspflicht für private Veloabstellplätze ausbauen	Anpassung Bau- und Planungsgesetz und neue Verordnung	2014/2015	✓✓
Ersatz Rahmenausgabenbewilligung Fuss- und Veloverkehr	Finanzielle Mittel für kleine und mittlere Projekte (neu über ordentliches Budget)	ab 2015	✓✓
Finanzierung und Umsetzung Schlüssel- projekte (Lückenschlüsse, Velostationen)	Bauliche Realisation von Schlüssel- projekten	2016–2030	(✓)
Regionales Velohaupttroutennetz: Konkretisierung Massnahmen und Umsetzung	Planung, Projektierung und Realisation	2014–2025	(✓)

#### Aktionsplan 2015–2017

Massnahme	Aktionen	Zeitraum	Stand
Teilrichtplan Velo: Erarbeitung und Umsetzung	Erstellung Umsetzungsprogramm	2015	✓✓
	Laufende projektbezogene Umsetzung	laufend	✓
Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege: Erarbeitung und Umsetzung	Erarbeitung Aktualisierung	2015	(✓)
	Erstellung Umsetzungsprogramm	2016	(✓)
	Laufende projektbezogene Umsetzung	laufend	(✓)
Ausbau privater Veloabstellplätze	Erarbeitung einer Velo-PPV	2014/2015	✓✓
	Schlüsselprojekte konkret festlegen (Lückenschlüsse und Velostationen)	2015	✓✓
Finanzierung und Umsetzung Schlüsselprojekte	Vorstudien oder Vorprojekte auslösen (RAB Langsamverkehr/ eigene Anträge)	2015–2020	✓
	Finanzierung sicherstellen (Baukredit)	2016–2024	✓
	Projektierung und Ausführung	2017–2030	✓

	unter Federführung Basel-Stadt
	ergänzende Massnahmen unter Federführung Basel-Stadt
	Massnahmen unter Federführung Dritter

✓✓	Massnahme abgeschlossen
✓	Massnahme in Umsetzung
(✓)	Massnahme verzögert in Umsetzung

Der Regierungsrat hat im Oktober 2014 den kantonalen **Teilrichtplan Velo** beschlossen. Dieser bildet eine wichtige Grundlage zur Entwicklung einer velofreundlichen Infrastruktur und legt die notwendigen Vorgaben für die Planungen der Verwaltung fest. Der Teilrichtplan Velo definiert das kantonale Veloroutennetz sowie Bike&Ride-Standorte von kantonalen Bedeutung. Bei der Umsetzung des kantonalen Teilrichtplans Velo stehen Massnahmen im Vordergrund, die einen grossen Nutzen bringen bzw. ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Dazu wurde ein priorisiertes Netz definiert. Das Amt für Mobilität hat 2015–2016 ein entsprechendes Umsetzungsprogramm für das priorisierte Netz erarbeitet, das die Massnahmen gemäss Teilrichtplan Velo der nächsten zehn Jahre beinhaltet. Die Umsetzungszeiträume sind auf das Agglomerationsprogramm Basel abgestimmt (Eigenleistungen vor 2019, A-Projekte 2019–2022, B-Projekte 2023–2026). Die Zuweisung zu diesen Zeiträumen ist eng auf die Erhaltungsplanung abgestimmt. Neben der laufenden projektbezogenen Umsetzung (priorisierte Velorouten 1. Etappe) werden Sofortmassnahmen realisiert, die eine rasche Verbesserung der Situation für den Veloverkehr ermöglichen und nicht zwingend einer Koordination mit anderen baulichen Massnahmen unterliegen. Dazu gehören zum Beispiel die Öffnung von Einbahnstrassen für Velos und die Roteinfärbung von Radstreifen an Gefahrenstellen – wie Anfang 2017 in der Viaduktstrasse und Peter Merian-Strasse realisiert.

Analog zum Teilrichtplan Velo erarbeitet das Amt für Mobilität den Teilrichtplan **Fuss- und Wanderwege**. Der behördenverbindliche Plan dient der Planung, der Erstellung und dem Unterhalt des kantonalen Fuss- und Wanderwegenetzes. Damit werden die Anliegen des Fussverkehrs im öffentlichen Raum und bei der Abstimmung mit anderen Vorhaben, übergeordneten Planungen und Grossprojekten sichergestellt. Der Teilrichtplan besteht aus einem Netzplan, dem Erläuterungsbericht und einer zugehörigen Verordnung. Das Amt für Mobilität hat den Entwurf des Netzplans und des Erläuterungsberichts abgestimmt auf den Kantonalen Richtplan erstellt sowie einen Verordnungsvorschlag erarbeitet. Die Unterlagen gehen im Frühjahr 2018 in die Ämterkonsultation; nach der Bereinigung werden sie in der zweiten Jahreshälfte in die externe Vernehmlassung gegeben. Nach dem Erlass zum Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege durch den Regierungsrat wird (analog zum Teilrichtplan Velo) das Umsetzungsprogramm Fuss- und Wanderweg erstellt. In der laufenden Umsetzung von Verkehrsprojekten werden die Anliegen des Fussverkehrs bereits heute berücksichtigt wie zum Beispiel beim gemeinsamen Fuss- und Veloweg am Elsässerrheinweg.

Mit den **Anpassungen zur Erstellungspflicht für private Veloabstellplätze** sollen in Basel mehr sichere, überdachte und leicht zugängliche Veloabstellplätze zur Verfügung stehen. Diese machen das Velofahren noch attraktiver und schaffen einen wichtigen Anreiz dafür, dass Velos nicht ungeordnet auf Allmend abgestellt werden oder in Hauseingängen im Wege stehen. Seit November 2014 ist der geänderte Paragraph 73 des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) in Kraft. Dieser legt bereits auf Gesetzesstufe eine gute Zugänglichkeit und die zweckmässige Anlage von Veloabstellplätzen fest. Für die weiterführenden Details erarbeitete das Amt für Mobilität die Veloparkplatzverordnung (VeloPPV). Diese trat im Januar 2017 in Kraft und hält unter anderem fest, wie viele Abstellplätze für Velos zu errichten sind und in welcher Qualität.

Als Bestandteil des Gegenvorschlags zur Städteinitiative wurde 2010 eine Rahmenausgabenbewilligung (RAB) zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs über 10 Millionen Franken gesprochen. Die Mittel aus dieser RAB wurden für Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs eingesetzt und bis Ende 2017 ausgeschöpft. Fussgänger- und Velomassnahmen im Rahmen grösserer Umgestaltungsprojekte wurden über die entsprechenden Ausgabenbewilligungen (Projektkredite) finanziert. Als **Ersatz der Rahmenausgabenbewilligung für Fuss- und Veloverkehr** werden gegenwärtig und künftig kleinere Projekte und Massnahmen über die Erfolgsrechnung des BVD finanziert. Dafür steht eine eigens dafür eingerichtete Position Langsamverkehr

zur Verfügung, welche die RAB ablöst. Entscheide über grössere Projekte und deren Finanzierung erfolgen weiterhin auf ordentlichem Weg durch die zuständigen Instanzen.

Die **Umsetzung von Schlüsselprojekten** für den Veloverkehr hat eine regionale Ausstrahlung und somit auch eine Signalwirkung für die Veloförderung, die weit über den direkten Nutzen des einzelnen Projektes hinausgeht. Die Schlüsselprojekte sind im Masterplan Velo (Mai 2017) bereits verankert. Eines der Schlüsselprojekte ist die Velostation am Badischen Bahnhof, einem wichtiger Start- und Zielort und bedeutenden Umsteigeknoten mit grosser regionaler Ausstrahlung. Neben der stadträumlichen Aufwertung durch Aufhebung von Einzelanlagen und der Beseitigung der chaotischen Situation durch wild abgestellte Velos wird die Veloabstellplatzsituation grundlegend verbessert und der Veloparkierdruck reduziert. Der Bau ist ab 2020/2021 geplant. Die Baukosten werden mit sechs bis acht Millionen Franken beziffert, wobei der Bund einen Beitrag von rund 1,6 Millionen Franken aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation bereits gesprochen hat. Zudem ist ein Antrag auf Mittel aus dem Pendlerfonds vorgesehen. Weitere Schlüsselprojekte sind die Fuss- und Velobrücke Zolli (Bauphase ab 2021) und die Erweiterung der Veloabstellplätze auf der Südseite des Bahnhofs Basel SBB (Provisorien ab 2018). Ebenfalls zu den Schlüsselprojekten gehören Velostationen in der Basler Innenstadt (Realisation 2023–2026). Erste Planungen für eine innerstädtische Velostation im Bereich Heuwaage hat das Amt für Mobilität 2017 begonnen.

Der Veloverkehr hat ein grosses, noch nicht vollständig ausgeschöpftes Potenzial in der Agglomeration Basel, besonders auch im grenzüberschreitenden Verkehr. In der 2. Generation des Agglomerationsprogramms Basel wurde in einem trinationalen Prozess das **regionale Velohaupttroutennetz** über die gesamte Agglomeration Basel erarbeitet. In der 3. Generation des Agglomerationsprogramms Basel hat die Fachgruppe Velo im Rahmen von Mitwirkungsveranstaltungen und Veloworkshops das Haupttroutennetz überprüft, aktualisiert und mit einem untergeordneten Netz ergänzt. Die Hauptverantwortung für die Umsetzung des regionalen Haupttroutennetzes liegt bei den übergeordneten Behörden (Kantone, Landkreise, CA3F). Gemäss dem Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms ist die Fertigstellung des regionalen Velohaupttroutennetzes bis 2030 vorgesehen.

#### **Fazit Fuss- und Veloverkehr:**

Die im Verkehrspolitischen Leitbild 2015 festgehaltenen Massnahmen zum Fuss- und Veloverkehr wurden umgesetzt resp. befinden sich gegenwärtig in Umsetzung. Für praktisch alle Massnahmen und Aktionen sind Planungsaufwand und Koordinationsbedarf sehr gross. Bei vielen Massnahmen handelt es sich um längerfristige Aufgaben. Diese sind mit aktualisiertem Zeithorizont/Zeitraum im neuen Massnahmen- und Aktionsplan enthalten.

### **3.2 Öffentlicher Verkehr**

Basel weist ein dichtes Tram- und Busnetz auf, das sich bis in die Nachbarkantone und Nachbarländer erstreckt. Das gegenwärtige und künftige Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum führt zu einer weiteren Zunahme des Verkehrs. Damit die Region auch in Zukunft optimal mit dem ÖV erschlossen ist, sind weitere Infrastruktur- und Angebotsausbauten erforderlich, neben dem Tram- und Busnetz vor allem bei den grenzüberschreitenden Linien der S-Bahn Basel.



**Massnahmenplan 2015**

Massnahme	Ergebnis	Zeithorizont	Stand
Umsetzung Konzept «Tramnetz 2020»	Planung, Projektierung und Realisation von ca. 10–15 neuen Tramabschnitten	2013–2030	✓
Angebotsverbesserungen Busnetz	Inbetriebnahme	2015–2025	✓
Angebotsverbesserungen Regio-S-Bahn Basel (inkl. des notwendigen Infrastrukturausbau wie z.B. Herzstück)	Ausbauen Zufahrtsstrecken Bau Herzstück Inbetriebnahme ¼-Std.-Takt	2020–2030	✓
Aufbau trinationale Bestellerorganisation Regio-S-Bahn	Inbetriebnahme Neuorganisation	2020–2025	✓
Verkehrsverbund	Inbetriebnahme Verkehrsverbund	2020–2025	✘
Trinationaler Tarifverbund	Inbetriebnahme Tarifverbund	2020–2025	(✓)

**Aktionsplan 2015–2017**

Massnahme	Aktionen	Zeitraum	Stand
Umsetzung Konzept «Tramnetz 2020»	Bauprojekt und Realisation Margarethenstich	2014–2017	✘
	Bauprojekt und Realisation Tram 3 Saint-Louis	2014–2018 <sup>1</sup>	✓✓
	Zweckmässigkeitsstudie für Netzausbauten in Bezug auf Gesamtnetz	2014/2015	✓✓
	Vorstudien weiterer 1 bis 2 Tramstrecken	2015/2016	✓✓
	Vorprojekte weiterer 1 bis 2 Tramstrecken	2016–2018	✓
	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	✓

	unter Federführung Basel-Stadt
	Massnahmen unter Federführung Dritter

✓✓	Massnahme abgeschlossen
✓	Massnahme in Umsetzung
(✓)	Massnahme verzögert in Umsetzung
✘	Massnahme wird nicht umgesetzt

Mit der **Umsetzung der Tramnetzentwicklung** werden künftige Arbeitsplatzzentren und neue Wohngebiete stadt- und umweltgerecht erschlossen und Pendelnden eine attraktive Alternative zum Auto angeboten. Fahrgäste profitieren von mehr Direktverbindungen, kürzeren Reisezeiten und somit höherem Reisekomfort. Zugleich entlastet das Tramangebot die Strassen. Die neuen Tramstrecken nützen dem gesamten Netz und der Korridor Aeschenplatz bis Claraplatz kann durch neue Linienführungen vom Tramverkehr entlastet werden. Im Dezember 2015 hat der Grosse Rat erstmals über die Tramnetzentwicklung von Basel befunden. Dabei nahm er den Bericht zum Stand Umsetzung Ausbau des Tramstreckennetzes zur Kenntnis und genehmigte den aktualisierten Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes, Stand Oktober 2015. Im 2018 wird

<sup>1</sup> Tram 3-Verlängerung bis Saint-Louis bereits am 9. Dezember 2017 in Betrieb genommen.

der Grosse Rat ein zweites Mal über den Stand zur Umsetzung Ausbau des Tramstreckennetzes befinden. Mit der neuen Tramstrecke Margarethenstich sollten die Einwohner/-innen des Leimentals eine schnellere und direktere ÖV-Verbindung zum Bahnhof Basel SBB und über die Wettsteinbrücke ins Kleinbasel erhalten. In einer Abstimmung im September 2017 haben die Baselbieter Stimmberechtigten den Realisierungskredit für die Tramverbindung abgelehnt. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt (November 2017) liegen keine alternativen Lösungen vor. Die BVB hat den regulären Trambetrieb auf der verlängerten Linie 3 im Dezember 2017 aufgenommen. Dies leistet nicht nur einen wichtigen Beitrag zur Entlastung von Strassen und Quartieren in Basel und Saint-Louis vom Pendlerverkehr, sondern ist auch Motor der Siedlungsentwicklung, fördert die Intermodalität (Drehscheibe Bahnhof Saint-Louis) und ist ein wichtiger Meilenstein beim Zusammenwachsen der Agglomeration. Für die Tramprojekte Grenzacherstrasse, Klybeck und Clara-graben hat das Amt für Mobilität 2016 und 2017 Vorstudien erstellt. Beim Tram 30 wird gegenwärtig anhand von Studien zu möglichen Streckenführungen die sinnvollste Variante erarbeitet. Die zweckmässigsten Tram-Vorstudien werden dann innerhalb der Vorprojekte konkretisiert. Die Einführung eines Expresstrams auf der Linie 17 zwischen dem Leimental und dem Bahnhof Basel SBB soll die Erreichbarkeit der Stadt verbessern. Das Projekt ist in der 3. Generation des Agglomerationsprogramms Basel festgehalten (B-Horizont), eine Realisation ist dabei abhängig vom Doppelspurausbau in der Binnerstrasse.

Für **Angebotsverbesserungen im Busnetz** überprüft das Amt für Mobilität laufend die bestehenden Leistungen und verbessert beispielsweise durch Taktverdichtungen und Zusatzkurse die Attraktivität des Busnetzes. Die im ÖV-Programm 2014–2017 angekündigten Änderungen am Busnetz wurden mehrheitlich umgesetzt. Gemeinsam mit den Nachbarbehörden jenseits der Landes- und Kantonsgrenzen konnte das Amt für Mobilität damit deutliche Verbesserungen im Busverkehr realisieren. Zum Beispiel verkehren aufgrund der hohen Nachfrage auf der Buslinie 50 zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem EuroAirport (EAP) nun auch Expresskurse. Auch mit dem Fahrplanwechsel 2016/2017 wurden verschiedene Verbesserungen umgesetzt. So zum Beispiel die neue Direktverbindung der Buslinie 42 zwischen Bettingen und Hoffmann-La Roche über die Autobahn bis zum Bahnhof Basel SBB (Centralbahnstrasse Ost). Mit der Verlängerung aller Kurse nach Grenzach-Wyhlen auf der Linie 38 verkehren diese neu im 15 Minuten-Takt.

Die S-Bahn ist das Rückgrat der ÖV-Erschliessung der trinationalen Region Basel. Die Planungsregion Nordwestschweiz und die Bestellerbehörden in Frankreich und Deutschland wollen das Regionalverkehrsangebot zu einer **trinationalen S-Bahn Basel** ausbauen, die mittels Durchmesserlinien die bestehenden Äste untereinander ohne Umsteigen verbindet. Voraussetzung dafür ist das Herzstück Basel, eine unterirdische Bahnverbindung zwischen dem Bahnhof Basel SBB, dem Badischen Bahnhof und dem Bahnhof St. Johann. Das Vorprojekt konnte dank der Vorfinanzierung durch die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft bereits gestartet werden. Das Herzstück wurde jedoch im Herbst 2017 vom Bund nicht in den Entwurf zum STEP Ausbauschritt 2030/2035 aufgenommen. Die beiden Basel sollen mit einer Drittfinanzierungslösung die Möglichkeit erhalten, das wichtige Projekt voranzutreiben, jedoch ohne Garantie für eine nachträgliche Erstattung durch den Bund. Der Bundesrat könne diese Rückerstattung dann allenfalls nachträglich beschliessen. Die Regierungen beider Basel verlangen nun vom Bund, nachzubessern, zumal er die Wichtigkeit und Zweckmässigkeit anerkenne (Stand November 2017).

Das künftige Angebot der trinationalen S-Bahn Basel wird gemeinschaftlich weiterentwickelt. Dazu haben sich die für den öffentlichen Verkehr verantwortlichen Nordwestschweizer Kantone, die Région Grand Est und das Land Baden-Württemberg sowie die Geschäftsstelle des Agglomerationsprogramms Basel zusammengeschlossen. Unter dem Namen *trireno* werden sie die Angebotsplanung für die trinationale S-Bahn Basel gemeinsam weiterentwickeln und die **Bestellungen** bei den Bahnunternehmen koordinieren. Auch für Tram und Bus ist eine effektive Organisations-

struktur die Voraussetzung für einen langfristigen Erfolg. In einem Grobkonzept für einen **Verkehrsverbund** sollten die Grundlagen für eine mögliche regionale ÖV-Organisation festgehalten werden. Der Kanton Basel-Landschaft hat Mitte 2016 den Auftrag zur Entwicklung eines solchen Grobkonzepts gestoppt. Das Vorhaben wird daher nicht mehr weiterverfolgt. Um das Potenzial des öffentlichen Verkehrs auszuschöpfen, müssen kundenfreundliche Lösungen auch bei den **grenzüberschreitenden Tarifangeboten** gefunden werden. Der Tarifverbund Nordwestschweiz TNW arbeitet fortlaufend an neuen vereinheitlichten und einfachen Angeboten wie zum Beispiel dem Billett Inflex zwischen der Schweiz und Frankreich auf den Linien 3 und 603/604. Mit weiteren Angeboten kann im Laufe des Jahres 2018 gerechnet werden.

### Fazit Öffentlicher Verkehr:

Die im Verkehrspolitischen Leitbild 2015 festgehaltenen Massnahmen zur Entwicklung des Tram- und Busnetzes unter der Federführung Basel-Stadt wurden umgesetzt bzw. befinden sich gemäss Zeitplan in Umsetzung. Der Bau der Tramverbindung über den Margarethenstich wurde in einer Volksabstimmung im Kanton Basel-Landschaft gestoppt. Der Trambetrieb der verlängerten Linie 3 hat hingegen im Dezember 2017 den regulären Betrieb aufgenommen. Dies leistet einen wichtigen Beitrag zur Entlastung vom motorisierten Verkehr in Basel und Saint-Louis und ist ein wichtiger Meilenstein beim Zusammenwachsen der Agglomeration. Die Angebotsplanung der S-Bahn wird unter dem Namen *trireno* weiterentwickelt und koordiniert. Der TNW arbeitet an einer schrittweisen Vereinheitlichung und Vereinfachung der grenzüberschreitenden Tarifangebote. Die Arbeiten für einen Verkehrsverbund hat der Kanton Basel-Landschaft gestoppt.

### 3.3 Strassenverkehr

Verkehrsmanagement-Massnahmen können den Strassenverkehr in der Stadt gezielt lenken und auf ein verträgliches Mass beschränken sowie den verbleibenden Autoverkehr möglichst auf das Autobahnnetz verlagern. Dies kann über bauliche bzw. verkehrstechnische Massnahmen, wie Spurabbau und Spurverengung zugunsten von ÖV, Fuss- und Veloverkehr oder betriebliche Massnahmen (Lichtsignalsteuerung) erreicht werden. Aufgrund der starken Pendlerverflechtungen zwischen Kanton und der Agglomeration muss ein städtisches Verkehrsmanagementsystem auch mit einem regionalen System abgestimmt sein.



#### Massnahmenplan 2015

Massnahme	Ergebnis	Zeithorizont	Stand
Städtisches Verkehrsmanagement	Konzept	2015/2016	(✓)
Sicherstellung HLS-Kapazitäten (Ausbau Osttangente/ ABAC)	HLS-Ausbauten und flankierende Massnahmen realisiert	2020–2030	✓
Regionales Verkehrsmanagementkonzept	Konzept	2016	(✓)

**Aktionsplan 2015–2017**

Massnahme	Aktionen	Zeitraum	Stand
Städtisches Verkehrsmanagementkonzept	Konzept in externem Studienauftrag erstellen lassen, mit LSA-Strategie koordinieren	2014/2015	✓✓
	Erste Umsetzungen, soweit mit geringem baulichem Aufwand möglich	2016/2017	(✓)

	ergänzende Massnahmen unter Federführung Basel-Stadt	✓✓	Massnahme abgeschlossen
	Massnahmen unter Federführung Dritter	✓	Massnahme in Umsetzung
		(✓)	Massnahme verzögert in Umsetzung

Das Bau- und Verkehrsdepartement beauftragte ein externes Büro damit, ein **städtisches Verkehrsmanagementkonzept** zu erarbeiten. Das Konzept zeigt auf, wo der Kanton in eigener Regie Massnahmen zur Dosierung des motorisierten Individualverkehrs ergreifen kann. Die vorgeschlagenen Dosieranlagen würden jedoch teilweise in Wohngebieten liegen oder sie wären nur mit hohen finanziellen Kosten oder anderen Nebenwirkungen, wie grössere Umwegfahrten für Anwohnende bei der Unterbindung von Schleichverkehr im Wohnquartier realisierbar. Das Amt für Mobilität hat daher in Abstimmung mit anderen Dienststellen einen Entwurf für ein „Umsetzungskonzept städtische Verkehrslenkung“ erstellt. Es enthält nur noch diejenigen Massnahmen, die auch einen direkten Nutzen für den öffentlichen Verkehr oder den Fuss- und Veloverkehr aufweisen und die mit einem vertretbaren Aufwand realisierbar sind. Im Herbst 2017 wurde an der Elsässerstrasse ein Pilotprojekt eingerichtet, das den Verkehrsfluss am Voltaplatz und am Vogesenplatz verflüssigen soll. Aufgrund der Erkenntnisse aus dem Pilotversuch wird das Umsetzungskonzept überprüft, weiterentwickelt und soweit sinnvoll umgesetzt.

Bis ins Jahr 2030 wird die A2 im Raum Basel erheblich überlastet sein. Um die **Hochleistungsstrassenkapazitäten** langfristig sicherstellen zu können, sind bauliche Verbesserungen nötig. Mit dem Rheintunnel legt das Bundesamt für Strassen eine stadtverträgliche Variante vor, um den Engpass auf der Osttangente Basel zu beseitigen. Vorgesehen ist der Bau einer neuen Tunnelverbindung zwischen Birsfelden und der Nordtangente/Verzweigung Wiese. Das Projekt ABAC Autobahnanschluss Basel-City („Gundelitunnel“) wurde infolge der Ablehnung der stadtnahen Tangente in einer Volksabstimmung im Kanton Basel-Landschaft zurückgestellt. Aufgrund der starken Pendlerverflechtungen zwischen Kanton und der Agglomeration muss ein städtisches Verkehrsmanagementsystem auch mit einem regionalen System abgestimmt sein. Vorgesehen ist hierzu die nachgelagerte Erarbeitung eines **regionalen Verkehrsmanagementkonzeptes**, welches auch Massnahmen ausserhalb des Kantonsgebietes ergreift. Ein solches Konzept ist im Zusammenhang mit der 4. Generation des Agglomerationsprogramms Basel vorgesehen (ca. 2020).

**Fazit Strassenverkehr:**

Die im Verkehrspolitischen Leitbild 2015 festgehaltenen Massnahmen zum Strassenverkehr wurden teilweise umgesetzt. Im Rahmen des städtischen Verkehrsmanagementkonzepts wird zunächst ein Pilotprojekt realisiert. Das regionale Verkehrsmanagementkonzept wird erst im Laufe der kommenden Jahre erstellt. Die notwendigen HLS-Kapazitäten werden mit dem Projekt Rheintunnel vom Bund sichergestellt und die entsprechenden Planungen sind auf gutem Weg.

### 3.4 Parkraumangebot



In Basel stehen auf dem Stadtgebiet rund 100'000 Parkplätze auf öffentlichem und privatem Grund zur Verfügung. Rund dreissig Prozent davon befinden sich auf Allmend, was im Vergleich mit anderen Schweizer Städten ein hoher Anteil ist. Organisation und Bewirtschaftung des Parkraums haben grossen Einfluss auf das motorisierte Verkehrsaufkommen. Autofahrten mit Zielen im Kanton Basel-Stadt lassen sich durch die Anzahl der Parkplätze und die Parktarife beeinflussen. Die Umnutzung von Parkplätzen kann Raum schaffen für umweltverträgliche Fortbewegung, andere Nutzungen und eine ansprechendere Gestaltung des öffentlichen Raums.

#### Massnahmenplan 2015

Massnahme	Ergebnis	Zeithorizont	Stand
Umsetzung Ratschlag Parkraumbewirtschaftung	Neue Parkkarten eingeführt und alle weissen Parkplätze ummarkiert	2013–2016	✓✓
Evaluation Parkraumbewirtschaftung	Wirkungsnachweis aktuelle Umsetzung und Konzept für Anpassungen	2015–2017	✓✓
Förderung von Quartierparkings	Konzept und Anreize	2017–2020	✓
Anpassung Parkplatzverordnung	Optimierte Verordnung	2015	(✓)
Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung im inneren Agglomerationsbereich	Konzept	2014–2016	(✓)

#### Aktionsplan 2015–2017

Massnahme	Aktionen	Zeitraum	Stand
Umsetzung Ratschlag Parkraumbewirtschaftung	Etappierte Umsetzung nach PLZ	2013–2016	✓✓
Evaluation Parkraumbewirtschaftung	Prüfung und evtl. Erweiterung der laufenden Erhebungen; Durchführung Erhebung	2014–2016	✓✓
	Bewertung von Massnahmen und Erarbeitung Konzeptanpassungen	2016/2017	✓✓
Anpassung Parkplatzverordnung	Prüfung Anpassungsbedarf; Erarbeitung Vorlage	2014/2015	(✓)

	unter Federführung Basel-Stadt	✓✓	Massnahme abgeschlossen
	ergänzende Massnahmen unter Federführung Basel-Stadt	✓	Massnahme in Umsetzung
	Massnahmen unter Federführung Dritter	(✓)	Massnahme verzögert in Umsetzung

Bis Ende 2016 wurde in Basel die vom Regierungsrat und vom Grossen Rat beschlossene **Parkraumbewirtschaftung umgesetzt**. Etappenweise wurden alle nicht bewirtschafteten weiss markierten Parkplätze in Blaue Zone-Parkplätze mit Anwohnerprivilegierung umgewandelt. Anwohnende können gegen eine Gebühr eine Anwohnerparkkarte lösen, mit der sie in ihrem Postleitzahlkreis und/oder einem angrenzenden Postleitzahlkreis unbeschränkt parkieren dürfen. Zudem können spezielle Parkkarten von Besuchern, Pendlern und Gewerbetreibenden erworben werden. Die Parkuhrengebühren wurden in Abhängigkeit der Lage des Parkplatzes auf ein bis drei Franken pro Stunde erhöht. Ziel ist es, die beschränkte Anzahl an Parkplätzen im öffentlichen Strassenraum so zu bewirtschaften, dass Anwohnende, Besucherinnen und Besucher sowie der Detailhandel und das Gewerbe leichter eine Parkmöglichkeit finden und der Parksuchverkehr zurückgeht.

Das Bau- und Verkehrsdepartement hat die Einführung der **Parkraumbewirtschaftung evaluiert**, um die Auswirkungen zu überprüfen und um Anpassungen vornehmen zu können. Die Ergebnisse zeigen, dass die Auslastung der Parkplätze generell leicht abgenommen hat, besonders am Abend finden Autofahrende etwas rascher einen Parkplatz als früher. Die Anwohnerparkkarte wird rege genutzt – vergleichsweise selten hingegen werden die Pendlerparkkarten nachgefragt. Zum Parksuchverkehr lassen die Ergebnisse der Wirkungskontrolle keine eindeutigen Aussagen zu, da diese je nach Quartier sehr unterschiedlich sind. Insgesamt lässt sich aber eine leicht positive Entwicklung ausmachen.

Die Auslastung der Parkplätze ist nach wie vor sehr hoch – vor allem in dicht besiedelten Wohngebieten. Der Regierungsrat verfolgt das Ziel, die Auslastung der Parkplätze auf 90 % bis 95 % zu senken, damit Autofahrende in einer vernünftigen Zeitspanne einen Parkplatz finden können und der Parksuchverkehr abnimmt. Dazu möchte er die Preise der verschiedenen Parkkarten erhöhen. Zudem möchte der Regierungsrat **Quartierparkings vermehrt fördern** und damit verbunden gesetzliche Regeln zur Kompensation von neuen Parkplätzen in Quartierparkings anpassen. Entsprechende konkrete Vorlagen wurden im Frühjahr 2018 in eine Vernehmlassung gegeben.

Die Parkplatzverordnung (PPV) regelt die Erstellung von Parkplätzen auf Privatreal. Sie ist in einigen Punkten veraltet und wird gegenwärtig revidiert. Die **Anpassung der Parkplatzverordnung** soll einen Beitrag zu einer effizienteren Nutzung von privaten Parkplätzen und zu einer Reduktion des Parksuchverkehrs beitragen. Die Rückmeldungen aus der externen Vernehmlassung zur Revision lagen Ende 2017 vor. Mit einem Beschluss zur aktualisierten PPV kann aber erst Ende 2018 gerechnet werden, da der Grosse Rat vorgängig über die entsprechende Gesetzesgrundlage beraten muss. Für die Umsetzung einer **harmonisierten Parkraumbewirtschaftung im inneren Agglomerationsbereich** liegt eine Analyse des heutigen Zustands vor. Die Erstellung des Konzepts ist auf die 4. Generation des Agglomerationsprogramms Basel verschoben worden (ca. 2020).

#### **Fazit Parkraumangebot:**

Die im Verkehrspolitischen Leitbild 2015 festgehaltenen Massnahmen zum Parkraumangebot wurden mehrheitlich fristgerecht umgesetzt. Nur leicht zeitlich verzögert ist die Revision der Parkplatzverordnung, frühestens 2020 folgt die Umsetzung der harmonisierten Parkraumbewirtschaftung im inneren Agglomerationsbereich. Fortführende Massnahmen, die sich aus der Evaluation der Parkraumbewirtschaftung ergeben sind aktuell in Bearbeitung und im neuen Massnahmen- und Aktionsplan festgehalten.

### **3.5 Städtischer Güterverkehr**



Der Güterverkehr hat mit einem Anteil von rund 25 % der Verkehrsleistung auf dem städtischen Strassennetz grosses Reduktionspotenzial. Hinzu kommt, dass mit einer steigenden Verkehrsbelastung durch die stark wachsende Privatkundenbelieferung aufgrund des Onlinehandels zu rechnen ist. Ansätze zur Optimierung des städtischen Güterverkehrs in anderen Städten zeigen, dass Massnahmen in diesem Bereich wirkungsvoll sind, besonders wenn die öffentliche Hand als Katalysator und Koordinator für private Lösungen handelt.

**Massnahmenplan 2015**

Massnahme	Ergebnis	Zeithorizont	Stand
Konzept städtischer Güterverkehr	Konzept	2014/2015	✓✓
Trimodales Containerterminal Basel Nord	Planung, Projektierung und Realisation	2018–2021	✓

**Aktionsplan 2015–2017**

Massnahme	Aktionen	Zeitraum	Stand
Konzept städtischer Güterverkehr	Externen Studienauftrag vorbereiten, auslösen und durchführen lassen	2015	✓✓
	Erste Teilmassnahmen umsetzen	ab 2016	✓

 ergänzende Massnahmen unter Federführung Basel-Stadt  
 Massnahmen unter Federführung Dritter

✓✓ Massnahme abgeschlossen  
 ✓ Massnahme in Umsetzung  
 (✓) Massnahme verzögert in Umsetzung

Das Bau- und Verkehrsdepartement hat Ende 2015 in Kooperation mit dem Logistikcluster Region Basel ein **städtisches Güterverkehrskonzept** erarbeitet. Auf Grundlage der Nutzungsanalysen und Fallstudien wurden acht Haupt- sowie weitere fünf Komplementärmassnahmen für einen effizienteren Wirtschaftsverkehr und zur Verkehrsreduktion abgeleitet und priorisiert. Hierzu zählt die Einsetzung eines Güterverkehrsbeauftragten. Ende 2016 konnten diese Stelle (Projektstelle für zwei Jahre, 50%-Pensum) besetzt und die Umsetzung begonnen werden. Zum Jahreswechsel 2016/2017 wurde die Taskforce Güterverkehr mit Vertretern der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft und des Logistikclusters Region Basel gegründet. Zu den ersten Teilprojekten gehören Überprüfungen zur Einrichtung von Paketstationen und Mikro-Depots sowie die Sicherung von Logistikflächen und Gleisanschlüssen für den Güterverkehr. Zudem soll erhoben werden, wie der Einsatz energieeffizienter Zustellfahrzeuge gefördert werden kann.

Das **trimodale Containerterminal** im Basler Rheinhafen schafft die dringend benötigten Kapazitäten für die massiv ansteigenden Containerverkehre im Import und Export. Die Lage des Geländes auf dem Areal Basel Nord ist ideal, denn es liegt in nächster Nähe zum Hafenbecken 2 und direkt am wichtigen alpenquerenden EU-Bahnkorridor Rotterdam–Genua. Das Containerterminal wird mit einem dritten Hafenbecken an den Rhein angebunden und ermöglicht damit den Umschlag Schiff–Bahn. Gemäss gegenwärtiger Zeitplanung wird das Basisterminal Strasse-Schiene (bimodal) 2019 in Betrieb genommen und die Umschlagskapazität bis 2022 ausgebaut. Im gleichen Jahr soll dann auch das trimodale Containerterminal in Betrieb gehen.

**Fazit Städtischer Güterverkehr:**

Die im Verkehrspolitischen Leitbild 2015 festgehaltenen Massnahmen zum städtischen Güterverkehr wurden fristgerecht und vollumfänglich umgesetzt resp. befinden sich gemäss Zeitplan in Umsetzung. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat ein städtisches Güterverkehrskonzept erstellt, einen Güterverkehrsbeauftragten eingestellt und eine Taskforce Güterverkehr eingerichtet. Die Arbeiten zur Einrichtung des trimodalen Containerterminals im Basler Rheinhafen laufen planmässig. Fortführende Massnahmen zur Optimierung des Güterverkehrs wurden aufgegleist und sind im aktuellen Massnahmen- und Aktionsplan enthalten.

### 3.6 Öffentlicher Strassenraum

Geschäfte, Restaurants und Kulturangebote siedeln sich bevorzugt an attraktiven, fussgängerfreundlichen Strassen und Plätzen an. So können gewisse grundlegende Einkaufs- und Freizeitbedürfnisse der Quartierbevölkerung vor Ort erfüllt werden und längere Wege werden überflüssig. Basel will eine attraktive Stadt der kurzen Wege sein und Nahmobilität fördern, denn dies ist der effizienteste Weg zu einem funktionierenden Verkehrssystem. Besonders in Quartierzentren sollen die Bedürfnisse der Fussgängerinnen und Fussgänger an oberster Stelle stehen, auch wenn dafür das öffentliche Parkplatzangebot oder die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den fließenden Verkehr reduziert werden müssen. Die flächendeckende Verkehrsberuhigung in Wohngebieten mit Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen leistet einen wichtigen Beitrag für die Verkehrssicherheit und die Wohn- und Aufenthaltsqualität.

#### Massnahmenplan 2015

Massnahme	Ergebnis	Zeithorizont	Stand
Öffentliche Räume im Rahmen Erhaltungsplanung aufwerten	Bauliche Realisation	laufend	✓
Umsetzung Tempo 30-Konzept	Einführung Tempo 30 auf ca. 50–70 Streckenabschnitten	2013–2018	(✓)
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 u. neue Rahmenausgabenbewilligung Verkehrssicherheit	2014–2025	✓

#### Aktionsplan 2015–2017

Massnahme	Aktionen	Zeitraum	Stand
Öffentliche Strassenräume im Rahmen Erhaltungsplanung aufwerten	Umgestaltung Elisabethenstrasse: Bauprojekt und Ausführung	2014–2017	✓✓
	Aufwertung Grenzacherstrasse: 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 weiterer Begegnungszonen	Laufende Bearbeitung und Umsetzung der Gesuche aus der Bevölkerung	laufend	✓
	• Freie Strasse		(✓)
	• Greifengasse		✓
	• Rheingasse	2014–2020	(✓)
	• Grünpfahlgasse/Gerbergässlein		✓✓
Umsetzung Gestaltungskonzept Innenstadt	• Elisabethenstrasse/Klosterberg		✓



	• Clarastrasse		(✓)
	• Rümelinsplatz		(✓)
	• Claraplatz		(✓)
	• Birsigparkplatz		(✓)
Umfassendes Verkehrssicherheitskonzept erarbeiten und umsetzen	Erstellen eines Verkehrssicherheitsplans	2015–2025	✓
	Neue Rahmenausgabenbewilligung Verkehrssicherheit	2015	(✓)
	Qualitätssicherung bei Baustellen	2012–2014	✓
	Network Safety Management	2014–2016	(✓)

unter Federführung Basel-Stadt

- ✓✓ Massnahme abgeschlossen
- ✓ Massnahme in Umsetzung
- (✓) Massnahme verzögert in Umsetzung

In Basel werden **öffentliche Räume im Rahmen der Erhaltung aufgewertet**. Das heisst: Notwendige Sanierungen von Werkleitungen oder Tramgleisen werden, wenn immer möglich auch dazu genutzt, um die lokalen Verhältnisse für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern und um die Aufenthaltsqualität zu steigern. Dieses koordinierte Vorgehen ist kosteneffizient und vermindert mehrfache Bauarbeiten und damit verbundene Einschränkungen. Beispielsweise wurden in der Grenzacherstrasse zusammen mit den Arbeiten an der Strassenoberfläche und der Sanierung der Werkleitungen die Bushaltestellen erneuert und barrierefrei gestaltet. Die Umgestaltung verbesserte die Führung des Veloverkehrs, ermöglicht ein einfaches und sicheres Überqueren der Strasse und bietet nun grössere, öffentlich nutzbare Flächen zugunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger. Der Baumbestand wurde erneuert und mit über neunzig neuen Bäumen ergänzt. Tiefbauamt, BVB und IWB haben in der Elisabethenstrasse Fahrbahn, Trottoirs, Tramgleise und unterirdische Leitungen erneuert. Neben dem Erhalt der städtischen Infrastruktur wurde mit der Umgestaltung auch eine attraktivere Fussgängerverbindung zwischen dem Bahnhof SBB und der Innenstadt geschaffen.

Tempo 30 statt Tempo 50 trägt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Verminderung von Lärm und Luftschadstoffen und zur Steigerung der Wohn- und Aufenthaltsqualität bei. Die aktuelle **Umsetzung des Tempo 30-Konzepts** basiert auf dem Grossratsbeschluss von 2013. Dieser beinhaltet einen Prüfauftrag für rund 85 Strassenabschnitte. Zum einen werden Abschnitte siedlungsorientierter Strassen in bestehende Tempo 30-Zonen integriert, zum anderen wird geprüft, ob auch auf gewissen Abschnitten verkehrsorientierter Strassen Tempo 30 eingeführt werden kann. Neben Tempo 30-Zonen wird es auch vermehrt Strassenabschnitte geben, auf denen temporär die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt. Hier kommen LED-Wechselsignale zum Einsatz, die primär dafür sorgen, dass Schulwege für Kinder sicherer werden. Bis Ende 2017 wurden 43 zusätzliche Strassenabschnitte in bestehende Tempo 30-Zonen integriert oder als Tempo 30-Strecken umgesetzt. Weitere rund dreissig Strassenabschnitte befinden sich gegenwärtig in Prüfung, Projektierung oder bereits kurz vor Umsetzung. Die aktuell einzurichtenden Tempo 30-Zonen liegen teilweise auf verkehrsorientierten Strassen, sodass mit Einsparungen zu rechnen ist. Dies kann die Umsetzung zum Teil verzögern oder sogar ausschliessen. Rekurrenten haben zwei Tempo 30-Verfügungen bis ans Bundesgericht weitergezogen. Das Bundesgericht hat den Rekurs zur Sevogelstrasse abgewiesen. Tempo 30 kann damit wie geplant weiter umgesetzt werden.

Begegnungszonen ermöglichen eine vielseitige Nutzung des Strassenraums – ob als Aufenthaltsbereich für die Quartierbevölkerung oder Spielbereich für Kinder. Sie erhöhen damit die Attraktivität und Wohnqualität des Stadtgebiets. Die **Einrichtung weiterer Begegnungszonen** soll den häufig geäusserten Wunsch nach attraktivem, verkehrsberuhigtem Strassenraum in den Basler Wohnquartieren erfüllen. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat in den vergangenen 15 Jahren mehr als achtzig Begegnungszonen eingerichtet. Seit 2015 sind jährlich rund sechs neue Begegnungszonen hinzugekommen. Um auch den Zustand der vorhandenen Begegnungszonen zu beurteilen, gaben das Amt für Mobilität, das Planungsamt und die Kantons- und Stadtentwicklung 2016 eine Wirkungskontrolle in Auftrag. Die Ergebnisse zeigen, dass die Begegnungszonen breit akzeptiert sind und von der Quartierbevölkerung als Bereicherung empfunden werden. Die Wirkungskontrolle zeigt aber auch, dass es noch Verbesserungspotenzial gibt. Dies betrifft zum Beispiel den Anteil des Durchgangsverkehrs oder die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit. Neben der Neueinrichtung weiterer Begegnungszonen kommt daher künftig auch Massnahmen zur Optimierung eine wichtige Rolle zu. Um den Wunsch nach einer individuelleren Gestaltung der Begegnungszonen nachzukommen, hat das Planungsamt die Spielfibel 2017 neu aufgelegt und mit Ideen ergänzt, wie die Quartierbevölkerung ihre Begegnungszone mitgestalten kann. Das Planungsamt optimiert im Laufe des Jahres 2018 zudem das zeitliche und planerische Vorgehenskonzept zur Umsetzung von Begegnungszonen.

Das Gestaltungskonzept Innenstadt bildet die Grundlage für die Erarbeitung von konkreten Gestaltungsprojekten für Strassen, Gassen und Plätze in Basels Innenstadt. Der Grosse Rat hat das Konzept Anfang 2015 mit grosser Mehrheit beschlossen. Mit der **Umsetzung des Gestaltungskonzepts Innenstadt** sollen die öffentlichen Räume konsequent aufgewertet werden, um die Aufenthaltsqualität und das subjektive Sicherheitsempfinden zu steigern. Die Umgestaltung der im Aktionsplan 2015–2017 festgehaltenen Räume befindet sich in Umsetzung. So sind Grünpfahlgasse/Gerbergässlein, Elisabethenstrasse und Greifengasse gemäss Gestaltungskonzept bereits aufgewertet. Für weitere Örtlichkeiten wie dem Claraplatz und Clarastrasse laufen die Vorstudien beim Amt für Mobilität. Für die Freie Strasse und die Rheingasse erstellt das Planungsamt aktuell die Vorprojekte – ebenso für den Rümelinsplatz. Dieser Platz soll künftig entschleunigend wirken und so von einem Durchgangsort zum „Flanierplatz“ werden, von dem nicht nur die Besucherinnen und Besucher der Innenstadt sondern auch die Anwohnenden und die zahlreichen Beschäftigten rund um den Spalenberg profitieren.

Die Kantonspolizei Basel-Stadt verfolgt die Vision, Basel weltweit zu einer der verkehrssichersten Städte zu machen und die Zahl der bei Verkehrsunfällen verletzten Personen bis zum Jahr 2020 um 30% zu senken.<sup>2</sup> Eine Verkehrspolitik, welche die Verkehrssicherheit verbessert und Unfallrisiken minimiert, fördert die städtische Lebensqualität und trägt dazu bei, dass die volkswirtschaftlichen Folgekosten von Verkehrsunfällen reduziert werden. Um dies zu erreichen ist die Kantonspolizei daran, ein **umfassendes Verkehrssicherheitskonzept zu erarbeiten und umzusetzen**. Als wichtigen Teil davon erarbeitet die Kantonspolizei einen Verkehrssicherheitsplan Basel-Stadt. Dieser enthält die sicherheitsrelevanten Themen, die gezielt gestärkt und verbessert werden sollen. Den zentralen Bestandteil des Plans bilden dreissig Massnahmen. Für deren Umsetzung soll voraussichtlich 2018 eine neue Rahmenausgabenbewilligung beantragt werden. Zudem befindet sich aktuell das sogenannte Network Safety Management (NSM) in Erarbeitung. Dahinter steht die Überlegung, dass die Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur einen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrssicherheit hat. Über die Optimierung der Infrastruktur kann ein Teil des Unfallgeschehens beeinflusst werden. Der vermeidbare Teil des Unfallgeschehens (das „Infrastrukturpotenzial“) soll mit dem NSM identifiziert und verringert werden. Die Kantonspolizei plant das NSM ab 2018 operativ einzusetzen.

<sup>2</sup> Dies bedeutet, dass die Zahl der verletzten Personen von 391 (Jahr 2011) auf rund 275 Personen bis ins Jahr 2020 reduziert werden soll.

### Fazit Öffentlicher Strassenraum:

Die im Verkehrspolitischen Leitbild 2015 festgehaltenen Massnahmen zum öffentlichen Strassenraum wurden teilweise fristgerecht umgesetzt resp. befinden sich mit etwas Verzögerung in Umsetzung. Einzelne Aktivitäten wie die Umsetzung des Tempo 30-Konzepts sind aufgrund von Einsparungen etwas zeitaufwändiger als zunächst erwartet. Bei den Massnahmen und Aktionen im Bereich Öffentlicher Strassenraum handelt es sich um längerfristige Projekte resp. laufende Aufgaben, die auch im aktualisierten Massnahmen- und Aktionsplan enthalten sind. Es wurden ausserdem alle Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente in die Planungsprozesse der Verwaltung implementiert. Eine nachhaltige Wirkung auf eine sichere Verkehrsinfrastruktur ist jedoch erst längerfristig messbar.

## 3.7 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement zielt darauf ab, verschiedene Zielgruppen für ein nachhaltiges Verkehrsverhalten zu sensibilisieren. Im Vordergrund stehen beim Mobilitätsmanagement Beratungs-, Informations- und Serviceangebote sowie ökonomische Anreize.

### Massnahmenplan 2015

Massnahme	Ergebnis	Zeithorizont	Stand
Aktionsprogramm «Basel unterwegs»	Bereitstellung neuer Serviceangebote und Durchführung von Aktionen, Kampagnen	laufend	✓
Wirtschaftsfreundliches Mobilitätsmanagement in Unternehmen	Betriebliche Massnahmen in einigen Unternehmen eingeführt	2014–2016	✓
Mobilitätsmanagement in der Kantonsverwaltung: Pilotprojekt BVD	Realisation Pilotprojekt	2014/2015	✓✓
Mobilitätsbildung bei Kindern und Jugendlichen	Bildungsangebote für Schulen bereitgestellt	2014/2015	✓✓
Regionales Mobilitätsmanagement	Informations- und Serviceangebote bereitgestellt	2016–2020	✓

<span style="background-color: #e0e0e0; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span>	unter Federführung Basel-Stadt	✓✓	Massnahme abgeschlossen
<span style="background-color: #add8e6; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span>	ergänzende Massnahmen unter Federführung Basel-Stadt	✓	Massnahme in Umsetzung
<span style="background-color: #c8e6c9; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span>	Massnahmen unter Federführung Dritter	(✓)	Massnahme verzögert in Umsetzung

### Aktionsplan 2015–2017

Massnahme	Aktionen	Zeitraum	Stand
Aktionsprogramm «Basel unterwegs»	Projekte/Aktionsportfolio stärker priorisieren und laufende Umsetzung	2014–2016	✓
Wirtschaftsfreundliches Mobilitätsmanagement in Unternehmen	Partner einbinden	2014/2015	✓✓
	Finanzierung sicherstellen	2014/2015	✓✓
	Umsetzung	2015/2016	(✓)
Mobilitätsmanagement in der Kantonsverwaltung: Pilotstudie BVD	Konzept erarbeiten	2014/2015	✓✓
	Erarbeitete Massnahmen umsetzen	2014–2016	✓

Mobilitätsbildung bei Kindern und Jugendlichen	Grundlagenstudie abschliessen	2014	✓✓
	Massnahmen entwickeln und umsetzen	2014–2016	✓✓

Das Amt für Mobilität hat 2012 das **Aktionsprogramm Basel unterwegs** zur Förderung von Fuss- und Veloverkehr lanciert. Unter der Dachmarke sind Angebote zum Mitmachen und Ausprobieren, Projekte zur Sensibilisierung sowie Serviceangebote vereint. Zu den verschiedenen Aktivitäten gehören unter anderem die „E-Bike-Testwochen“, die rund 600 Pendlerinnen und Pendlern eine praktische Alternative zum Auto aufzeigten. Und mit der Aktion „Kistenvelos für Familien“ stellte das Amt für Mobilität 2014 bis 2016 rund 300 Familien ein Cargobike zum Ausprobieren zur Verfügung. Der Förderfonds der Energiefachstelle unterstützte zudem über 120 Personen finanziell beim Kauf eines Cargobikes. Um die Aktivitäten von „Basel unterwegs“ noch besser zu priorisieren wurde 2015 das Kommunikationskonzept überarbeitet. Es beinhaltet nun drei Kernmassnahmen: Die jährliche Durchführung einer „Attentionmassnahme“ bringt positive Aufmerksamkeit für umweltfreundliche Mobilität (2016/17 Teilnahme an der European Cycling Challenge). Die Mobilitätswoche Basel Dreiland macht jährlich im September nachhaltige Fortbewegung zum Erlebnis und lädt mit rund sechzig kostenlosen Aktionen zum Mitmachen ein. Und schliesslich steht mit [www.basel-unterwegs.ch](http://www.basel-unterwegs.ch) eine Informationsplattform für Fragen zum Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung, die auch über aktuelle Projekte und Events informiert. Die drei Kernmassnahmen werden durch weitere Serviceangebote und Aktionen (z.B. Aktionen für faires Verkehrsverhalten) sowie durch die Unterstützung bestehender Events, wie dem slowUp Basel Dreiland ergänzt.

Der Kanton Basel-Stadt zeichnet sich durch ein Wachstum der Einwohnerzahlen und Arbeitsplätze aus. Damit verbunden ist auch ein Anstieg der Ortsveränderungen und Pendlerverflechtungen. Um den wachsenden Pendlerströmen zu begegnen, zielt das **wirtschaftsfreundliche Mobilitätsmanagement in Unternehmen** darauf ab, dass Firmen freiwillig einen Beitrag zur guten und nachhaltigen Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Basel leisten. In Kooperation erstellten der Kanton Basel-Stadt und die Handelskammer beider Basel im Jahr 2015 Handlungsempfehlungen zum Mobilitätsmanagement in Unternehmen. Dieser „Werkzeugkoffer“ ermöglicht es den Unternehmen für sie geeignete Massnahmen auszuwählen und umzusetzen. Die Handelskammer beider Basel stellt auf Wunsch den Werkzeugkasten vor und vermittelt für weitergehende Beratungen ausgewiesene Fachberater für Mobilitätsmanagement. Für 2018 ist eine Evaluation des Projektes vorgesehen.

Als grosser Arbeitgeber, und um seiner Vorbildfunktion für andere Unternehmen gerecht zu werden, hat sich der Kanton Basel-Stadt zum Ziel gesetzt, auf einen nachhaltigen Umgang mit Ressourcen hinzuwirken. Mit einem wirkungsvollen **Mobilitätsmanagement in der Kantonsverwaltung** soll die bereits jetzt sehr nachhaltige Verkehrsmittelnutzung der Mitarbeitenden bei den Arbeits- und Dienstwegen weiter ausgebaut werden. Im Sinne eines Pilots setzte das Bau- und Verkehrsdepartement ab 2014 Massnahmen eines departementalen Mobilitätsmanagements um. Mitarbeitenden stehen für Dienstfahrten neben einem Pool von CarSharing-Fahrzeugen auch Dienstvelos und seit Anfang 2015 E-Bikes zur Verfügung. Der Hauptstandort am Münsterplatz (inkl. Rittergasse) bot zu diesem Zeitpunkt gesamthaft 200 Abstellplätze für Velos. Hingegen stehen keine Parkplätze für Autos der Angestellten zur Verfügung. Das BVD unterstützt umweltfreundliches Mobilitätsverhalten seiner Mitarbeitenden auch durch verschiedene Aktionen, wie dem jährlichen, kostenlosen Velocheck und durch Testangebote für E-Bikes. Mit dem Beschluss von 2014, den bisherigen Hauptstandort am Münsterplatz durch einen Zweitstandort in der Dufourstrasse 40/50 zu ergänzen, konnten bei den Umbauarbeiten an beiden Standorten die Bedingungen für Velofahrende verbessert werden. Hierzu gehören zum Beispiel der Ausbau der Veloabstellplätze in Quantität und Qualität sowie die Einrichtung von Duschen, Garderoben und

Ladeinfrastruktur für E-Bikes. Eine Befragung der Departemente zum Mobilitätsmanagement im Jahr 2017 ergab, dass der Umsetzungsstand nach der kurzen Zeit bereits gut, aber in Details noch optimierbar ist. Die Rahmenbedingungen für ein nachhaltiges Verkehrsverhalten der Mitarbeiter sind aufgrund der Festlegungen der kantonalen Reglemente, der zentralen Lage der meisten Dienststellen und des begrenzten Angebots an Parkplätzen sehr gut. Zudem sind praktisch alle Dienststellen mit Abstellplätzen und weiterer Infrastruktur für Velofahrende ausgestattet. Hingegen fehlen in fast allen Departementen detaillierte Angaben zum tatsächlichen Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden – einer wichtigen Grundlage für wirkungsvolles Mobilitätsmanagement.

Mobilitätsbezogene Inhalte sind in den Lehrplänen nur rudimentär enthalten. Mit Angeboten zur **Mobilitätsbildung von Kindern und Jugendlichen** sollen Fragen der Mobilität im Unterricht näher gebracht werden. Das Amt für Mobilität regt mit den Modulen von „schlau mobil“ die Auseinandersetzung mit dem eigenen Verkehrsverhalten an. Seit 2014 erlebten fast 500 Schülerinnen und Schüler die moderierten Lektionen im Unterricht. Darüber hinaus unterstützt das Amt für Mobilität das Projekt DEFI VELO, bei dem Schulklassen in einem Velowettbewerb antreten. Eine gemeinsam mit dem Bundesamt für Strassen durchgeführte Studie zur Velonutzung von Kindern und Jugendlichen liefert wichtige Grundlagen zur Veloförderung. Neben der Verbesserung der Veloinfrastruktur liegen weitere Ansatzpunkte vor allem im Freizeitverkehr sowie in Übungsräumen, die ein freies Velofahren erlauben. Die Mobilitätswoche Basel Dreiland nimmt diese Erkenntnisse auf und widmet sich während eines Tages gezielt der Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Mit Angeboten wie Veloparcours, Velo-Polo und Aktionen im ÖV wird ihnen nachhaltige Mobilität näher gebracht. Bereits seit 2013 führt das Marionettentheater Basel das Theaterstück „D'Wellowunschlogge“ jährlich für Kinder der 2. Primarschulklasse auf. Darin werden wichtige Verkehrsregeln sowie Örtlichkeiten zum Velofahren abseits des Verkehrs aufgezeigt. Das Amt für Mobilität und die Verkehrsprävention haben die Inhalte des Stücks gemeinsam erarbeitet.

Mobilitätsmanagement über Grenzen hinaus ist besonders in unserer trinationalen Region von Bedeutung. Mit einem **regionalen Mobilitätsmanagement** soll sichergestellt werden, dass grenzüberschreitende Wege umweltfreundlich zurückgelegt werden. Als zentrale Massnahme prüft der Trinationale Eurodistrict Basel (TEB) seit 2016 die Einführung und den Betrieb einer trinationalen intermodalen Auskunftsplattform mit dem Ziel, Informationen für alle Verkehrsmittel und deren Kombination grenzüberschreitend gebündelt bereitzustellen. Der TEB hat in einer Studie die Machbarkeit nachgewiesen und untersucht gegenwärtig, wie die Trägerschaft und die Finanzierung, vor allem des Betriebs der Plattform, sichergestellt werden können.

#### **Fazit Mobilitätsmanagement:**

Die im Verkehrspolitischen Leitbild 2015 festgehaltenen Massnahmen zum Mobilitätsmanagement wurden mehrheitlich fristgerecht umgesetzt resp. befinden sich in Umsetzung. Das Programm „Basel unterwegs“ hat sich etabliert und in Verwaltung und Unternehmen kommen mehr betriebliche Massnahmen für umweltfreundliche Mobilität zum Einsatz. Fortführende Massnahmen wurden aufgeleistet und sind im neuen Massnahmen- und Aktionsplan enthalten.

### **3.8 Fazit zum Stand der Umsetzung**

Der Regierungsrat hat mit dem Verkehrspolitischen Leitbild ein ausgewogenes Gesamtpaket an Massnahmen für eine nachhaltige Mobilität beschlossen. Die Auswertungen zum Stand der Umsetzung zeigen, dass in den letzten drei Jahren in allen Bereichen grosse Fortschritte erzielt werden konnten. Es wurden wichtige Grundlagen erarbeitet, wie das Umsetzungsprogramm zum

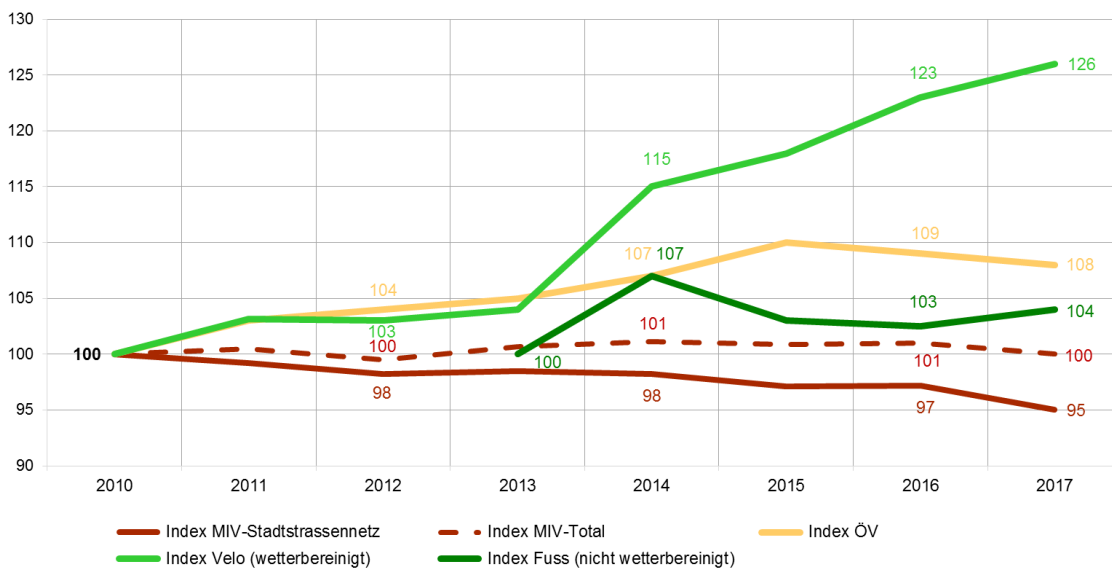
Teilrichtplan Velo, das Konzept zum städtischen Verkehrsmanagement und das Güterverkehrskonzept. Die Planungen für die Tramnetzentwicklungen wurden vorangetrieben und Verbesserungen für das Busnetz realisiert. Zudem ging die grenzüberschreitende Verbindung der Tramlinie 3 Ende 2017 in Betrieb. Die Parkraumbewirtschaftung wurde termingerecht umgesetzt und evaluiert, öffentliche Räume im Rahmen der Erhaltungsplanung aufgewertet und neue Tempo 30- und Begegnungszonen eingerichtet. Im Bereich Mobilitätsmanagement hat sich das Programm „Basel unterwegs“ etabliert und in Verwaltung und Unternehmen kommen mehr betriebliche Massnahmen für umweltfreundliche Mobilität zum Einsatz. Für einige Massnahmen und Aktionen des Verkehrspolitischen Leitbildes war der Zeitaufwand jedoch höher als zunächst vorgesehen. Diese werden dennoch konsequent weiterverfolgt und so bald wie möglich abgeschlossen. Unter den Massnahmen, die in der Federführung Dritter liegen sind die Handlungsspielräume seitens des Kantons Basel-Stadt eingeschränkt. Neben einigen Massnahmen, die sich gemäss Zeitplan im Umsetzung befinden, wie dem Trimodalen Containerterminal Basel Nord oder dem Regionalen Mobilitätsmanagement, sind einzelne Massnahmen zum Teil sehr deutlich verzögert, zum Beispiel die harmonisierte Parkraumbewirtschaftung in der Agglomeration oder das regionale Verkehrsmanagementkonzept, und andere gar nicht zustande gekommen, wie die Einführung eines Verkehrsverbundes.

## 4. Wirkungen Massnahmenplan

### 4.1 Entwicklung der Verkehrsleistung

Das Umweltschutzgesetz schreibt vor, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs und die Anteile von Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehr zunehmen sollen. Zugleich wird die Reduktion des privaten Motorfahrzeugverkehrs um 10 % bis 2020 festgeschrieben (vgl. Kap.2.2). Seit 2010 ermittelt der Kanton Basel-Stadt daher anhand von Verkehrszählungen die Entwicklung der Verkehrsleistung (Personenkilometer) im Kantonsgebiet. Der Index für den motorisierten Individualverkehr (MIV) berechnet sich anhand von 35 Dauerzählstellen und umfasst die Verkehrsleistung aller Motorfahrzeuge, ausgenommen Linienbusse, Motorfahräder und E-Bikes. Die Werte für den Veloverkehr werden auf Basis von 20 Zählstellen ermittelt. Da der Veloverkehr stark wetterabhängig ist, hat das Statistische Amt ein Modell entwickelt, das es zulässt, den Wettereinfluss aus der Verkehrsentwicklung herauszurechnen. Der Index für den Fussverkehr basiert auf 18 Zählstellen und wird seit 2013 erhoben. Einen eindeutigen Zusammenhang zum Wetter, wie beim Veloverkehr kann beim Fussverkehr nicht festgestellt werden, sodass keine Wetterbereinigung dieser Werte erfolgt. Der Index des öffentlichen Verkehrs wird auf Basis der Verkehrsdaten von Tram- und Buslinien der BVB und der BLT und den S-Bahnen, abgegrenzt auf das Gebiet des Kantons Basel-Stadt, bestimmt.

**Verkehrsindizes bezogen auf die Verkehrsleistung in Personenkilometer  
2010 - 2017**



#### Verkehrsindizes 2010–2017, Quelle: Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt

Das Ziel, die Anteile des öffentlichen Verkehrs, von Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehr zu steigern, wurde in den letzten sieben Jahren erreicht. Für den Fussverkehr konnte eine leichte, für den öffentlichen Verkehr eine moderate und für den Veloverkehr sogar eine sehr deutliche Zunahme nachgewiesen werden. Die gesetzlich geforderte Reduktion des motorisierten Individualverkehrs ausserhalb der Autobahnen um 10% bis zum Jahr 2020 bedeutet, dass der Index des MIV-Stadtstrassennetzes auf 90 zurückgehen muss. Die bisherige Entwicklung folgt diesem Reduktionsziel nur verzögert. Im Vergleich zum Jahr 2010 ging der Index bis 2017 auf 95 leicht zurück. Dieser Rückgang muss aber auch vor dem Hintergrund der derzeitigen und künftig zu erwartenden wachsenden Einwohner- und Beschäftigtenzahl im Kanton gesehen werden. Damit

verbunden ist zwangsläufig ein Anstieg der Verkehrsleistung (von ca. 0.6% pro Jahr), der erfolgreich durch umweltfreundliche Verkehrsmittel kompensiert werden konnte.

## 4.2 Erreichbarkeit, Verkehrssicherheit, Lebensqualität und Kosteneffizienz

Die **Erreichbarkeit** von Basel wird periodisch von BAK Basel Economics erhoben. Die Studie berechnet mittels quantitativer und international vergleichbarer Analysen die Erreichbarkeit von Regionen. Basel ist aus der gesamten Welt (globale Erreichbarkeit), aus Europa (kontinentale Erreichbarkeit) sowie aus der Schweiz (regionale Erreichbarkeit) sehr gut zu erreichen. Basel nimmt im internationalen Vergleich eine führende Position ein.

Jahr	2008	2010	2012	2014	2016
Global <sup>1</sup>	107.2	107.9	108.6	108.0	108.6
Kontinental <sup>1</sup>	135.3	136.0	135.2	134.7	133.7
Regional MIV <sup>2</sup>	142.7	146.5	144.9	145.8	146.2
Regional ÖV <sup>2</sup>	168.3	175.0	175.1	182.4	186.0

<sup>1</sup>100 = gewichteter Durchschnitt aller einbezogenen Regionen 2002, <sup>2</sup>100 = gewichteter Durchschnitt Schweiz 2012

### Entwicklung der Erreichbarkeit Basels, Quelle: BAK Basel Economics

Der Kanton Basel-Stadt weist (nach dem Kanton Zürich) die zweithöchste Erreichbarkeit aller 26 Kantone auf. Dies bezieht sich sowohl auf die Erreichbarkeit durch den motorisierten Individualverkehr (MIV), als auch durch den öffentlichen Verkehr (ÖV). Innerhalb der Schweiz ist Basel mit dem Auto unverändert sehr gut zu erreichen, mit weiter leicht steigender Tendenz. Die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln hat sich, von sehr hohem Niveau ausgehend, noch weiter verbessert. Infrastrukturbauten wie die Tramlinie 8 nach Weil am Rhein und die Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis, die Zollfreie Strasse zwischen Lössrach und Weil am Rhein sowie die Transjurane wirken sich positiv auf die Erreichbarkeit von Basel aus.



Tram 8 Weil am Rhein, Quelle: Basler Verkehrsbetriebe

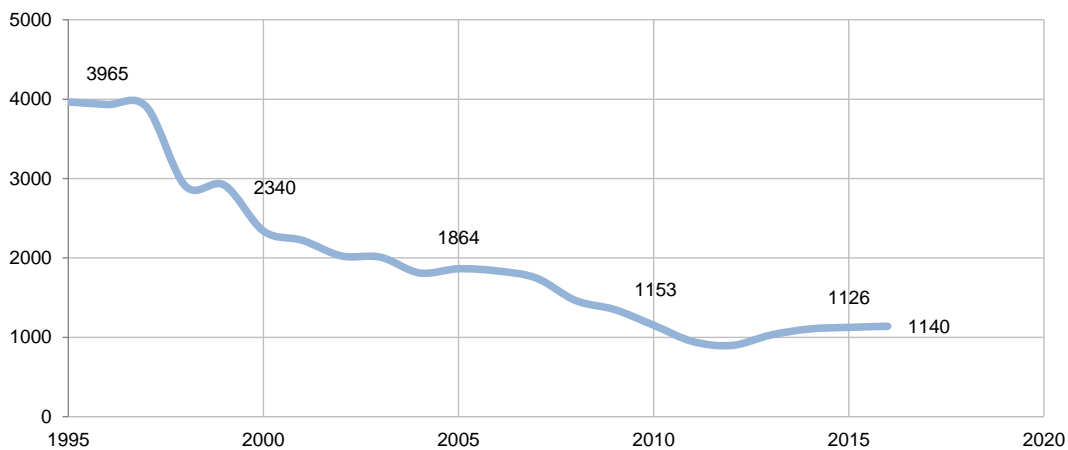
Mittels Daten der Volkszählung und Informationen zum Verkehrsfluss haben Ökonomen der Credit Suisse einen «Pendlerstau-Index» für sämtliche Agglomerationen der Schweiz berechnet. Am häufigsten staut sich der Verkehr in den Grossräumen Zürich, Genf und Lausanne. Vergleichsweise selten im Stau stehen die Baslerinnen und Basler. Im Vergleich der Grosszentren leidet



Basel am wenigsten unter Pendlerstau und erreicht im Index den zehnten Rang. Die Staubelastung ist in Basel damit um rund vierzig Prozent tiefer als in Zürich, wie aus der Studie hervorgeht.<sup>3</sup> Diese Ergebnisse decken sich mit den Analysen der Firma TomTom für das Jahr 2016. Hier liegt Basel mit einem „Congestion Level“ von 27 Prozent vor Genf mit 36 Prozent und Zürich mit 31 Prozent. Das „Congestion Level“ gibt den Reisezeitzuwachs im Vergleich zu staufreien Verhältnissen an.<sup>4</sup>

Basel-Stadt arbeitet kontinuierlich daran, die **Verkehrssicherheit** zu erhöhen. Die Unfallzahlen und die Anzahl der bei Verkehrsunfällen verletzten und getöteten Personen sind vor allem zwischen 1995 und 2005 erheblich zurückgegangen, mit weiterhin sinkender Tendenz. Allerdings hat sich diese positive Entwicklung etwas verlangsamt und seit 2012 ist wieder eine leichte Zunahme der Unfallzahlen festzustellen, die bis zur aktuellen Erhebung von 2016 anhält. Diese Zunahme betrifft besonders die Zahl der verunfallten Velofahrenden – ein Trend, der sich auch in anderen Schweizer Städten zeigt. Die Auswertung der kantonalen Bevölkerungsbefragung von 2015 durch das Statistische Amt zeigt dennoch eine steigende Zufriedenheit bei der Verkehrssicherheit.

**Unfallstatistik**  
durch Kantonspolizei rapportierte Unfälle pro Jahr



Jahr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Verkehrsunfälle	1153	948	898	1029	1106	1126	1140
Index	100	82	78	89	96	98	99
Verunfallte total	462	391	307	399	437	473	490
Index	100	85	66	86	95	102	106
Verunfallte Fussverkehr	96	77	64	77	77	62	90
Index	100	80	67	80	80	65	94
Verunfallte Veloverkehr	120	108	74	102	146	161	164
Index	100	90	62	85	122	134	136
Verunfallte MIV	225	186	158	196	199	231	199
Index	100	83	70	87	88	103	88
Verunfallte ÖV	18	17	9	23	14	17	25
Index	100	94	50	128	78	94	139

**Unfallstatistik Kanton Basel-Stadt, Quelle: Kantonspolizei Basel-Stadt**

<sup>3</sup> [www.credit-suisse.com/publikationen](http://www.credit-suisse.com/publikationen)

<sup>4</sup> [https://www.tomtom.com/en\\_gb/trafficindex/list?citySize=ALL&continent=ALL&country=CH](https://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex/list?citySize=ALL&continent=ALL&country=CH)

Die **Lebensqualität** in einer Stadt ergibt sich aus einer Vielzahl einzelner Aspekte. Ein idealer Indikator zur Beurteilung der Lebensqualität ist die subjektive Einschätzung der Bevölkerung. Diese wird vom Statistischen Amt in einer repräsentativen Befragung erhoben. Bei der letzten Befragung im Jahr 2015 wurde die Lebensqualität in Basel auf einer Skala von 1 bis 10 mit durchschnittlich 7.7 bewertet. Basel kann also seine gute Bewertung auf dem Niveau der vorherigen Erhebung halten.

Jahr	2003	2005	2007	2011	2015
Notendurchschnitt	7.4	7.3	7.4	7.7	7.7

**Lebensqualität im Kanton Basel-Stadt, Quelle: Statistisches Amt Basel-Stadt**



**Freizeit am Unteren Rheinweg Basel, Quelle: Fätu De Mini**

Neben der subjektiven Einschätzung der Bevölkerung lässt sich die Lebensqualität anhand objektiver Indikatoren beurteilen. Im „Quality of Living Index“ von Mercer wird die Lebensqualität von weltweit 231 Städten auf Basis von insgesamt 39 Indikatoren evaluiert. Basel erhält 2018 den hervorragenden zehnten Platz.<sup>5</sup>

Massnahmen die eine hohe Wirkung erzielen und dabei niedrige Kosten verursachen, können als kosteneffizient bezeichnet werden. Pauschale Indikatoren zur **Kosteneffizienz** im Verkehr liegen nicht vor. Die Kosteneffizienz wird bei der Planung der einzelnen Infrastrukturmassnahmen immer berücksichtigt. Fuss- und Veloverkehr benötigen wenig Flächen, eine weniger aufwändige Infrastruktur und verursachen zudem weniger Unterhaltskosten. Die Umweltkosten dieser Fortbewegungsarten sind minimal und die Unfallkosten gering. Zugleich generieren sie einen deutlichen (monetarisierbaren) Gesundheitsnutzen.<sup>6</sup> Fuss- und Veloverkehr erlauben vor allem im städtischen Bereich über kurze und mittlere Distanzen eine gute Erreichbarkeit der Ziele. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist ebenso grundsätzlich volkswirtschaftlich vorteilhaft. Der ÖV ist sehr flächensparsam, die Auswirkungen auf die Umwelt sind gering und die Unfallkosten niedrig. Nachhaltige Mobilität mit nicht motorisierten und öffentlichen Verkehrsmitteln ist daher im Sinne der obigen Definition viel kosteneffizienter als Mobilität, die individuell motorisiert erfolgt.

<sup>5</sup> <https://mobilityexchange.mercer.com/Insights/quality-of-living-rankings>

<sup>6</sup> <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/kosten-finanzierung/strasse-langsamverkehr.html>

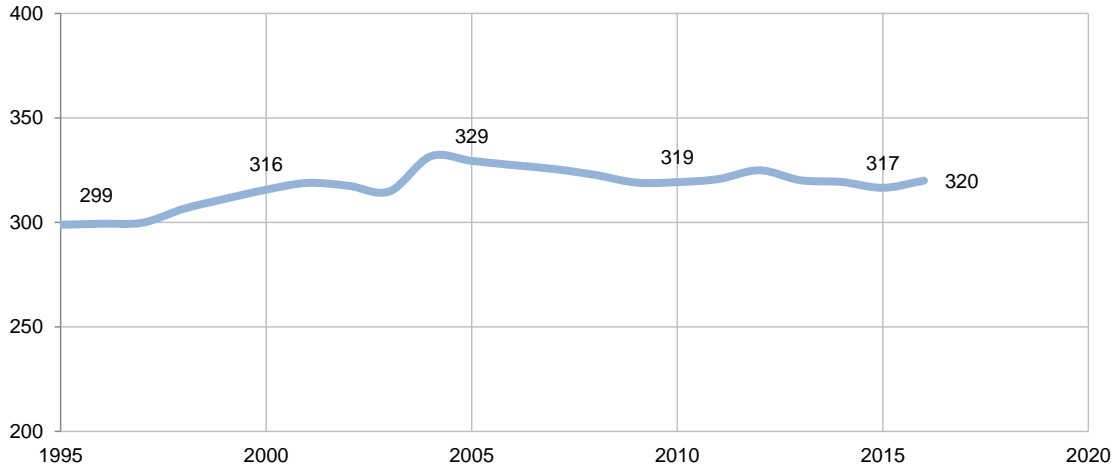
### **4.3 Motorisierung, Verkehrsbelastung und Luftqualität**

Wie das Kapitel 4.2 zeigt, haben sich in den letzten Jahren Verkehrssituation und Lebensqualität im Kanton Basel-Stadt dank einer erfolgreichen Verkehrspolitik positiv entwickelt. Dies soll anhand einiger ausgewählter weiterer Beispiele illustriert werden.

- Der Motorisierungsgrad gibt die Zahl der pro 1000 Einwohner immatrikulierten Personenwagen an. Dieser liegt in Basel seit vielen Jahren stabil und niedrig bei etwas über 300; nur rund jeder dritte Stadtbewohner besitzt einen Personenwagen.
- Verkehrsorientierte Strassen bilden das Rückgrat für den motorisierten Verkehr in der Stadt. Das Verkehrsaufkommen in der Gundeldingerstrasse ist in den letzten zwanzig Jahren um 25% zurückgegangen und der Trend lässt eine weitere Abnahme erwarten.
- Der Strassenverkehr ist im urbanen Raum die Hauptquelle für Stickstoffoxide, Verursachern von Atemwegserkrankungen. Die Belastung konnte in den vergangenen Jahren immer weiter reduziert werden (St. Johannis-Platz 2016: 25 µg/m<sup>3</sup>, EU-Grenzwert 40 µg/m<sup>3</sup>).

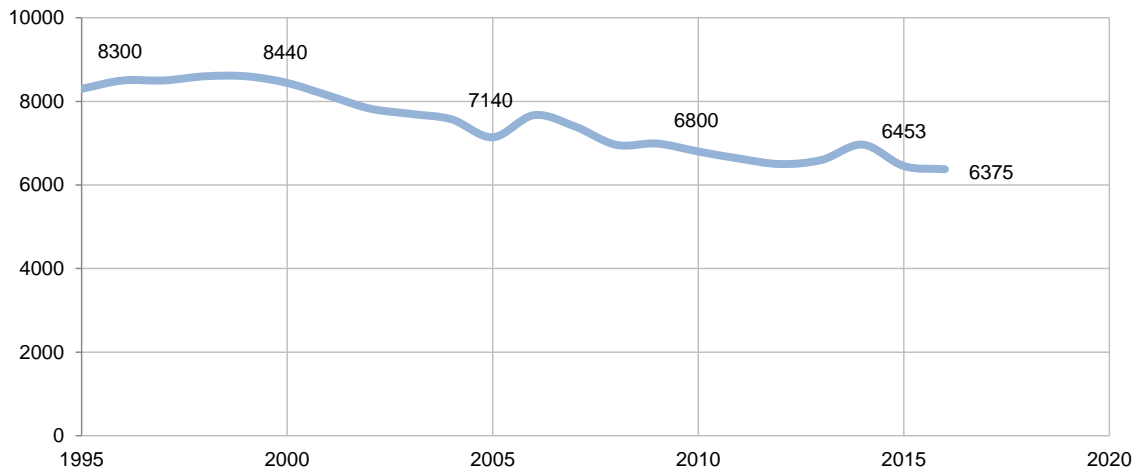
### Motorisierungsgrad

Personenwagen mit BS-Nummer pro 1000 Einwohner mittlere Wohnbevölkerung



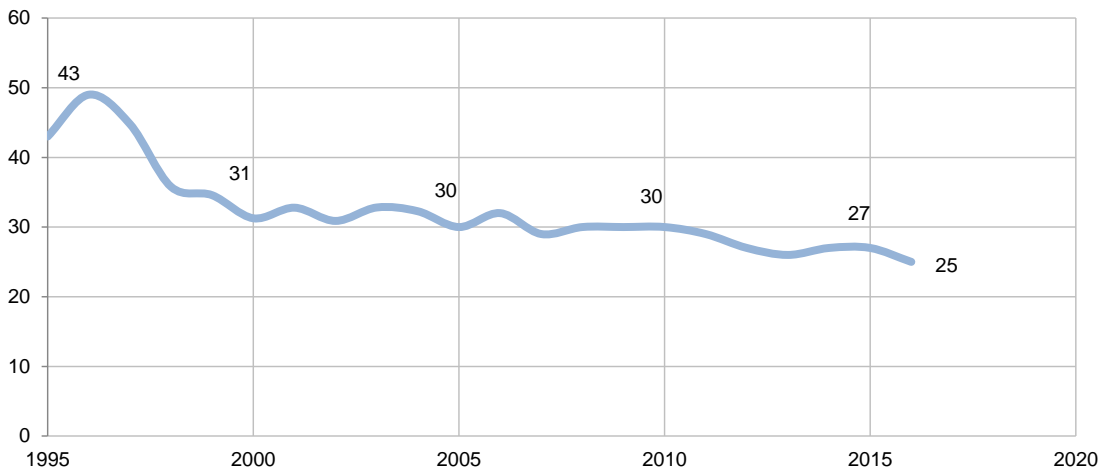
### Verkehrsbelastung Gundeldingerstrasse

Motorfahrzeuge / Tag



### Stickstoffdioxidbelastung

St. Johannis-Platz, Jahresmittelwert aller 1/2-h-Werte in  $\mu\text{g}/\text{m}^3$



Entwicklung von Motorisierungsgrad, Verkehrsbelastung und Stickstoffdioxidbelastung der Luft,  
Quelle: Statistisches Amt Basel-Stadt

#### 4.4 Trends und Entwicklungen im Verkehr

Es gibt eine Vielzahl neuer Entwicklungen und Trends mit Einfluss auf die Alltagsmobilität. Hierzu gehören die weitere Verbreitung elektrischer Antriebe, digitale mobilitätsbezogene Angebote, der Trend zum Teilen von Verkehrsmitteln und ein nachlassendes Bedürfnis, vor allem bei jungen Menschen, nach dem Besitz eines eigenen Fahrzeugs. Zu den aktuellen Entwicklungen gehören auch schnellere Innovationszyklen von Informations- und Kommunikationstechnologien, die Einführung (teil-)autonomer Fahrzeuge, die Auflösung der bislang scharfen Grenze zwischen klassisch öffentlicher und klassisch individueller Mobilität und ein wachsendes Interesse privater Anbieter, Mobilitätsoptionen ganzheitlich bereitzustellen.

- Die Energiewende hin zur „**Elektrifizierung**“ im (Auto-)Verkehr steht nach wie vor am Anfang. In Abhängigkeit von der Weiterentwicklung der Batterietechnologie, der Ladeinfrastruktur sowie der Preisentwicklung ist in den nächsten Dekaden eine schrittweise Abkehr vom klassischen Verbrennungsmotor zu erwarten.
- Nutzen statt besitzen – dieser gesellschaftlicher Verhaltenswandel könnte den Verkehr in Zukunft stark ändern. Die Welt der **Shared Mobility**, in der Fahrzeuge geteilt und Mobilitätsangebote gemeinsam genutzt werden (Carpooling, Ridesharing), lässt steigende Nutzerzahlen erwarten. Neben Start-ups drängen auch immer mehr etablierte Unternehmen in diesen Markt.
- Durch die **Digitalisierung** entstehen neue Möglichkeiten, Produkte und Prozesse online miteinander zu vernetzen. Die Mobilität, vor allem Shared Mobility, wird sich damit rasch weiterentwickeln. Informations-, Buchungs- und Bezahlprozesse werden schneller und einfacher und die Verknüpfung einzelner Angebote zu einer Mobilitätskette lässt sich leichter organisieren.
- Unzählige Assistenten unterstützen bereits heute beim Autofahren. Die Assistenzsysteme bilden dabei nur eine Vorstufe auf dem Weg zum **vollautonomen Fahren** – auch im ÖV. Technische Fortschritte z.B. in der Sensorik beflügeln die Entwicklung. Offen hingegen sind beispielsweise Haftungsfragen, gesellschaftliche Akzeptanz und die Zuverlässigkeit.

Diese und weitere Zukunftstrends beinhalten Risiken und Chancen für unsere städtische Mobilität. Falls vollautonome Fahrzeuge weiterhin mehrheitlich in Privatbesitz sind, wird der motorisierte Individualverkehr deutlich zunehmen. Personen ohne Führerschein (z.B. Kinder) könnten neu auch alleine in einem Auto unterwegs sein. Technisch werden auch Leerfahrten zum Abholen von Personen denkbar. Zudem kann die Zeit im Auto produktiv genutzt werden, was längere Wege ermöglicht und zu einer weiteren Zersiedelung führen könnte. Falls sich hingegen autonome Sammeltaxisysteme grossflächig durchsetzen und den privaten Autobesitz mehrheitlich ablösen, könnten die Autozahl und die vom MIV erbrachte Verkehrsleistung auch deutlich sinken.

Kenntnisse über die Trends und deren Auswirkungen sind somit wichtig, um rechtzeitig die richtigen Entscheidungen treffen zu können. Bei den Veränderungen handelt es sich häufig um globale Phänomene, deren Entwicklungsgeschwindigkeit und Auswirkungen sehr offen sind. Diese Veränderungen sind vom Kanton Basel-Stadt nur im geringen Umfang beeinflussbar und die Anpassung rechtlicher Rahmenbedingungen erfolgt weitgehend national. Dennoch kommt den Städten eine besonders wichtige Rolle zu, wenn es darum geht, die Zukunft des Verkehrs aktiv mitzugestalten, denn in den Städten werden die Auswirkungen verstärkt sichtbar. Deshalb beobachtet der Regierungsrat die Entwicklungen konsequent (z.B. Forschung ASTRA zu autonomen Fahrzeugen, Verkehr 2060 SVI). Mit der Unterstützung und Förderung von innovativen Pilotprojekten wie beispielsweise „Catch a Car“ oder „Carvelo2go“ und partnerschaftlicher Zusammenarbeit gestaltet der Kanton aktiv die Zukunft der städtischen Mobilität und ihrer Trends. Auch in Zukunft wird der Regierungsrat Initiativen dieser Art fördern oder selber lancieren. Zudem prüft der Regie-

rungsrat im Rahmen einer Gesamtstrategie, wie die Elektromobilität in den nächsten Jahren verstärkt gefördert werden kann.

#### **4.5 Fazit und Schlussfolgerungen für den Massnahmenplan**

Der Erfolg der Basler Verkehrspolitik zeigt sich vor allem darin, dass die Bevölkerung für die Lebensqualität im Kanton Basel-Stadt gute Noten verteilt und sich unsere Region durch eine hohe Erreichbarkeit auszeichnet – vor allem mit dem Öffentlichen Verkehr, aber auch mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Die Verkehrsleistung des MIV zeigt auf den innerstädtischen Strassen trotz Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum einen leichten Rückgang. Zugleich kann für den Fussverkehr eine leichte, für den öffentlichen Verkehr eine moderate und für den Veloverkehr sogar eine sehr deutliche Zunahme der Verkehrsleistung nachgewiesen werden. Das heisst, dass vor allem das Velo für immer mehr Menschen zum bevorzugten Verkehrsmittel wird.

Deutliche Verbesserungen zeigen sich auch im langfristigen Trend der Verkehrssicherheit und bei der Luftqualität – zwei ebenfalls wichtigen Pfeilern einer hohen städtischen Lebensqualität. Die definierten strategischen Schwerpunkte und das darauf aufbauende Gesamtpaket von Massnahmen zeigen also positive Wirkungen auf die Verkehrs- und Lebensqualität im Kanton Basel-Stadt. Eine konsequente Weiterverfolgung ist im Sinne einer guten Erreichbarkeit, steigender Lebensqualität und Verkehrssicherheit sowie aus Gründen der Kosteneffizienz unbedingt sicherzustellen. Die gegenwärtigen gesellschaftlichen Entwicklungen und Trends – wie die Digitalisierung im Verkehr oder der Trend zum Teilen von Verkehrsmitteln – verändern unsere alltägliche Mobilität. Die Fachstellen beobachten und begleiten diese Veränderungen und nutzen deren Chancen und Potenziale im Sinne der kantonalen Verkehrspolitik.

Bislang wurden die Massnahmen und Aktionen in zwei separaten Tabellen im Verkehrspolitischen Leitbild aufgeführt. Für eine verbesserte Übersicht sind nun der vollständige Massnahmenplan und die Auflistung der kommenden Projekte des Aktionsplans für jeden der sieben strategischen Bereiche in einer Tabelle zusammengefasst.

## 5. Aktualisierter Massnahmen- und Aktionsplan 2018–2021

### 5.1 Fuss- und Veloverkehr

Die Verlagerung von Autofahrten auf den Fuss- und Veloverkehr sowie die Abdeckung künftiger Mobilitätsbedürfnisse mit diesen Verkehrsmitteln haben nach wie vor grosses Potenzial. Die Fachstellen setzen daher die bisherigen Massnahmen aus dem Verkehrspolitischen Leitbild fort. Mit dem nun vorliegenden Umsetzungsprogramm zum Teilrichtplan Velo sind die Verbesserungen im Veloroutennetz priorisiert und können entsprechend realisiert werden. Das Amt für Mobilität aktualisiert analog dazu den Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege und erstellt bis 2019 ein Umsetzungsprogramm. Die hier aufgeführten Schlüsselprojekte für den Fuss- und Veloverkehr entsprechen denen im Masterplan Velo (RRB, 30. Mai 2017). Planung, Projektierung und Realisierung des regionalen Velohaupttroutennetzes sollen bis 2030 abgeschlossen werden. Die am schweizweiten Pilotversuch „Velostrassen“ teilnehmenden Städte werten das Projekt 2017/2018 aus. Kommen die Untersuchungen zu einem positiven Ergebnis so beabsichtigt der Bund, das Regime in die kommende Überarbeitung der Signalisationsverordnung aufzunehmen, ebenso das „Recht abbiegen bei Rot für Velos“. Mit einer Inkraftsetzung wäre zum 1. Januar 2020 zu rechnen.




<b>Teilrichtplan Velo</b>	<b>Bauliche Umsetzung</b>	<b>2016–2028</b>
	Realisierung laufende Projekte auf Velorouten (Eigenleistungen oder Agglomerationsprogramm 1./2. Generation)	laufend
	Realisierung priorisierte Velorouten 1. Etappe (A-Projekte, Agglomerationsprogramm 3. Gen.)	2019–2022
	Kantonale Bike&Ride-Anlagen	laufend
<b>Velo-Sofortmassnahmen (z.B. Roteinfärbung Radstreifen)</b>	<b>Erarbeitung und Umsetzung</b>	<b>laufend</b>
<b>Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege</b>	<b>Erarbeitung und Umsetzung</b>	<b>2015–2030</b>
	Erarbeitung Aktualisierung	2016–2018
	Erstellung Umsetzungsprogramm	2019
	Realisierung laufende Projekte auf Fussverkehrsverbindungen (Eigenleistungen oder Agglomerationsprogramm 1./2. Generation)	laufend
<b>Schlüsselprojekte Fuss- und Veloverkehr</b>	<b>Bauliche Umsetzung</b>	<b>2018–2022</b>
	Bau Velostation Badischer Bahnhof	2020–2021
	Bau Fuss- und Velobrücke Zolli	ab 2021
	Erweiterung Veloabstellplätze Basel SBB	2017–2020
	Planung Velostationen Basler Innenstadt	2017–2026
<b>Regionales Velohaupttroutennetz</b>	<b>Planung, Projektierung und Realisation</b>	<b>2014–2030</b>
<b>Pilotprojekte für den Veloverkehr (Rechtsabbiegen bei Rot, Velostrassen)</b>	<b>Verkehrsregelungen sind in ordentliches Recht überführt</b>	<b>2020</b>

	Weiterführung bisheriger Massnahme unter Federführung Basel-Stadt
	Weiterführung von Massnahmen unter Federführung Dritter

## 5.2 Öffentlicher Verkehr

Als Rückgrat des städtischen Verkehrssystems werden die Massnahmen zur Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs aus dem Verkehrspolitischen Leitbild im Grundsatz fortgeführt. Mit der Tramnetzentwicklung wird der wachsende Pendlerverkehr effizient bewältigt und Entwicklungsareale werden gestärkt. Die Tramnetzentwicklung wird laufend auf den Nutzen und die Machbarkeit hin überprüft. Streckenabschnitte, die betreffend Zweckmässigkeit positiv abschneiden, werden im Anschluss als Vorstudie und weiter als Vorprojekt konkretisiert und dann zum Bauprojekt und zur Realisierung gebracht. In diesem Prozess überprüft das Bau- und Verkehrsdepartement alle zwei Jahre die Zweckmässigkeit der Netzausbauten und berichtet dazu den politischen Gremien. Mit den Anpassungen an der Tramnetzinfrastruktur wird gleichermassen das Liniennetz in Etappen überprüft und weiterentwickelt. Auch für das Busnetz werden neuen Angebote erarbeitet und umgesetzt sowie bestehende Angebote optimiert. Als Folge von Angebotsänderungen wird die Infrastruktur laufend angepasst. Mit der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes macht das Bau- und Verkehrsdepartement bis 2021 rund 150 Teilhaltestellen hindernisfrei zugänglich. Die S-Bahn Basel wird mittelfristig durch Ausbauten verbessert. Unter dem Namen *trireno* wird die Angebotsplanung durch die verantwortlichen Stellen für die trinationale S-Bahn Basel gemeinsam weiterentwickelt und die Bestellungen bei den Bahnunternehmen koordiniert.

<b>Umsetzung Tramnetzentwicklung</b>	<b>Planung, Projektierung von 5–10 und Realisation von 3 neuen Streckenabschnitten und darauf abgestimmtes Liniennetz</b>	<b>2013–2030</b>
	Zweckmässigkeitsstudie für Netzausbauten in Bezug auf Gesamtnetz	2017/2018
	Vorstudien weiterer 1 bis 2 Tramstrecken	2018–2019
	Vorprojekte weiterer 1 bis 2 Tramstrecken	2018–2019
	Liniennetzplanung für Etappen	2017–2018
	Detailprüfungen Expresstram Linie 17	ab 2017
<b>Angebotsverbesserungen Busnetz</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	<b>2015–2025</b>
	Prüfung der bestehenden Angebote, wie Taktverdichtungen, Zusatzkurse etc.	laufend
	Projektierung und Ausführung von Infrastruktur- anpassungen infolge von Angebotsänderungen	laufend
	Erarbeitung und Umsetzung von neuen Busangeboten (z.B. Schorenbus)	2018–2021
<b>Hindernisfreier Zugang zum ÖV Umsetzung BehiG</b>	<b>Bauliche Hürden für den Zugang zum ÖV sind beseitigt</b>	<b>2013–2023</b>
	Umbau von ca. 150 Teilhaltestellen	2013–2021
<b>Angebotsverbesserungen S-Bahn Basel trireno (inkl. des notwendigen Infrastrukturausbaus wie z.B. Herzstück)</b>	<b>Ausbauten Zulaufstrecken, Bau Herzstück, Inbetriebnahme Viertelstunden-Takt mit Durchmesserlinie</b>	<b>2025–2040</b>
<b>Aufbau trinationale Bestellerorganisation S-Bahn Basel trireno</b>	<b>Inbetriebnahme Neuorganisation</b>	<b>2018</b>
<b>Tarifverbund, grenzüberschreitende Angebote</b>	<b>Grenzüberschreitende Tarifangebote umgesetzt</b>	<b>2018–2025</b>

	Weiterführung bisheriger Massnahme unter Federführung Basel-Stadt
	Neue Massnahme unter Federführung Basel-Stadt
	Weiterführung von Massnahmen unter Federführung Dritter



### 5.3 Strassenverkehr

Verkehrsmanagementmassnahmen können den Strassenverkehr in der Stadt gezielt lenken und auf ein verträgliches Mass beschränken. Im Rahmen des städtischen Verkehrslenkungskonzepts wird 2017/2018 zunächst ein Pilotprojekt in der Elsässerstrasse realisiert. In Abhängigkeit von den Ergebnissen werden allenfalls an weiteren Standorten verkehrslenkende Massnahmen realisiert. Auf Grundlage eines Wegweisungskonzeptes soll der Verkehr im städtischen Raum besser gelenkt und Durchgangsverkehr in Wohnquartieren vermieden werden.

Eine Vielzahl neuer Entwicklungen und Trends beeinflusst die Alltagsmobilität, wie die Digitalisierung der Mobilität, der Trend zum Teilen von Verkehrsmitteln und die Einführung autonomer Fahrzeuge. Es gilt, solche Zukunftstrends aufmerksam zu beobachten und entsprechende Pilotprojekte zu begleiten, um rechtzeitig die richtigen Entscheidungen treffen zu können. Die Sicherstellung der Kapazitäten auf dem Hochleistungsstrassennetz (z.B. Ausbau Osttangente/Rheintunnel) und das regionale Verkehrsmanagementkonzept werden gemäss Verkehrspolitischen Leitbild fortgeführt.

Der Förderung von Elektrofahrzeugen kommt in den nächsten Jahren eine grosse Bedeutung zu. Der Grosse Rat hat einige diesbezügliche Vorstösse überwiesen. Die verschiedenen laufenden und neuen Anstrengungen müssen koordiniert, weitere Massnahmen rasch umgesetzt werden.

<b>Umsetzung städtisches Verkehrslenkungskonzept</b>	<b>Verkehrsfluss ist optimiert</b>	<b>laufend</b>
	Umsetzung und Evaluation Pilotprojekt Elsässerstrasse	2017–2018
	Bereinigung und Beschluss Konzept	2018
	Weitere Umsetzungen in Abhängigkeit von den Ergebnissen des Pilotprojekts	ab 2018
	Verhinderung von Durchgangsverkehr in Quartieren	laufend
	Wegweisungskonzept zur besseren Lenkung des Durchgangsverkehrs inkl. Umsetzung	ab 2018
<b>Förderung Elektrofahrzeuge</b>	<b>Elektrofahrzeuge machen einen relevanten Anteil am Gesamtverkehr aus</b>	<b>laufend</b>
	Gesamtkonzept Elektromobilität	2018
	Konzept und Umsetzung für 200 neue Ladestationen	2018-2019
	Weitere Fördermassnahmen	ab 2019
<b>Trendbeobachtung im Strassenverkehr (z.B. Digitalisierung, autonomes Fahren)</b>	<b>Trends sind erkannt und werden begleitet/mitgestaltet</b>	<b>laufend</b>
	Begleitung Forschung/Arbeitsgruppen (z.B. SVI Verkehr 2060)	laufend
<b>Sicherstellung HLS-Kapazitäten (Ausbau Osttangente/ABAC)</b>	<b>HLS-Ausbauten und flankierende Massnahmen realisiert</b>	<b>2025–2035</b>
<b>Regionales Verkehrsmanagementkonzept</b>	<b>Konzept</b>	<b>2020</b>

	Neue Massnahme unter Federführung Basel-Stadt
	Weiterführung von Massnahmen unter Federführung Dritter

## 5.4 Parkraumangebot

Autofahrten mit Zielort im Kanton Basel-Stadt lassen sich durch das Parkraumangebot beeinflussen. Die Anpassung der Parkplatzverordnung soll zu einer effizienteren Nutzung von privaten Parkplätzen und zu einer Reduktion des Parksuchverkehrs beitragen. Mit einem Beschluss zur aktualisierten Vorlage der Parkplatzverordnung wird Ende 2018 gerechnet. Quartierparkings bündeln das Parkraumangebot und schaffen Platz im Strassenraum. Um sie zu fördern, sollen 2018 die gesetzlichen Grundlagen angepasst werden. Hierbei geht es um eine erleichterte Mitfinanzierung aus dem Pendlerfonds und um eine Verbesserung der Kompensationsbestimmungen, die festlegen, welcher Anteil der in einem Quartierparking erstellten Parkplätze im Strassenraum abgebaut werden muss. Die zugehörigen Verordnungen werden ein Jahr später angepasst. Nachdem die Parkraumbewirtschaftung eingeführt und evaluiert wurde, wird sie nun weiterentwickelt. Dazu gehören die Anpassung der Parkraumbewirtschaftungsverordnung unter anderem in Bezug auf die Parkkartentarife und periodische Erhebungen zur Auslastung. Für die Umsetzung der harmonisierten Parkraumbewirtschaftung im inneren Agglomerationsbereich soll bis 2020 ein Konzept erstellt werden.

<b>Anpassung Parkplatzverordnung</b>	<b>Beschluss aktualisierter Vorlage</b>	<b>2018</b>
<b>Förderung von Quartierparkings</b>	<b>Optimierte Gesetzesgrundlagen</b>	<b>2018–2020</b>
	Anpassung gesetzliche Grundlagen im Bau- und Planungsgesetz/ Umweltschutzgesetz	2018
	Anpassung Parkplatzverordnung und Pendlerfondsverordnung	2018/2019
<b>Weiterentwicklung Parkraumbewirtschaftung</b>	<b>Umsetzung künftige Parkplatzpolitik, periodische Auslastungserhebungen</b>	<b>2018–2025</b>
	Anpassung Parkraumbewirtschaftungsverordnung	2018
	Periodische Auslastungserhebung	2019
<b>Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung im inneren Agglomerationsbereich</b>	<b>Konzept</b>	<b>2020</b>

	Weiterführung bisheriger Massnahme unter Federführung Basel-Stadt
	Neue Massnahme unter Federführung Basel-Stadt
	Weiterführung von Massnahmen unter Federführung Dritter

## 5.5 Städtischer Güterverkehr

Der Güterverkehr hat mit einem Anteil von rund 25 % der Verkehrsleistung auf dem städtischen Strassennetz grosses Reduktionspotenzial. Hinzu kommt, dass mit einer steigenden Verkehrsbelastung zu rechnen ist.

Der Güterverkehrsbeauftragte hat Ende 2016 die ersten Projekte, wie die Überprüfung zur Einrichtung von Paketstationen und Mikro-Depots, die Sicherung von Logistikflächen und Förderung von energieeffizienten Zustellfahrzeugen begonnen. Die Projekte werden nun fortgeführt. Die Arbeiten für das trimodale Containerterminal im Basler Rheinhafen laufen gemäss Zeitplan. Das Basisterminal Strasse-Schiene (bimodal) soll 2019 in Betrieb genommen werden. Bis 2022 sollen die Umschlagskapazität ausgebaut und das trimodale Containerterminal in Betrieb gehen.

Konzept städtischer Güterverkehr	Umsetzung Konzept	2017–2019
	Optimierung KEP (Kurier-Express-Paket), z.B. Errichtung Mikrodepots, Anpassungen Ordnungsrahmen für Einsatz von E-Cargobikes	2017–2018
	Förderung emissionsarmer Fahrzeuge im Güterverkehr	ab 2017
	Güterverkehrsrunden durchführen (Know-how-Transfer)	laufend
	Sicherung von Logistikflächen (z.B. Basel Wolf)	laufend
	Sicherung von Anschlussgleisen im Schienengüterverkehr	ab 2018
<b>Trimodales Containerterminal Basel Nord</b>	<b>Planung, Projektierung und Realisation</b>	<b>2018–2021</b>

	Neue Massnahme unter Federführung Basel-Stadt
	Weiterführung von Massnahmen unter Federführung Dritter

## 5.6 Öffentlicher Strassenraum

Bei den Massnahmen im Bereich Öffentlicher Strassenraum handelt es sich mehrheitlich um längerfristige Projekte resp. laufende Aufgaben, die konsequent fortgeführt werden. Hierzu zählen die Aufwertungen öffentlicher Räume abgestimmt auf die Erhaltungsplanung und die Umsetzung des Gestaltungskonzepts Innenstadt. Das Tempo 30-Konzept soll mit der Einführung von Tempo 30 auf 60 bis 70 Streckenabschnitten bis 2021 abgeschlossen werden. Der Verkehrssicherheitsplan der Kantonspolizei befindet sich gegenwärtig in Erarbeitung und soll 2018/19 vorliegen. Mit dem Sicherheitsinstrument Network Safety Management (NSM) wird es erstmals möglich sein, Sicherheitsdefizite über dem gesamten Strassennetz zu ermitteln. Daraus lassen sich Massnahmen zur Optimierung der Infrastruktur für die Reduktion des Unfallgeschehens ableiten. Aktuell findet die Schulung zur Applikation statt, welche ab Mitte 2018 operativ eingesetzt wird.

<b>Öffentliche Räume im Rahmen der Erhaltungsplanung aufwerten</b>	<b>Bauliche Realisation</b>	<b>laufend</b>
	Umgestaltung Elisabethenstrasse: Bauprojekt und Ausführung	2014–2018
	Umgestaltungen von Plätzen und Strassenabschnitten im Rahmen der Umsetzung BehiG	laufend
	Berücksichtigung Verkehrspolitisches Leitbild in Erhaltungs-/Umgestaltungsprojekten	laufend
<b>Umsetzung Tempo 30-Konzept</b>	<b>Einführung von Tempo 30 auf ca. 60–70 Streckenabschnitten</b>	<b>2013–2021</b>
	Prüfung einzelner Strassenabschnitte	2014–2018
	Etappierte Umsetzung	2014–2021
<b>Einrichtung weiterer Begegnungszonen</b>	<b>Laufende Bearbeitung und Umsetzung der Gesuche aus der Bevölkerung</b>	<b>laufend</b>
	Einrichtung von ca. fünf zusätzlichen Begegnungszonen pro Jahr	laufend




<b>Umsetzung Gestaltungskonzept Innenstadt</b>	<b>Bauliche Umgestaltung</b>	<b>laufend</b>
	• Greifengasse	2017–2018
	• Freie Strasse	2020–2022
	• Rheingasse	2021–2022
	• Rümelinsplatz	2021–2022
<b>Umfassendes Verkehrssicherheitskonzept erarbeiten und umsetzen</b>	<b>Verkehrssicherheitsplan und neue Rahmenausgabenbewilligung Verkehrssicherheit</b>	<b>2014–2021</b>
	Erstellen eines Verkehrssicherheitsplans	2015–2018/19
	Neue Rahmenausgabenbewilligung Verkehrssicherheit	2018
	Qualitätssicherung bei Baustellen	laufend
	Network Safety Management (Umsetzung)	2014–2017
	Network Safety Management (operativ)	ab 2018

Weiterführung bisheriger Massnahme unter Federführung Basel-Stadt

## 5.7 Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement sensibilisiert verschiedene Zielgruppen für bewusste Mobilitätsentscheidungen. Das Amt für Mobilität hat seine Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs unter der Dachmarke «Basel unterwegs» auf Grundlage eines Kommunikationskonzeptes von 2015 priorisiert. Mittels der drei festgelegten Kernmassnahmen und der Umsetzung von Einzelprojekten für die Bereitstellung von Serviceangeboten, zur Motivation und Sensibilisierung vermittelt das Amt für Mobilität die Vorteile umweltfreundlicher Mobilität zielgruppengerecht. Das Mobilitätsmanagement in Unternehmen wird fortgeführt, im Jahr 2018 evaluiert und die Weiterentwicklung festgelegt. Auch das Mobilitätsmanagement der Kantonsverwaltung wird durch das BVD evaluiert; der Regierungsrat wird über weitere durch die Departemente umzusetzende Massnahmen entscheiden wie beispielsweise die zentrale Bereitstellung von Mobilitätsinformationen für Dienst- und Arbeitswege der Mitarbeitenden. Der Trinationale Eurodistrict Basel (TEB) prüft die Trägerschaft und dauerhafte Finanzierung einer trinationalen intermodalen Auskunftsplattform mit dem Ziel, Informationen zu allen Verkehrsmitteln und deren Kombination grenzüberschreitend bereitzustellen (regionales Mobilitätsmanagement). Spitzenbelastungen des MIV und ÖV haben unerwünschte Nebenwirkungen. Eine gleichmässigerer Auslastung der Infrastruktur resp. Verkehrsmittel ist ökonomisch, ökologisch und sozial vorteilhaft. Die Spitzenbelastungen von MIV und ÖV im Kanton Basel-Stadt werden 2017/2018 analysiert. Auf dieser Grundlage werden in einem zweiten Schritt (Mitte 2018) Lösungsansätze im Sinne einer gleichmässigeren Auslastung entwickelt und umgesetzt.

<b>Aktionsprogramm «Basel unterwegs»</b>	<b>Bereitstellung Serviceangebote, Durchführung von Aktionen, Onlinekommunikation</b>	<b>laufend</b>
	Mobilitätswoche Basel Dreiland	2018–2020
	Attentionmassnahme Fuss-/Veloverkehr	2018–2021
	Onlinekommunikation (Web, Social Media)	2018–2021
	Umsetzung Einzelprojekte (Serviceangebote, Motivation, Sensibilisierung)	2018–2021
<b>Mobilitätsbildung bei Kindern und Jugendlichen</b>	<b>Bildungsangebote werden von Schulen genutzt</b>	<b>laufend</b>
<b>Wirtschaftsfreundliches Mobilitätsmanagement in Unternehmen</b>	<b>Betriebliche Massnahmen werden in Unternehmen eingeführt</b>	<b>laufend</b>
	Umsetzung	2014–2018
	Evaluation und weiteres Vorgehen festlegen	2018/2019
<b>Mobilitätsmanagement in der Kantonsverwaltung</b>	<b>Massnahmen werden durch Departemente umgesetzt</b>	<b>laufend</b>
	Umsetzung des kantonalen Mobilitätsmanagements, Evaluation und Bericht an Regierungsrat	laufend
	Zusätzliche Massnahmen des Mobilitätsmanagements gemäss Beschluss Regierungsrat	ab 2018
<b>Spitzenstunden im ÖV und im MIV glätten</b>	<b>Verkehrsaufkommen ist gleichmässiger über den Tag verteilt</b>	<b>2017–2018</b>
	Analyse der Spitzenstunden	2017/2018
	Umsetzung von Massnahmen zur Glättung der Spitzenstunden (in Abh. von der Analyse)	ab 2018
<b>Regionales Mobilitätsmanagement</b>	<b>Träger für trinationale Mobilitätsinfoplattform gefunden, Betriebsfinanzierung gesichert</b>	<b>ab 2018</b>

	Weiterführung bisheriger Massnahme unter Federführung Basel-Stadt
	Neue Massnahme unter Federführung Basel-Stadt
	Weiterführung von Massnahmen unter Federführung Dritter

## 6. **Ausblick**

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat mit dem Verkehrspolitischen Leitbild eine Verkehrspolitik formuliert, die städtische und regionale Mobilität mit urbaner Lebensqualität und wirtschaftlicher Standortqualität in Einklang bringt. Die Auswertungen zum Stand der Umsetzung zeigen, dass in den letzten drei Jahren in allen Massnahmenbereichen grosse Fortschritte erzielt werden konnten. Dies mündet wiederum in guten Noten der Basler Bevölkerung für die Lebensqualität, einer sehr guten und stetig verbesserten Erreichbarkeit unserer Stadt und Fortschritten bei der Luftqualität und im langfristigen Trend auch bei der Verkehrssicherheit.

Die Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs zeigt auf den innerstädtischen Strassen einen leichten Rückgang, gleichzeitig steigt die Verkehrsleistung des öffentlichen Verkehrs und vor allem des Veloverkehrs deutlich an. Das Wachstum im Verkehr wurde also mehrheitlich durch umweltfreundliche Verkehrsmittel aufgefangen – mit all den damit verbundenen Vorteilen für die Lebensqualität im Kanton Basel-Stadt.

Vor dem Hintergrund einer weiter wachsenden Bevölkerung und Wirtschaft werden die Anforderungen an unser Verkehrssystem zunehmen. Es ist daher nur folgerichtig, die zu erwartenden Herausforderungen des Verkehrs aktiv zu gestalten. Die im Verkehrspolitischen Leitbild verankerten Ziele, die strategischen Felder und besonders der Massnahmenplan sind dafür wichtige Grundlagen. Der Massnahmenplan wird in seinen Grundsätzen weiterverfolgt und ist mit fortführenden Projekten ergänzt worden. Die konsequente Umsetzung der Projekte ist für die Attraktivität des Kantons Basel-Stadt von besonderer Bedeutung. Mit allen vorgeschlagenen Massnahmen kann das weitere Wachstum im Verkehr umweltverträglich aufgefangen werden. Zudem ist – wie in der Vergangenheit – ein leichter Rückgang des motorisierten Individualverkehrs auf den Stadtstrassen zu erwarten. Basel und seine Bevölkerung profitieren so weiterhin von einer hohen Lebensqualität, guter Erreichbarkeit, mehr Verkehrssicherheit und einem effizienten Einsatz der finanziellen Mittel für den Verkehr.

Der Stand der Umsetzung und die Wirkungen der Aktivitäten werden Ende 2020 erneut bewertet und für die folgende Umsetzungsperiode wird ein Aktionsplan erstellt. Das Bau- und Verkehrsdepartement orientiert zudem jährlich über die Gesamtentwicklung des Verkehrs.

## Anhang: Tabelle aktualisierter Massnahmen- und Aktionsplan 2018–2021

	Weiterführung bisheriger Massnahme unter Federführung Basel-Stadt
	Neue Massnahme unter Federführung Basel-Stadt
	Weiterführung von Massnahmen unter Federführung Dritter

1. Fuss- und Veloverkehr		
Teilrichtplan Velo	Bauliche Umsetzung	2016–2028
	Realisierung laufende Projekte auf Velorouten (Eigenleistungen oder Agglomerationsprogramm 1./2. Generation)	laufend
	Realisation priorisierte Velorouten 1. Etappe (A-Projekte, Agglomerationsprogramm 3. Gen.)	2019–2022
	Kantonale Bike&Ride-Anlagen	laufend
<b>Velo-Sofortmassnahmen (z.B. Roteinfärbung Radstreifen)</b>	<b>Erarbeitung und Umsetzung</b>	<b>laufend</b>
Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege	Erarbeitung und Umsetzung	2015–2030
	Erarbeitung Aktualisierung	2018
	Erstellung Umsetzungsprogramm	2019
	Realisierung laufende Projekte aus Fussverkehrsverbindungen (Eigenleistungen oder Agglomerationsprogramm 1./2. Generation)	laufend
Schlüsselprojekte Fuss- und Veloverkehr	Bauliche Umsetzung	2018–2022
	Bau Velostation Badischer Bahnhof	2020–2021
	Bau Fuss- und Velobrücke Zolli	ab 2021
	Erweiterung Veloabstellplätze Basel SBB	2017–2020
	Planung Velostationen Basler Innenstadt	2017–2026
<b>Regionales Velohaupttroutennetz</b>	<b>Planung, Projektierung und Realisation</b>	<b>2014–2030</b>
<b>Pilotprojekte für den Veloverkehr (Rechtsabbiegen bei Rot, Velostrassen)</b>	<b>Verkehrsregelungen sind in ordentliches Recht überführt</b>	<b>2020</b>
2. Öffentlicher Verkehr		
Umsetzung Tramnetzentwicklung	Planung, Projektierung von 5–10 und Realisation von 3 neuen Streckenabschnitten und darauf abgestimmtes Liniennetz	2013–2030
	Zweckmässigkeitsstudie für Netzausbauten in Bezug auf Gesamtnetz	2017/2018
	Vorstudien weiterer 1 bis 2 Tramstrecken	2018–2019
	Vorprojekte weiterer 1 bis 2 Tramstrecken	2018–2019
	Liniennetzplanung für Etappen	2017–2018
	Detailprüfungen Expresstram Linie 17	ab 2017

<b>Angebotsverbesserungen Busnetz</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	<b>2015–2025</b>
	Prüfung der bestehenden Angebote, wie Taktverdichtungen, Zusatzkurse etc.	laufend
	Projektierung und Ausführung von Infrastrukturanpassungen infolge von Angebotsänderungen	laufend
	Erarbeitung und Umsetzung von neuen Busangeboten (z.B. Schorenbus)	2018–2021
<b>Hindernisfreier Zugang zum ÖV Umsetzung BehiG</b>	<b>Bauliche Hürden für den Zugang zum ÖV sind beseitigt</b>	<b>2013–2023</b>
	Umbau von ca. 150 Teilhaltestellen	2013–2021
<b>Angebotsverbesserungen S-Bahn Basel trireno (inkl. des notwendigen Infrastrukturausbaus wie z.B. Herzstück)</b>	<b>Ausbauen Zufahrtsstrecken, Bau Herzstück, Inbetriebnahme Viertelstunden-Takt mit Durchmesserlinie</b>	<b>2025–2040</b>
<b>Aufbau trinationale Bestellerorganisation S-Bahn Basel trireno</b>	<b>Inbetriebnahme Neuorganisation</b>	<b>2018</b>
<b>Tarifverbund, grenzüberschreitende Angebote</b>	<b>Grenzüberschreitende Tarifangebote umgesetzt</b>	<b>2018–2025</b>

### 3. Strassenverkehr

<b>Umsetzung städtisches Verkehrslenkungs-konzept</b>	<b>Verkehrsfluss ist optimiert</b>	<b>laufend</b>
	Umsetzung und Evaluation Pilotprojekt Elsässerstrasse	2017–2018
	Bereinigung und Beschluss Konzept	2018
	Weitere Umsetzungen in Abhängigkeit von den Ergebnissen des Pilotprojekts	ab 2018
	Verhinderung von Durchgangsverkehr in Quartieren	laufend
	Wegweisungskonzept zur besseren Lenkung des Durchgangsverkehrs inkl. Umsetzung	ab 2018
<b>Förderung Elektrofahrzeuge</b>	<b>Elektrofahrzeuge machen einen relevanten Anteil am Gesamtverkehr aus</b>	<b>laufend</b>
	Gesamtkonzept Elektromobilität	2018
	Konzept und Umsetzung für 200 neue Ladestationen	2018-2019
	Weitere Fördermassnahmen	ab 2019
<b>Trendbeobachtung im Strassenverkehr (z.B. Digitalisierung, autonomes Fahren)</b>	<b>Trends sind erkannt und soweit möglich begleitet/ mitgestaltet</b>	<b>laufend</b>
	Begleitung Forschung/Arbeitsgruppen (z.B. SVI Verkehr 2060)	laufend
<b>Sicherstellung HLS-Kapazitäten (Ausbau Osttangente/ABAC)</b>	<b>HLS-Ausbauten und flankierende Massnahmen realisiert</b>	<b>2025–2035</b>
<b>Regionales Verkehrsmanagementkonzept</b>	<b>Konzept</b>	<b>2020</b>



<b>4. Parkraumangebot</b>		
<b>Anpassung Parkplatzverordnung</b>	<b>Beschluss aktualisierter Vorlage</b>	<b>2018</b>
<b>Förderung von Quartierparkings</b>	<b>Optimierte Gesetzesgrundlagen</b>	<b>2018–2020</b>
	Anpassung gesetzliche Grundlagen im Bau- und Planungsgesetz/Umweltschutzgesetz	2018
	Anpassung Parkplatzverordnung und Pendlerfondsverordnung	2018/2019
<b>Weiterentwicklung Parkraumbewirtschaftung</b>	<b>Umsetzung künftige Parkplatzpolitik, periodische Auslastungserhebungen</b>	<b>2018–2025</b>
	Anpassung Parkraumbewirtschaftungsverordnung	2018
	Periodische Auslastungserhebung	2019
<b>Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung im inneren Agglomerationsbereich</b>	<b>Konzept</b>	<b>2020</b>

<b>5. Städtischer Güterverkehr</b>		
<b>Konzept städtischer Güterverkehr</b>	<b>Umsetzung Konzept</b>	<b>2017–2019</b>
	Optimierung KEP (Kurier-Express-Paket), z.B. Errichtung Mikrodepots, Anpassungen Ordnungsrahmen für Einsatz von E-Cargobikes	2017–2018
	Förderung emissionsarmer Fahrzeuge im Güterverkehr	ab 2017
	Güterverkehrsrunden durchführen (Know-how-Transfer)	laufend
	Sicherung von Logistikflächen (z.B. Basel Wolf)	laufend
	Sicherung von Anschlussgleisen im Schienengüterverkehr	ab 2018
Trimodales Containerterminal Basel Nord	Planung, Projektierung und Realisation	2018–2021

<b>6. Öffentlicher Strassenraum</b>		
<b>Öffentliche Räume im Rahmen der Erhaltungsplanung aufwerten</b>	<b>Bauliche Realisation</b>	<b>laufend</b>
	Umgestaltung Elisabethenstrasse: Bauprojekt und Ausführung	2014–2018
	Umgestaltungen von Plätzen und Strassenabschnitten im Rahmen der Umsetzung BehiG	laufend
	Berücksichtigung Verkehrspolitisches Leitbild in Erhaltungsprojekten	laufend

<b>Umsetzung Tempo 30-Konzept</b>	<b>Einführung von Tempo 30 auf ca. 60–70 Streckenabschnitten</b>	<b>2013–2021</b>
	Prüfung einzelner Strassenabschnitte	2014–2018
	Etappierte Umsetzung	2014–2021
<b>Einrichtung weiterer Begegnungszonen</b>	<b>Laufende Bearbeitung und Umsetzung der Gesuche aus der Bevölkerung</b>	<b>laufend</b>
	Einrichtung von ca. fünf zusätzlichen Begegnungszonen pro Jahr	laufend
<b>Umsetzung Gestaltungskonzept Innenstadt</b>	<b>Bauliche Umgestaltung</b>	<b>laufend</b>
	• Greifengasse	2017–2018
	• Freie Strasse	2020–2022
	• Rheingasse	2021–2022
	• Rümelinsplatz	2021–2022
<b>Umfassendes Verkehrssicherheitskonzept erarbeiten und umsetzen</b>	<b>Verkehrssicherheitsplan und neue Rahmenausgabenbewilligung Verkehrssicherheit</b>	<b>2014–2021</b>
	Erstellen eines Verkehrssicherheitsplans	2015–2018/19
	Neue Rahmenausgabenbewilligung Verkehrssicherheit	2018
	Qualitätssicherung bei Baustellen	laufend
	Network Safety Management (Umsetzung)	2014–2017
	Network Safety Management (operativ)	ab 2018

## 7. Mobilitätsmanagement

<b>Aktionsprogramm «Basel unterwegs»</b>	<b>Bereitstellung Serviceangebote, Durchführung von Aktionen, Onlinekommunikation</b>	<b>laufend</b>
	Kernmassnahme: Mobilitätswoche Basel Dreiland	2018–2020
	Kernmassnahme: Attentionmassnahme Fuss-/Veloverkehr	2018–2021
	Kernmassnahme: Onlinekommunikation (Web, Social Media)	2018–2021
	Umsetzung Einzelprojekte (Serviceangebote, Motivation, Sensibilisierung)	2018–2021
<b>Mobilitätsbildung bei Kindern und Jugendlichen</b>	<b>Bildungsangebote werden von Schulen genutzt</b>	<b>laufend</b>
<b>Wirtschaftsfreundliches Mobilitätsmanagement in Unternehmen</b>	<b>Betriebliche Massnahmen in einigen Unternehmen eingeführt</b>	<b>laufend</b>
	Umsetzung	2014–2018
	Evaluation und weiteres Vorgehen festlegen	2018/2019

<b>Mobilitätsmanagement in der Kantonsverwaltung</b>	<b>Massnahmen werden durch Departemente umgesetzt</b>	<b>laufend</b>
	Massnahmen des kantonalen Mobilitätsmanagement umsetzen, Evaluation durch BVD	laufend
	Zusätzliche Massnahmen des Mobilitätsmanagements gemäss Beschluss Regierungsrat	ab 2018
	Mobilitätsinformationen zu Dienstreisen und Pendlerwegen zur Verfügung stellen	2018–2019
<b>Spitzenstunden im ÖV und im MIV glätten</b>	<b>Verkehrsaufkommen ist gleichmässiger über den Tag verteilt</b>	<b>2017–2018</b>
	Analyse der Spitzenstunden	2017/2018
	Umsetzung von Massnahmen zur Glättung der Spitzenstunden (in Abh. von der Analyse)	ab 2018
Regionales Mobilitätsmanagement	Informations- und Serviceangebote bereitgestellt	2016–2020