



Basel, im Januar 2023

«Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel»

Mobilitätsstrategie des Kantons Basel-Stadt



Inhalt

| | |
|---|-----------|
| «Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel» | 3 |
| 1. Hintergrund | 4 |
| 1.1 Ausgangslage | 4 |
| 1.2 Rechtliche Grundlagen..... | 6 |
| 1.3 Einbettung in Planungsgrundlagen | 7 |
| 1.4 Grundlegende Fragen der Verkehrsplanung | 9 |
| 1.5 Synergien und Abhängigkeiten | 15 |
| 2. Ziele und Handlungsfelder | 16 |
| 2.1 Wirkungsziele..... | 16 |
| 2.2 Zielkonflikte | 17 |
| 2.3 Herleitung und Erläuterungen zu den Handlungsfeldern | 19 |
| 3. Massnahmenplan | 24 |
| 3.1 Aktive Mobilität priorisieren und ausbauen | 26 |
| 3.2 Kollektive Mobilitätsangebote erweitern..... | 28 |
| 3.3 Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren | 31 |
| 3.4 Stadt der kurzen Wege verwirklichen | 34 |
| 3.5 Treibhausgasemissionen im Verkehr auf «Netto-Null» reduzieren | 36 |
| 3.6 Mobilität regional denken und gemeinsam lösen..... | 38 |
| 3.7 Chancen von Digitalisierung und Innovationen nutzen..... | 40 |
| 4. Wirkung und Kosten | 42 |
| 4.1 Stand Zielerreichung | 42 |
| 4.2 Wirkungsabschätzung in Bezug auf die 4 Wirkungsziele | 43 |
| 4.3 Wirkungsabschätzung Anteil emissionsarmer, klima- und ressourcenschonender Verkehr..... | 46 |
| 4.4 Reduktion Treibhausgasemissionen im Verkehr | 49 |
| 4.5 Finanzierung | 50 |
| 5. Monitoring und Controlling | 50 |
| 5.1 Monitoring der Zielsetzungen gemäss Umweltschutzgesetz..... | 50 |
| 5.2 Monitoring der Wirkungsziele über ergänzende Kennziffern | 51 |
| 6. Kommunikation, Umsetzung und Weiterentwicklung..... | 52 |
| 7. Vernehmlassung | 53 |
| 8. Literaturverzeichnis | 53 |
| 9. Anhang..... | 54 |
| 9.1 Ausführliche Tabelle «Wirkungsabschätzung in Bezug auf Ziele» | 54 |

«Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel»

Die Stimmbevölkerung des Kantons Basel-Stadt hat mit der Anpassung des Umweltschutzgesetzes in der Abstimmung vom Februar 2020 ein zentrales Ziel für die kantonale Mobilitätspolitik festgelegt: Bis 2050 stellt Basel vollständig auf emissionsarme, klima- und ressourcenschonende Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten um. Zudem soll der private Motorfahrzeugverkehr auch bei anhaltendem Wachstum von Bevölkerung und Wirtschaft nicht zunehmen. Die vorliegende Mobilitätsstrategie «Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel» zeigt auf, wie der Regierungsrat diesen Auftrag umsetzen möchte. Er löst damit das Verkehrspolitische Leitbild von 2015 ab, welches eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und dessen Kanalisierung auf dem Hochleistungsstrassennetz ins Zentrum stellte. Diese Stossrichtungen bleiben wichtig, werden aber in einen breiteren Kontext gestellt: Die neue Mobilitätsstrategie fokussiert – im Einklang mit den angepassten gesetzlichen Bestimmungen – vermehrt auf die konkreten umwelt- und klimarelevanten Wirkungen der gesamten Mobilität statt auf einzelne Verkehrsmittel. Die Stimmbevölkerung hat mit der Annahme des Gegenvorschlags zur Klimagerechtigkeitsinitiative ausserdem beschlossen die Treibhausgasemissionen des Kantons bis zum Jahr 2037 auf «Netto-Null» zu reduzieren.

Die Mobilitätsstrategie verfolgt aufbauend auf diesen politischen Aufträgen vier Wirkungsziele, die sich aus der Kantonsverfassung ableiten: Die Erreichbarkeit soll erhöht, die Verkehrssicherheit verbessert, die Lebensqualität gesteigert und Klimaneutralität erzielt werden.

Um diese Ziele zu erreichen, definiert die Strategie sieben Handlungsfelder, die sich nicht nach den einzelnen Verkehrsmitteln gliedern, sondern die Wirkungen in den Vordergrund stellen. Die neue Strukturierung erlaubt es, die notwendigen Massnahmen stärker aufgrund ihrer grundsätzlichen Stossrichtung zu bestimmen. So können Massnahmen zur Förderung von umwelt- und klimaverträglichen Antriebstechnologien (Energiewende) ebenso eingeordnet werden wie raumplanerische Massnahmen zur Reduktion der Verkehrsleistung insgesamt («Stadt der kurzen Wege»). Weiter werden die Chancen aus Digitalisierung und Innovationen in der Mobilität mit einem eigenen Handlungsfeld adressiert. Einen Akzent setzt schliesslich ein Handlungsfeld im Bereich der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit den benachbarten Körperschaften im In- und Ausland. Das trägt der Tatsache Rechnung, dass ein erheblicher Teil des (motorisierten) Verkehrs durch den Quell- und Zielverkehr aus den bzw. in die angrenzenden Räume verursacht wird.

Innerhalb der sieben Handlungsfelder werden einerseits zahlreiche bereits laufende Massnahmen fortgeführt. Andererseits umfasst die Mobilitätsstrategie neue Massnahmenbereiche, die in den kommenden Jahren vertieft und umgesetzt werden sollen. Bei der Entwicklung dieser Massnahmen wurden auch Anregungen von Parteien und Verkehrsverbänden geprüft und bei Eignung aufgenommen. Zudem wurden die Empfehlungen der Städtekonferenz Mobilität aus der Studie «Handlungsspielräume der Städte für eine klimaneutrale Mobilität» berücksichtigt.

Das gesamte Massnahmenpaket deckt die vier übergeordneten Ziele umfassend ab. Es stellt die Weichen so, dass der Kanton bis 2050 die gesamte Mobilität emissionsarm, klima- und ressourcenschonend abwickeln kann. Der Weg dorthin wird aber lang und anspruchsvoll. Abhängig von nationalen und internationalen Regulierungen, vom technischen Fortschritt und von der tatsächlichen Verkehrsentwicklung werden beachtliche Anstrengungen notwendig werden, die über die jetzt vorliegende Strategie hinausgehen.

Die Mobilitätsstrategie dient der Regierung des Kantons Basel-Stadt als langfristig ausgerichtetes, Strategieinstrument, das fortgeschrieben werden kann und muss. Der Regierungsrat ist überzeugt, dass es ihm mit der jetzt vorliegenden Mobilitätsstrategie und deren laufenden Weiterentwicklung gelingt, die in der Kantonsverfassung, im Umweltschutzgesetz sowie in der zugehörigen Verordnung verankerten Ziele für eine zukunftsgerichtete Mobilität zu erreichen. Die Mobilitätsstrategie ist zudem die Basis, damit der Verkehrsbereich seine Treibhausgasemissionen massiv reduziert und damit seinen Beitrag zu einem «Netto-Null» bis 2037 leistet.

1. Hintergrund

1.1 Ausgangslage

Die baselstädtische Verkehrspolitik hat sich seit vielen Jahren bewährt. Es ist gelungen, die verschiedenen Mobilitätsangebote kontinuierlich weiterzuentwickeln, die Erreichbarkeit zu verbessern und trotz Wachstum von Wirtschaft und Bevölkerung den Verkehr so zu bewältigen, dass sich die Umweltbelastungen reduziert haben. Richtschnur der Verkehrspolitik des Regierungsrates war in den letzten Jahren das Verkehrspolitische Leitbild. Auf der Basis dieses Leitbildes hat der Kanton eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und dessen Kanalisierung auf dem Hochleistungsstrassennetz angestrebt und auch erreicht.

Der Bericht zum Stand der Umsetzung des verkehrspolitischen Leitbildes und zum aktualisierten Massnahmen- und Aktionsplan 2018–2021 zeigt, dass 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. Gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft hat der Kanton die Tramnetz-entwicklung vorangetrieben und weitere Verbesserungen im Busnetz realisiert. Die Parkraumbewirtschaftung wurde planmässig umgesetzt und eine erste Wirkungsanalyse durchgeführt. Öffentliche Räume in der Innenstadt und den Wohnquartieren konnten im Rahmen der Erhaltungsplanung aufgewertet werden. 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 Basler Stimmberechtigten haben im Februar 2020 den Gegenvorschlag des Grossen Rats zur Volksinitiative «Zämme fahre mir besser!» angenommen. Dieser legt fest, dass der private Motorfahrzeugverkehr auch bei einem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum nicht zunehmen darf. Umweltfreundliche Verkehrsmittel sollen bevorzugt behandelt und ihr Anteil am Verkehrsaufkommen durch Fördermassnahmen erhöht werden. Darüber hinaus soll der Gesamtverkehr bis 2050 nur noch mit Verkehrsmitteln erfolgen, die emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sind. Die mit der Annahme verbundenen neuen Gesetzesbestimmungen nehmen den Klimaschutz und die Flächeneffizienz erstmals explizit als Ziele im Zusammenhang mit der Mobilität auf.

Entsprechend wird im kantonalen Umweltschutzgesetz bzw. in der dazugehörenden Verordnung neu definiert, was unter den zu fördernden umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten zu verstehen ist: Diese sind flächeneffizient, emissionsarm, klima- und ressourcenschonend. Die aktualisierte Gesetzgebung verzichtet also auf Ziele zu einzelnen Verkehrsmitteln, definiert aber dafür konkrete Ziele in Bezug auf die Eigenschaften der Fahrzeuge und ihrer Nutzung.

Der vom Stimmvolk angenommene Gegenvorschlag zur Klimagerechtigkeitsinitiative fordert, dass der Kanton Basel-Stadt seine Treibhausgasemissionen bis 2037 auf «Netto-Null» reduziert.

Die Mobilitätsstrategie trägt dieser Neuausrichtung der kantonalen Umwelt- und Verkehrspolitik Rechnung. Sie unterscheidet sich in ihrer Struktur dementsprechend auch vom Verkehrspolitischen Leitbild von 2015, welches sie ablöst: Der Fokus liegt künftig auf konkreten umwelt- und klimarelevanten Wirkungen der gesamten Mobilität statt auf einzelnen Verkehrsmitteln. Dabei werden die erfolgreichen Ansätze aus dem Leitbild übernommen und die bereits definierten, und noch nicht umgesetzten Massnahmen werden im Sinne einer Weiterentwicklung fortgeführt.

Als Ergebnis der oben beschriebenen Verkehrspolitik hat sich die Verkehrssituation im Kanton Basel-Stadt sowohl im schweizweiten Vergleich als auch in einem europäischen Massstab verbessert.

Die **Fahrleistung¹ des motorisierten Verkehrs** ist insgesamt seit 2010 trotz Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum kaum mehr gewachsen und hat von 2017 bis 2019² leicht abgenommen. Der **Motorisierungsgrad** der Bevölkerung hat nach einem Anstieg von 1995 bis 2005 um rund 10% seither kontinuierlich abgenommen und liegt heute mit gut 300 Personenwagen pro 1'000 Einwohnern nur noch leicht über dem Wert von 1995.

Der verbleibende motorisierte Individualverkehr konnte vermehrt **auf dem Netz der Hochleistungsstrassen (HLS) kanalisiert** werden. Zwischen 2010 und 2019 ist die Belastung auf den Stadtstrassen um knapp 8% zurückgegangen, im Gegenzug hat das Aufkommen auf dem HLS-Netz um 11% zugenommen. Diesem Ansatz der Kanalisierung sind jedoch Grenzen gesetzt: Sie ist nur so lange möglich, wie auch freie Kapazitäten auf den Hochleistungsstrassen vorhanden sind. Die Verkehrsleistungen³ im ÖV nahmen in diesem Zeitraum um knapp 8%, jene im Veloverkehr gar um 45% zu.

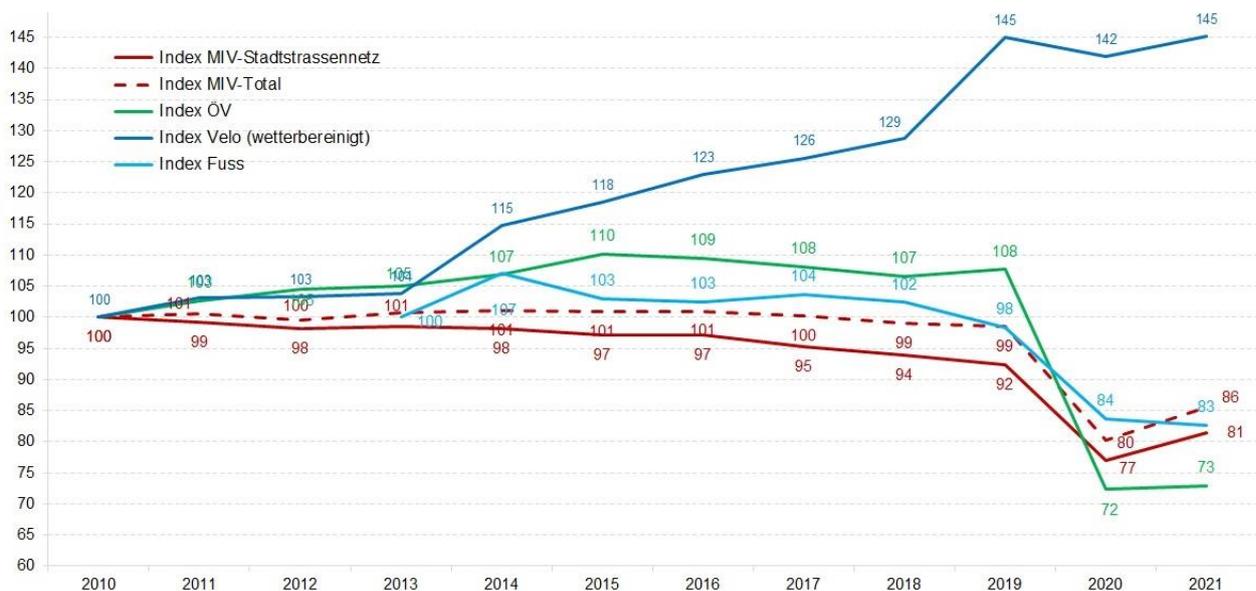


Abbildung 1: Entwicklungsindizes 2021 (Quelle Entwicklungsindizes 2021 für MIV, ÖV, Velo- und Fussverkehr)

Die obige Entwicklung zeigt, dass es gelungen ist, **das Mobilitätsverhalten zu beeinflussen** und einen Teil des Autoverkehrs auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr zu verlagern. Das bestätigen auch die Erhebungen des Bundes zum Mobilitätsverhalten im Rahmen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015: Baslerinnen und Basler sind mehrheitlich zu Fuss, mit dem Velo und dem ÖV unterwegs und benutzen nur für 22% ihrer Wege ein Auto. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Basel ist vergleichbar mit anderen Schweizer Städten (z.B. Zürich 21%, Bern 22%) aber geringer als in den meisten europäischen Städten. Der Grund liegt in überdurchschnittlich hohen Anteilen des Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs. In Basel verkehren auch deutlich weniger Menschen mit dem Auto als in typischen Velostädten wie Kopenhagen, Amsterdam oder Münster, wo zwar häufiger Velo gefahren, dafür aber weniger oft der ÖV genutzt wird.

Die bisherige Verkehrspolitik konzentrierte sich also erfolgreich auf eine Begrenzung des MIV auf dem innerstädtischen Strassennetz, unabhängig von der Antriebsart der Autos. **Alternative Antriebsformen wurden bisher kaum gefördert**, entsprechend hat sich hier auch wenig verändert: Mit durchschnittlichen Emissionen von 122 g/km sind die CO₂ Emissionen bei neu zugelassenen

¹ Die Fahrleistung entspricht der insgesamt von allen Fahrzeugen zurückgelegten Strecke. Sie wird gemessen in «Fahrzeugkilometer».

² Die Jahre 2020 und 2021 weisen aufgrund der Coronapandemie einen gravierenden Einbruch bzw. Veränderung im Verkehrsverhalten. Da es sich um eine Ausnahmesituation handelt, werden diese Jahre für die Einschätzung der bisherigen Entwicklung nicht berücksichtigt.

³ Die Verkehrsleistung entspricht der insgesamt von allen Personen zurückgelegten Strecke. Sie wird gemessen in «Personenkilometer».

Fahrzeugen etwas tiefer als der Schweizer Durchschnitt (124 g/km)⁴, der Anteil der Elektrofahrzeuge an der gesamten Fahrzeugflotte ist im Kanton Basel-Stadt aber noch sehr tief. Auch wenn 2021 bereits 13.1% der Neuzulassungen reine Batteriefahrzeuge waren, beläuft sich der Gesamtbestand erst auf 1.5% (Stand per Ende 2021) aller Personenwagen. Der Anteil steigt kontinuierlich, aber langsam. Schweizweit liegt der Kanton Basel-Stadt diesbezüglich im vorderen Mittelfeld (BFE, 2019).

Weitere Kennzahlen zum Verkehr haben sich in den letzten Jahren positiv entwickelt. Die leichte Zunahme der Unfallzahlen von 2012 bis 2016 konnte gestoppt werden. Die **Anzahl der Verkehrsunfälle ist seitdem wieder zurückgegangen**⁵, wenn auch die Zahl der Verunfallten zuletzt stagnierte. Auch bei den Velounfällen ist seit ca. 2019 trotz höherem Aufkommen ein leichter Rückgang zu verzeichnen. Der höhere Anteil des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs und der technische Fortschritt bezüglich Emissionsreduktion hat zudem zum spürbaren **Rückgang der Luftschadstoffbelastung**⁶ beigetragen.

1.2 Rechtliche Grundlagen

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt richtet seine Verkehrspolitik an den folgenden Grundsätzen der Kantonsverfassung (KV) aus:

§ 30 Abs. 1: *Der Staat ermöglicht und koordiniert eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Mobilität. Der öffentliche Verkehr genießt Vorrang.*

§ 30 Abs. 2: *Der Staat setzt sich für einen attraktiven Agglomerationsverkehr, für rasche Verbindungen zu den schweizerischen Zentren und für den Anschluss an die internationalen Verkehrsachsen auf Schiene, Strasse sowie auf Luft- und Wasserwegen ein.*

Aus weiteren Bestimmungen der Kantonsverfassung lassen sich ergänzende Vorgaben für die Verkehrspolitik ableiten. So sorgt der Staat:

- für eine Senkung des Ausstosses der Treibhausgasemissionen auf Netto Null bis 2037 (§ 16a).⁷
- mit günstigen Rahmenbedingungen für die Entwicklung einer leistungsfähigen und strukturell ausgewogenen Wirtschaft (§ 29);
- für Massnahmen zur Reinhaltung von Erde, Luft und Wasser (§ 33 Abs. 1);
- für den Schutz der Menschen und der Umwelt vor Lärm und sonstigen lästigen und schädlichen Einflüssen (§ 33 Abs. 4);
- für die zweckmässige und umweltschonende Nutzung des Bodens im Rahmen einer auf die grenzüberschreitende Agglomeration abgestimmten Siedlungsentwicklung. Er wahrt und fördert die Wohnlichkeit wie auch die städtebauliche Qualität (§ 34 Abs. 1).

Das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG) konkretisiert Teile dieser Verfassungsbestimmungen und legt in den § 13-17 folgendes fest:

- Umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten sind flächeneffizient, emissionsarm, klima- und ressourcenschonend.
- Der Kanton bevorzugt und fördert umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten. Er fördert ebenso innovative Mobilitätsformen und -lösungen, sofern sie zu einer Reduktion der Umweltbelastung führen.
- Der gesamte Verkehr muss bis 2050 ausserhalb der Hochleistungsstrassen emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sein. Die Verkehrsemissionen sind insgesamt zu senken und die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs darf auch bei einem Wachstum von Bevölkerung und Beschäftigtenzahl nicht steigen.

⁴ Werte für 2020, Quelle Umweltbericht beider Basel

⁵ Siehe Jahresstatistik der Verkehrsunfälle der Kantonspolizei Basel-Stadt 2021

⁶ Siehe Umweltbericht beider Basel, Zustand Luft

⁷ Gemäss Gegenvorschlag zur Klimagerechtigkeitsinitiative. In Volksabstimmung vom 27.11.2022 angenommen,

- Kanton und Gemeinden treffen Massnahmen zur Kanalisierung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf verkehrsorientierten Strassen und zur Verminderung und Beruhigung auf siedlungsorientierten Strassen. Sie sorgen insbesondere mit verkehrsberuhigenden Massnahmen dafür, dass der Durchgangs- und der Pendlerverkehr Wohngebiete möglichst wenig beeinträchtigt. Dazu verfügt der Kanton eine Zonenhöchstgeschwindigkeit von 30 km/h, soweit das Bundesrecht dies zulässt. Zur Reduktion des Durchgangsverkehrs setzt sich der Kanton zudem für eine rasche Verwirklichung des Nationalstrassennetzes auf Kantonsgebiet ein.
- Für motorisierte und nicht-motorisierte Zweiräder wird ein ausreichendes Parkierungsangebot zur Verfügung gestellt. Das zeitlich unbeschränkte Parkieren für private Motorfahrzeuge auf öffentlichem Grund soll bevorzugt für Behinderte, Anwohnerinnen und Anwohnern und gleichermassen Betroffene ermöglicht werden. Zudem wird eine Verlagerung der Parkierungsnachfrage vom öffentlichen Strassenraum auf Privatgelände angestrebt. Kanton und Gemeinden dürfen Parkgaragen für private Motorfahrzeuge nur im Sinne von Park-and-Ride oder als Quartierparkgaragen finanziell unterstützen.

Diese Gesetzesbestimmungen sind in einer Verordnung über umweltfreundliche Verkehrsmittel (VuV) konkretisiert. Darin werden die umweltfreundlichen Verkehrsmittel konkret definiert sowie Ziele, Beurteilungsgrundlagen und Methoden festgelegt. Der Vollzug obliegt dem Bau- und Verkehrsdepartement.

1.3 Einbettung in Planungsgrundlagen

Die Mobilitätsstrategie hat Programmcharakter und stellt die basel-städtische Verkehrspolitik umfassend dar. Der Massnahmenplan enthält die wesentlichen verkehrspolitischen Massnahmen für die nächsten 10 bis 15 Jahre.

Die Mobilitätsstrategie basiert auf den rechtlichen Grundlagen gemäss Kapitel 1.2 und weist Schnittstellen zu verkehrspolitisch relevanten Grundlagen wie dem kantonalen Richtplan oder dem Agglomerationsprogramm auf. Diese Grundlagen sind untereinander kohärent, behandeln in Bezug auf die Verkehrspolitik aber nur Teilaspekte. Die Mobilitätsstrategie schliesst diese Lücke. Sie nimmt ausserdem das Ziel für «Netto-Null» Treibhausgasemissionen bis 2037 auf.

Die Schnittstellen zu den kommunalen, regionalen und nationalen Planungen sind in der Mobilitätsstrategie berücksichtigt und transparent dargestellt. Die Mobilitätsstrategie ist zudem mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt. Die Koordination erfolgt laufend, insbesondere im kantonalen Richtplan und im Agglomerationsprogramm Basel, aber auch in der konkreten Projektplanung oder mit den Sachplanungen des Bundes.

Die Mobilitätsstrategie konzentriert sich auf den Landverkehr. Die strategischen Grundsätze für den Luftverkehr und die Schifffahrt sind im Richtplan ausreichend definiert. Die Mobilitätsstrategie verzichtet deshalb auf weitere Ausführungen hierzu. Die Festlegungen des Richtplans können wie folgt zusammengefasst werden:

- Der Flughafen Basel-Mulhouse hat als einer der drei Landesflughäfen für die ganze Region eine hohe wirtschaftliche Bedeutung. Er soll in Europa konkurrenzfähig sein, sich nachfrageorientiert entwickeln und zum Wirtschaftsstandort Schweiz beitragen. Der Flughafen soll optimal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und deshalb ans Schienennetz angebunden werden (vgl. Richtplan Objektblatt M4.1).
- Die Schweizerischen Rheinhäfen stellen mit dem umweltfreundlichen Transportmittel Schiff den einzigen Schweizer Wasseranschluss zur globalen Hochseeschifffahrt her. Diese Funktion soll über den Bau eines trimodalen Terminals und eines neuen Hafenbeckens weiter gestärkt werden (vgl. Richtplan Objektblatt M5.1).

Mit der Mobilitätsstrategie des Kantons Basel-Stadt bleiben die Kompetenzen der Gemeinden unberührt. Die Strategie betrifft damit z.B. die Gemeindestrassen von Riehen und Bettingen und die kommunale Parkraumbewirtschaftung der Landgemeinden nicht. Das Umweltschutzgesetz verpflichtet aber alle Gemeinden des Kantons Basel-Stadt, ihren Beitrag zur Erreichung der im Umweltschutzgesetz und der zugehörigen Verordnung verankerten Ziele in Bezug auf umweltfreundliche Mobilität zu leisten. Die Gemeinden sind entsprechend aufgefordert auf ihrem Strassennetz entsprechend der kommunalen Gegebenheiten Massnahmen eigenständig zu ergreifen.

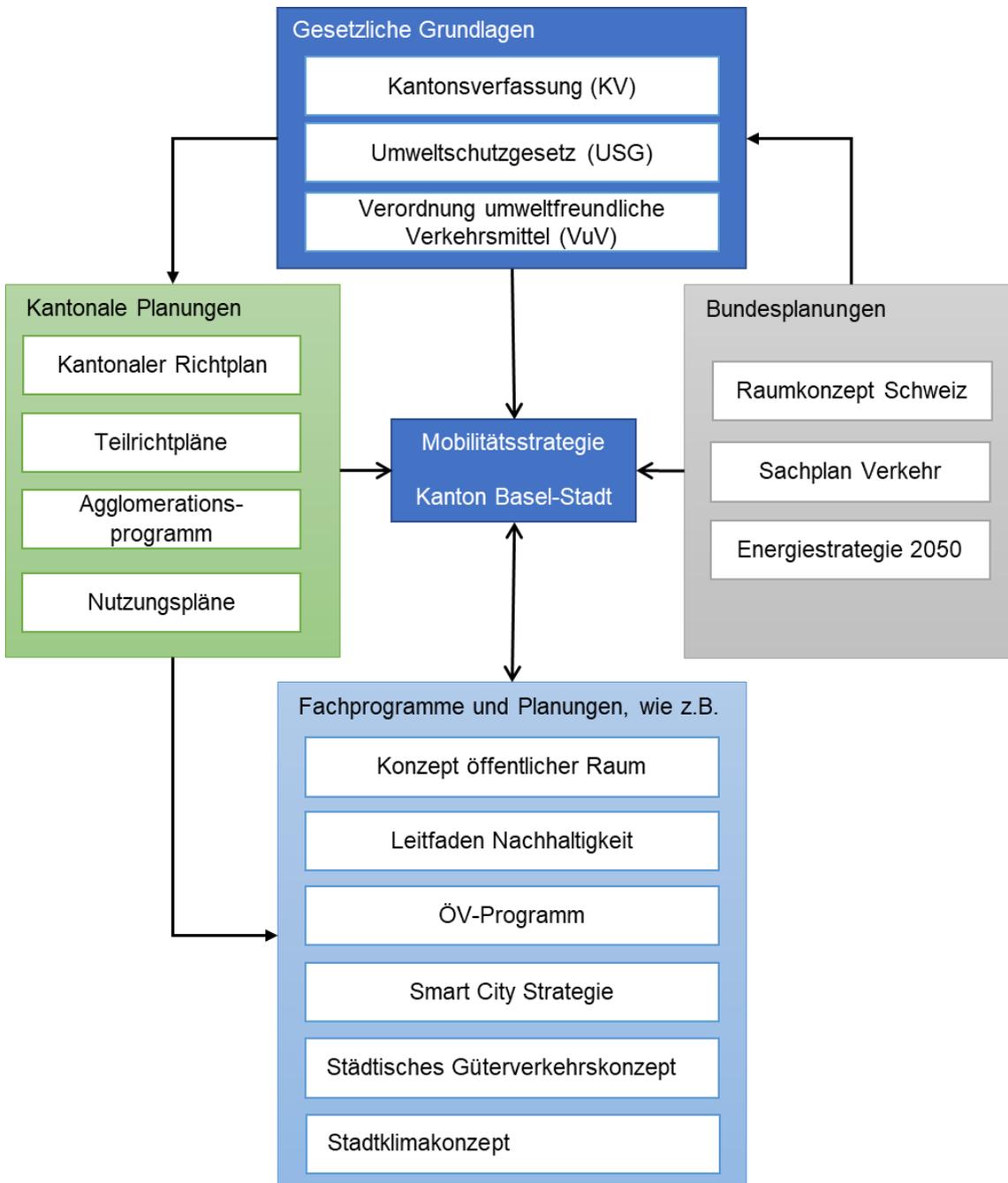


Abbildung 2: Einbettung der Mobilitätsstrategie in die Planungsgrundlagen

1.4 Grundlegende Fragen der Verkehrsplanung

1.4.1 Warum hat der Verkehr in den vergangenen Jahrzehnten zugenommen?

Die zunehmende räumliche Trennung von Wohnen und Arbeiten, insbesondere seit den 1960er-Jahren, hat dazu geführt, dass die Erwerbstätigen längere Arbeitswege in Kauf nehmen müssen. Gleichzeitig haben der damals begonnene Bau des Autobahnnetzes und auch der Ausbau des Angebots im öffentlichen Verkehr das tägliche Pendeln über längere Wege überhaupt erst ermöglicht. Die höheren Reisegeschwindigkeiten führten allerdings nicht zu kürzeren Reisezeiten, sondern zu längeren Wegen. Diese Entwicklung hat weltweit in ähnlicher Form stattgefunden.

Mit dem steigenden Wohlstand hat sich auch der Wohnflächenbedarf pro Person stark erhöht. So haben zum Beispiel 1970 im Kanton Basel-Stadt 235'000 Einwohnerinnen und Einwohner in rund 92'000 Wohnungen gelebt. 2020 benötigen die 201'000 Einwohnerinnen und Einwohner von Basel 112'000 Wohnungen. Statt durchschnittlich 2.6 Personen wie 1970 belegen heute also nur noch 1.7 Personen eine Wohnung. Dadurch stieg die Wohnfläche pro Kopf von 36.1 m² im Jahr 1980 auf 42.1 m² im Jahr 2010. Seither ist der mittlere Wohnflächenverbrauch aber stabil. Diese räumliche Ausbreitung, die auch in anderen Bereichen (Arbeit, Einkauf) festgestellt werden kann, führt dazu, dass die Menschen längere Wege zurücklegen müssen, um ihren Bedürfnissen (Arbeit, Freizeit, Einkauf etc.) nachzugehen. Diese «erzwungene» Mobilität führt wiederum zu Mehrverkehr und Kapazitätsproblemen auf Strasse und Schiene.

Zugleich wird es immer schwieriger, neue Strassen oder Bahnlinien zu bauen: Der Platz ist begrenzt, die Anwohnerinnen und Anwohner wollen zu Recht vor Lärm und Abgasen geschützt werden, weitere trennende Schneisen sind unerwünscht. Die Gesellschaft kann und will sich einen Ausbau der Verkehrsnetze nur noch beschränkt leisten. Da die bestehenden Infrastrukturen zumindest in den Spitzenstunden an Kapazitätsgrenzen stossen, ist eine weitere Verkehrszunahme immer schwieriger zu bewältigen. Dass ein stetiger Ausbau der Verkehrskapazitäten keine nachhaltige Lösung des Verkehrsproblems darstellt, zeigt auch der Blick auf typische «autogerechte» Städte. So sind grosse Staus in Städten wie Miami oder Moskau trotz zehn- bis fünfzehnspurigen Autobahnen an der Tagesordnung.

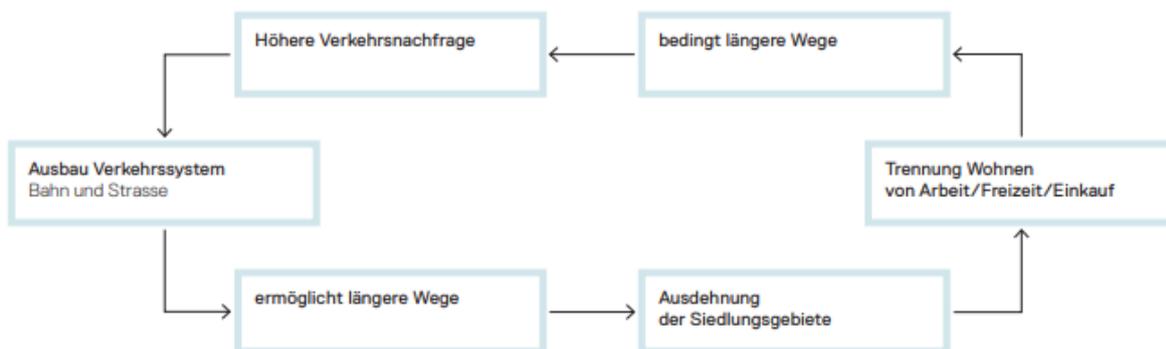


Abbildung 3: Verkehrsspirale (Quelle Verkehrspolitisches Leitbild 2015)

Seit 2010 konnte das Verkehrswachstum im Kanton Basel-Stadt insbesondere im motorisierten Individualverkehr erfolgreich gestoppt werden und es ist eine leicht rückläufige Tendenz der Verkehrsbelastung auf dem Strassennetz von Basel-Stadt erkennbar. Dies ist unter anderem auf die im Rahmen des Verkehrspolitischen Leitbildes umgesetzten Massnahmen zurückzuführen.

1.4.2 Ist unser Verkehrssystem wirklich überlastet?

Wir alle standen schon im Stau oder haben uns über überfüllte Trams oder Züge beklagt. Dennoch ist der Auslastungsgrad unseres Verkehrssystems im Schnitt sehr gering: Die Kapazitätsprobleme

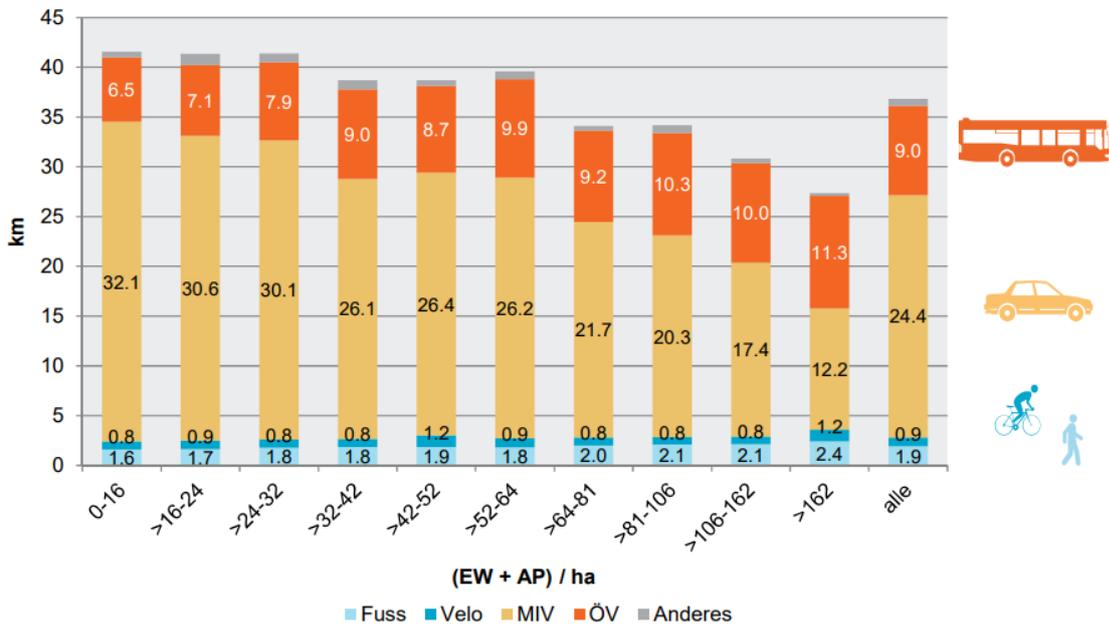
auf der Strasse beschränken sich auf wenige Stunden am Tag. Selbst während dieser Spitzenzeiten sitzt selten mehr als eine Person in einem Auto, d.h. 4 von 5 Sitzplätzen bleiben unbenutzt. Im öffentlichen Verkehr sind in den Spitzenstunden oft alle Sitzplätze belegt. Dass Personen an den Haltestellen zurückbleiben, weil sie nicht mehr ins Fahrzeug einsteigen können, kommt aber praktisch nicht vor. Über den ganzen Tag betrachtet, liegt die Auslastung des Tram- und Busangebotes in Basel bei rund einem Drittel der Sitzplätze.

Ein Privatauto fährt heute im Durchschnitt weniger als eine Stunde pro Tag. Die übrigen 23 Stunden steht es auf einem Parkplatz. Auch bei den Parkplätzen sind nur diejenigen im öffentlichen Strassenraum ganztägig gut ausgelastet. Viele Tiefgaragen in reinen Wohngebieten sind hingegen tagsüber schlecht belegt, umgekehrt stehen Parkplätze von Einkaufszentren in der Nacht und an Sonntagen leer. Auch private Velos werden meistens nur selten und für kurze Zeit genutzt.

Insgesamt zeigt sich, dass das Verkehrssystem einiges an Ineffizienz aufweist. Das erklärt die hohen Kosten und den grossen Bedarf an Infrastrukturen, die nur zeitweise benötigt werden. Auch diese Erkenntnis betrifft nicht nur Basel-Stadt sondern gilt in weiten Teilen der (westlichen) Welt.

1.4.3 Wie prägt die Siedlungsstruktur das Verkehrsaufkommen?

Die Zersiedelung und insbesondere die räumliche Trennung von Wohnen und Arbeiten führen zu mehr Verkehr. Umgekehrt gilt aber auch, dass der Verkehr mit einer guten Durchmischung von Wohnen, Arbeiten, Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten reduziert werden kann. Personen aus weniger dicht besiedelten Räumen legen in der Schweiz durchschnittlich rund 41 km pro Tag⁸ zurück. Menschen, die in dichter besiedelten Quartieren wohnen, finden leichter ein Ziel in unmittelbarer Nähe. Sie legen deshalb durchschnittlich deutlich kürzere Distanzen zurück (rund 27 km pro Tag).



Basis 2015: 57090 Zielpersonen

Dichte und Mobilitätsverhalten, ARE, 2018

Abbildung 4: Zusammenhang von Siedlungsdichte (Einwohner und Arbeitsplätze pro Hektar) und durchschnittlichen Weglängen im Inland (km/Tag)⁹ (Quelle: Dichte und Mobilitätsverhalten, ARE, 2018 (Daten Mikrozensus 2015))

⁸ Tagesdistanz im Inland, exklusive Fernreisen und Reisen mit Übernachtungen

⁹ Zum Vergleich einige Basler Quartiere (Statistisches Amt Basel-Stadt, 2021)

Matthäus: 331 (EW + AP) / ha
 Gundeldingen: 283 (EW + AP) / ha
 Iselin: 154 (EW + AP) / ha

Da Personen aus dichter besiedelten Quartieren auch öfter zu Fuss gehen und vermehrt den öffentlichen Verkehr nutzen, ist der Unterschied der mit dem Auto zurückgelegten Distanzen noch grösser: Statt im Durchschnitt 24 km pro Tag legen sie nur 12 km pro Tag mit dem Auto zurück. Dass in dicht besiedelten Quartieren kürzere Wege zurückgelegt werden, gilt übrigens nicht nur für Arbeits- und Einkaufswege, sondern auch für Wege in der Freizeit.

Die durchschnittliche Weglänge der Kantonsbevölkerung beträgt 27.3 km pro Tag, davon werden durchschnittlich 11.3 km mit dem Auto zurückgelegt. Die Siedlungsstruktur von Basel ermöglicht im schweizweiten Vergleich also bereits sehr kurze Wege.

1.4.4 Was ist umweltfreundlicher Verkehr?

Gemäss der Definition im Umweltschutzgesetz ist umweltfreundlicher Verkehr flächeneffizient, emissionsarm, klima- und ressourcenschonend. Das heisst umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten produzieren in der Produktion und im Betrieb wenig Lärm und Abgase und sie stossen im Betrieb kein CO₂ oder andere Treibhausgase aus. Zudem benötigen sie pro beförderte Person wenig Platz, sowohl beim Parkieren als auch im fliessenden Verkehr.

Die aktive Mobilität (Fuss- und Veloverkehr) schneidet bei diesen Kriterien insgesamt deutlich besser ab als das Auto oder auch der öffentliche Verkehr. Die Beurteilung hängt aber auch wesentlich von der Nutzungsart der einzelnen Fahrzeuge ab: So ist ein gut ausgelastetes Tram wesentlich energieeffizienter und auch wirtschaftlicher als der Transport gleich vieler Personen in Autos. Umgekehrt ist ein wirtschaftlicher Betrieb eines klassischen öffentlichen Verkehrs in kleinen Dörfern nicht möglich.

In der dichten Stadt ist insbesondere der **Flächenbedarf** des Verkehrs entscheidend. Je dichter ein Raum bebaut ist, desto besser kann der öffentliche Verkehr seine Vorteile ausspielen: effiziente Nutzung des wertvollen Strassenraums dank hoher Beförderungskapazität, geringer Abgasemissionen und kein Bedarf an Parkplätzen. Auch die Stärken des Fuss- und Veloverkehrs kommen in einem engen, dicht bebauten Raum, wo mit kurzen Wegen viele verschiedene Ziele erreicht werden können, voll zur Geltung. Der konventionelle und speziell der elektrifizierte Veloverkehr ist dabei auch auf mittleren Distanzen in der Agglomeration durchaus konkurrenzfähig. Vor allem auch, wenn entsprechende gut ausgebaute Infrastrukturen zur Verfügung stehen. Auch Sharingsysteme können den Flächenbedarf reduzieren, indem Fahrzeuge intensiver genutzt statt nur abgestellt werden.

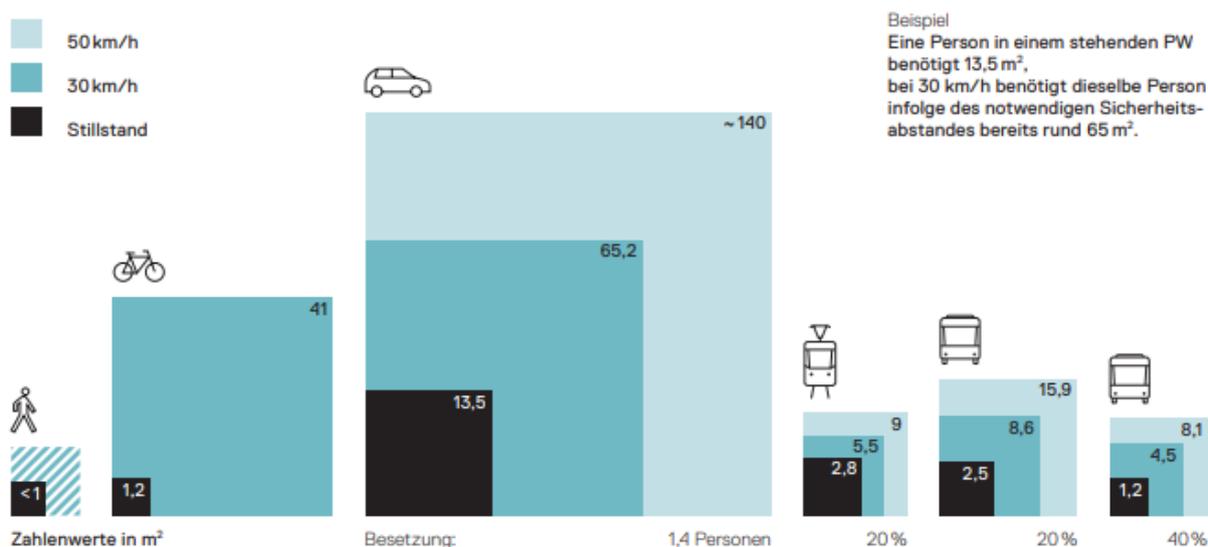


Abbildung 5: Platzbedarf pro Person nach Verkehrsmitteln in Abhängigkeit der Geschwindigkeit und der Auslastung (Quelle: www.zukunft-mobilitaet.net)

Beim innerstädtischen Verkehr steht eine ausreichend hohe Kapazität insbesondere an Knoten im Vordergrund. Hohe Geschwindigkeiten sind nicht das primäre Ziel, im Gegenteil: Geringeres Tempo erhöht die Verkehrssicherheit und reduziert den Platzbedarf. So benötigt ein Auto bei 30 km/h nur etwa halb so viel Raum wie bei 50 km/h. Wichtig ist zudem, dass die Reisezeiten mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln konkurrenzfähig bleiben.

In einer globalen Betrachtung ist vor allem der Beitrag des Verkehrs zum **Klimawandel** massgebend. Im Gegensatz zu anderen Sektoren (Gebäude, Industrie) konnten die Treibhausgasemissionen im Verkehr über die letzten Jahrzehnte absolut nicht reduziert werden. Ihr prozentualer Anteil an den gesamten Emissionen hat deshalb zugenommen. Im Kanton Basel-Stadt ist der Verkehrssektor heute für 23% der CO₂-Emissionen verantwortlich.¹⁰ Ein Grossteil der CO₂-Emissionen im Bereich der Mobilität entfallen auf den MIV durch das Verbrennen fossiler Treibstoffe. Es bestehen verschiedene Technologien, welche eine klimafreundlichere Mobilität ermöglichen. So sind für die wichtigsten Fahrzeugkategorien Elektroantriebe als Alternative zu fossilen Antrieben vorhanden. Weitere Technologien mit erneuerbarer Antriebsenergie, wie beispielsweise Wasserstoffantriebe, stehen in Entwicklung oder haben bereits Nischenmärkte besetzt. Sie können mittelfristig die Erreichung eines klimaschonenden Verkehrs ebenfalls unterstützen.

Bezüglich **Emissionen und Ressourcenverbrauch** sind der Fuss- und der Veloverkehr mit Abstand die effizientesten Fortbewegungsarten. Umweltfreundliche Mobilität ist deshalb insbesondere auch eine Mobilität der kurzen Wege. Dies bedingt wiederum eine Siedlungsstruktur, die es erlaubt, Grundbedürfnisse wie Arbeiten, Einkaufen, Freizeit im nahen Wohnumfeld zu befriedigen. Trotz erheblicher technischer Verbesserungen belastet der Autoverkehr die Umwelt deutlich stärker als die aktive Mobilität und als der öffentliche Verkehr. Dies betrifft auch die Elektromobilität. Mit der Produktion von Elektrofahrzeugen gehen erhebliche Umweltschäden und wirtschaftliche Abhängigkeiten einher, beispielsweise für die Herstellung der Batterien. Zudem ist der Materialverbrauch gross: der Transport von durchschnittlich 1.4 Personen (=110 kg) bedingt ein Fahrzeug von in der Regel 1'000 bis 2'000 kg. Daraus ergibt sich auch ein unnötig grosser Energieverbrauch, der mit kleineren Fahrzeugen reduziert werden könnte.

1.4.5 Was sind die Trends in der Mobilität?

Verschiedene technologische und gesellschaftliche Entwicklungen und Trends beeinflussen die künftige Alltagsmobilität. Dazu gehören die zunehmende Verbreitung elektrischer Antriebe, digitale mobilitätsbezogene Angebote, der Trend zum Teilen von Verkehrsmitteln und in den Städten ein nachlassendes Bedürfnis nach dem Besitz eines eigenen Fahrzeugs, vor allem bei jungen Menschen. Ebenfalls relevant sind 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. Nachfolgend werden die wichtigsten Einflüsse kurz charakterisiert:

- Die Energiewende hin zur „**Elektrifizierung**“ im (Auto-)Verkehr steht nach wie vor am Anfang, hat in den letzten Jahren jedoch grossen Auftrieb bekommen. Bei einer weiteren Entwicklung der Batterietechnologie und der Ladeinfrastruktur sowie einer günstigen Preisentwicklung ist bereits in den nächsten Jahren eine substanzielle Verlagerung der Fahrzeugflotte vom klassischen Verbrennungsmotor zum Elektromotor zu erwarten. Das gilt ganz besonders für Städte, wo die Vorteile der E-Mobilität besonders zum Tragen kommen.
- Nutzen statt besitzen – dieser gesellschaftliche Kulturwandel könnte die Mobilität in Zukunft stark verändern. Die Welt der **Shared Mobility**, in welcher Fahrzeuge geteilt und Mobilitätsangebote gemeinsam genutzt werden, hat gerade in Städten ein grosses Potenzial. Neben Start-ups drängen auch immer mehr etablierte Unternehmen in diesen Markt. Ob sich aus dem heutigen Nischenprodukt allerdings eine den Markt prägende Verkehrsform ent-

¹⁰ Kantonale Energiestatistik, Statistisches Amt Basel-Stadt, 2022 (mit Daten 2020)

wickelt ist noch nicht zu prognostizieren. Dies hängt unter anderem auch von der Wohlstandsentwicklung, gesellschaftlichen Werten sowie von nationalen und internationalen Regulierungen ab.

- Durch die **Digitalisierung** entstehen neue Möglichkeiten, Produkte und Prozesse online miteinander zu vernetzen. Die Mobilität, vor allem die 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 die Lenkerinnen und Lenker von Autos. Die Assistenzsysteme bilden dabei nur eine Vorstufe auf dem Weg zum **vollautomatisierten Fahren** – auch im ÖV. Technische Fortschritte z.B. in der Sensorik beschleunigen die Entwicklung. Gleichzeitig sind noch viele Fragestellungen offen, z.B. zu Haftungsfragen und zur gesellschaftliche Akzeptanz. Bis eine grössere Anzahl autonom fahrender Autos auf unseren Strassen verkehrt, wird es aber sicher noch zwei bis drei Jahrzehnte dauern. Falls vollautomatisierte Fahrzeuge künftig mehrheitlich in Privatbesitz sind, wird der motorisierte Individualverkehr deutlich zunehmen, da auch Personen ohne Führerschein neu alleine in einem Auto unterwegs sein können. Zudem kann die Zeit im Auto produktiv genutzt werden, was längere Wege erleichtert und zu einer weiteren Zersiedelung führen könnte. Falls sich hingegen automatische Carsharing-Systeme grossflächig durchsetzen und den privaten Autobesitz mehrheitlich ablösen, könnten die Anzahl der Fahrzeuge im Privatbesitz und die vom MIV erbrachte Verkehrsleistung sinken.
- Vor allem in Städten wird seit einigen Jahren teilweise auch schon seit Jahrzehnten versucht, **den Autoverkehr deutlich zu reduzieren**. So setzt Barcelona seit 2015 mit den sogenannten «Superblocks» weitgehend autofreie Begegnungsstrassen um. Die Stadt Gent drängt mittels Einbahnstrassen und Sackgassen den motorisierten Individualverkehr auf die Umgehungsstrasse und Paris hat unter anderem am Seineufer mehrspurige Autostrassen zu neuen Fussgängerzonen umgestaltet. Zahlreiche weitere Städte versuchen die Dominanz des Autoverkehrs mit einer Vielzahl unterschiedlicher Massnahmen zu brechen. Die aktuelle Basler Verkehrspolitik liegt hier also im Trend. Allerdings war die Dominanz des Autoverkehrs in Basel nie so gross wie andernorts. Entsprechend dem relativ geringeren Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr sind auch die notwendigen Massnahmen weniger restriktiv.

Auch nicht vorhersehbare Entwicklungen können einen grossen Einfluss auf den Verkehr haben: Mit der Coronakrise hat sich die Mobilität schlagartig verändert. Da ein grosser Teil der Arbeitnehmenden während dieser Zeit im Homeoffice arbeitete, ist die Pendlermobilität stark zurückgegangen. Weitreichende Auswirkungen hatte die Pandemie insbesondere auf den öffentlichen Verkehr, der vermehrt gemieden wurde, weshalb die Fahrgastzahlen spürbar gesunken sind. Die Analyse vergangener Krisen zeigt, dass sich die Verkehrsnachfrage in der Regel rasch wieder erholt. Es ist aber durchaus möglich, dass sich der Trend zum Homeoffice beschleunigt und ein Teil der Arbeitnehmenden auch längerfristig vermehrt von zu Hause aus arbeiten werden. Auch die geschäftlichen Fernreisen könnten zurückgehen. Hingegen dürfte der Freizeitverkehr rasch wieder ein normales Niveau erreichen bzw. sogar weiter zunehmen.

Diese und weitere Zukunftstrends enthalten Risiken und Chancen für unsere städtische Mobilität. 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 beschränkt 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.

1.4.6 Schlussfolgerung für eine zukunftsfähige Siedlungs- und Verkehrspolitik

Eine nachhaltige städtische Verkehrspolitik setzt in erster Linie auf eine dichte und vielfältige Siedlungsentwicklung, auf flächensparende Verkehrsmittel, auf umweltfreundlichere Antriebstechnologien für den Individualverkehr und auf eine effizientere Nutzung der vorhandenen Infrastrukturen und Verkehrsangebote. Das bedeutet konkret:

- **Dichte und vielfältig genutzte Quartiere:** Quartiere mit hoher Dichte und unterschiedlichen Nutzungen bieten gute Voraussetzungen, damit Menschen ihre Mobilitätsbedürfnisse (Arbeit, Freizeit, Einkauf) in ihrer unmittelbaren Wohnumgebung erfüllen können und nicht zu langen oder unnötigen Wegen gezwungen werden.
- **Flächensparende Verkehrsmittel:** Ein hoher Anteil flächensparender Verkehrsmittel ist die Voraussetzung, damit alle Verkehrsbedürfnisse im engen städtischen Raum Platz finden. Ein flächensparender Verkehr wird mit einer fussgängerfreundlichen Gestaltung, mit einem attraktiven Leistungsangebot des öffentlichen Verkehrs und mit sicheren Verbindungen für den Veloverkehr bei gleichzeitiger Reduktion des Autoverkehrs wirksam gefördert.
- **Umweltfreundliche Verkehrsmittel:** Emissionsarme, klima- und ressourcenschonende Fahrzeuge, die im Betrieb wenig CO₂ und Abgase ausstossen und mit erneuerbaren Energien angetrieben werden, sind die Voraussetzung, damit die Umweltbelastungen der motorisierten Mobilität reduziert werden können. Entsprechend sollen Anreize gesetzt werden, die fossil angetriebenen Motorfahrzeuge durch solche mit alternativen Antriebsarten zu ersetzen. Das soll jedoch nicht zu einer Rückverlagerung von Fuss- und Veloverkehr und ÖV auf den motorisierten Individualverkehr führen.
- **Effizientere Nutzung der bestehenden Infrastrukturen und Verkehrsangebote:** Eine bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen und Verkehrsangebote ist die kostengünstigste Art, um ein weiteres Verkehrswachstum aufzunehmen bzw. heutige Kapazitätsprobleme zu lösen. Die entsprechenden Lösungsansätze sind äusserst vielseitig. Sie reichen von Parkleitsystemen und der optimierten Steuerung von Lichtsignalanlagen über das Teilen von Fahrzeugen (Bike- oder Carsharing) und das Vermitteln von Mitfahrgelegenheiten bis hin zu differenzierten Preisen (Mobility Pricing) und neuen Arbeitsformen bzw. Arbeitszeitmodellen, um Verkehrsspitzen in Stosszeiten abzufedern.

Die Chancen aus Digitalisierung und Innovationen vereinfachen eine effizientere Nutzung der bestehenden Angebote im Sinne der obigen Prioritäten. Somit kann die Alltagsmobilität umweltverträglicher, flächensparender und stadtgerechter gestaltet werden. Es besteht jedoch auch ein erhebliches Risiko, dass durch Innovationen (z.B. automatische Fahrzeuge) individuelle Fahrten gefördert werden und somit der Flächenverbrauch und die Emissionen des Verkehrs zunehmen.

Weitere Infrastrukturausbauten können gerechtfertigt sein, um Netzlücken zu schliessen oder kritische Engpässe zu eliminieren. Solche Ausbauten müssen aber städtebaulich sorgfältig geplant werden. Ein genereller Kapazitätsausbau (insbesondere des Strassennetzes) führt hingegen zu Nachfragesteigerungen und nicht zu nachhaltigen Lösungen.

Die Mobilitätsstrategie nimmt diese Grundsätze auf und berücksichtigt sie in sieben Handlungsfeldern (vgl. Kap. 2.2). Zusammen mit den Wirkungszielen und konkreten Massnahmen führt sie die erfolgreichen Weichenstellungen der Vergangenheit fort und bindet zugleich neue Erkenntnisse, Lösungsansätze und Technologien ein. Damit soll die Mobilität der Zukunft in Basel sicher, emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sowie flächeneffizient gestaltet und die Lebensqualität der Einwohnerinnen und Einwohner verbessert werden.

Der Regierungsrat formuliert auf der Basis der gesetzlichen Grundlagen und in Abstimmung mit der Raumplanung eine Mobilitätsstrategie, die mehr Mobilität für die Menschen im Kanton Basel-Stadt ermöglicht, ohne dabei mehr Verkehr und die damit einhergehenden Beeinträchtigungen zu verursachen.

1.5 Synergien und Abhängigkeiten

Mobilität und Verkehr haben Wechselwirkungen mit diversen anderen Politikbereichen. Die Mobilitätsstrategie und die definierten Massnahmenpakete beschränken sich auf die eigentlichen verkehrlichen Belange. Bei der konkreten Erarbeitung und Umsetzung von Massnahmen ergeben sich Synergien und müssen Abhängigkeiten beachtet werden. Beispielhaft seien hier folgende Bereiche aufgeführt:

- Die Förderung der aktiven Mobilität dient auch der Sport- und Bewegungsförderung. Sie unterstützt damit die Präventionsbemühungen im Gesundheitsbereich.
- Emissionsarme Verkehrsmittel reduzieren die Luftbelastung und dienen damit ebenfalls der Gesundheit.
- Kollektives Unterwegssein vermeidet Einsamkeit und kann zum psychischen Wohlbefinden insbesondere alleine lebender Menschen beitragen.
- Die Batterien der Elektromobilität können durch ein intelligentes Lademanagement die Stabilität des Stromnetzes unterstützen. Dies erfolgt durch ein gezieltes Laden zu Zeiten von Stromüberschuss und auch durch eine Rückeinspeisung von Strom ins Netz, im Falle von Stromlücken.
- Kosten und Gebühren im Verkehrsbereich treffen in Relation zum verfügbaren Einkommen die ärmeren Bevölkerungsschichten stärker. Dies ist aber nicht verkehrsspezifisch, sondern trifft auf sämtliche Konsumbereiche zu. Neue Finanzierungsarten der Mobilität sollen die soziale Schere nicht weiter öffnen. Alle Bevölkerungsschichten müssen sich das notwendige Mass an Mobilität leisten können. Dies muss mit sozialpolitischen Mitteln sichergestellt werden.
- Haushalte mit tiefem Einkommen haben eher selten ein Auto¹¹ und ihre Mitglieder legen unterdurchschnittliche Distanzen¹² zurück. Diese Haushalte wohnen aber häufiger an stark belasteten Strassen. Entsprechend profitiert diese Bevölkerungsgruppe überdurchschnittlich von Verkehrsentlastungen.

¹¹ Quelle Mikrozensus 2015, Auswertung durch statistisches Amt Basel (Tabelle t11.6.01)

¹² Quelle Mikrozensus 2015, gesamtschweizerische Auswertung (BFS-Nr. su-d-11.04.03-MZ-2015-A2_CH)

2. Ziele und Handlungsfelder

2.1 Wirkungsziele

Die Mobilitätsstrategie orientiert sich an vier übergeordneten Wirkungszielen. Diese sind kohärent mit den entsprechenden Vorgaben der Kantonsverfassung und des kantonalen Richtplans (ST11 «Stadtgerechte Mobilität fördern und Erreichbarkeit gewährleisten»). Sie tragen zudem der ausdrücklichen Aufnahme des Klimaaspekts – «Netto-Null» Treibhausgasemissionen bis 2037 – Rechnung.

2.1.1 Erreichbarkeit erhöhen (§§ 29/30 KV)

Die Verkehrspolitik muss eine gute Erreichbarkeit Basels sicherstellen und die Voraussetzungen für einen attraktiven Wohn- und Wirtschaftsstandort schaffen. Eine gute Erreichbarkeit muss also sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr gewährleistet werden. BAK Basel Economics berechnet periodisch mittels quantitativer Analysen die Erreichbarkeit von Regionen. Basel-Stadt weist die zweithöchste Erreichbarkeit aller 26 Kantone auf¹³. Die Erreichbarkeit soll auch in Zukunft sehr hoch bleiben und nach Möglichkeit gesteigert werden.

Anreize oder Restriktionen, die auf eine Verlagerung auf umweltfreundliche und flächeneffizientere Verkehrsmittel abzielen, betreffen in erste Linie den Personenverkehr. Durch eine erfolgreiche Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel können im Strassenraum Kapazitäten geschaffen werden. Diese tragen auch zu einer besseren Erreichbarkeit für den Güterverkehr bei und erlauben eine effiziente und wirtschaftliche Versorgung. Aber auch der Güterverkehr selbst muss seinen Beitrag zur umweltfreundlichen Mobilität leisten, beispielsweise durch intelligente City-Logistik-Konzepte oder fahrzeugseitige Anpassungen und Innovationen. Denn mit einem Anteil von rund 25% der Fahrleistung auf dem städtischen Strassennetz hat der Güterverkehr grosses Reduktionspotenzial. Hinzu kommt, dass mit einer steigenden Verkehrsmenge im Güterverkehr zu rechnen ist, z.B. durch das Wachstum in Onlinehandel.

Dichte, nutzungsgemischte Quartiere sorgen für attraktive Ziele (Einkaufen, Arbeitsplätze, Freizeitgelegenheiten) im nahen Umfeld. Auch die Siedlungsstruktur kann damit zu einer Verbesserung der Erreichbarkeit bei gleichzeitiger Reduktion des Verkehrsaufkommens beitragen.

2.1.2 Verkehrssicherheit verbessern (§ 30 KV)

Basel-Stadt arbeitet kontinuierlich daran, die Verkehrssicherheit zu verbessern. Die Zahl der Verunfallten ist vor allem zwischen 1995 und 2005 erheblich zurückgegangen. Allerdings hat sich diese positive Entwicklung verlangsamt, und von 2012 bis 2016 war wieder eine Zunahme der Zahl der Verunfallten festzustellen. Diese Zunahme betraf besonders die verunfallten Velofahrenden (2012: 74; 2019: 178). Sie geht einher mit der steigenden Verkehrsleistung des Veloverkehrs und dem wachsenden Anteil motorisierter Fahrräder (E-Bikes). In den letzten zwei Jahren ging die Zahl der verunfallten Velofahrenden erfreulicherweise wieder zurück (2021: 140). Die Zielsetzung zur Verkehrssicherheit muss darin bestehen, die Zahl der Unfälle und die Unfallschwere weiter zu reduzieren.

Eine Verkehrspolitik, welche die Verkehrssicherheit verbessert und Unfallrisiken minimiert, fördert gleichzeitig die Nutzung des Fuss- und des Veloverkehrs, denn diese Verkehrsteilnehmenden sind bei Unfällen am wenigsten geschützt. Sie erhöht zudem die städtische Lebensqualität, reduziert menschliches Leid und senkt volkswirtschaftliche Kosten.

¹³ Erreichbarkeit in der Schweiz, BAK-economics

2.1.3 Klimaneutralität erzielen (§§ 16a/30/33 KV, § 13 USG)

Eine umweltgerechte und energiesparende Verkehrspolitik trägt zum Schutz von Erde, Luft und Wasser vor Verunreinigungen bei und schützt den Menschen und seine Umwelt vor schädlichen Einflüssen. Damit die Mobilität einen Beitrag zur Eindämmung der negativen Einflüsse des Klimawandels leisten kann, muss auch der Verkehr seine Treibhausgasemissionen rasch auf «Netto-Null» reduzieren. Der Klimaschutz ist weitgehend konsistent mit einem generellen Schutz vor Immissionen: In beiden Fällen muss der Anteil an klimaschonenden, emissionsarmen und flächeneffizienten Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten erhöht werden. Dies kann insbesondere durch eine steigende Verkehrsleistung der aktiven Mobilität und des öffentlichen Verkehrs erreicht werden. Ein reiner Ersatz der Flotte von motorisierten Privatfahrzeugen mit fossilem Antrieb durch Elektrofahrzeuge ist nur teilweise zielführend, da auch Elektrofahrzeuge in der Produktion viele Ressourcen benötigen und zudem viel Fläche im städtischen Raum beanspruchen. Ein höherer Anteil von Elektroautos wirkt sich aber positiv auf das Ziel der Klimaneutralität aus, auch weil in Basel nur Strom aus erneuerbaren Quellen genutzt wird.

2.1.4 Lebensqualität steigern (§§ 33/34 KV)

Durch stadt- und umweltgerechte Mobilitätsformen soll die Lebensqualität erhöht werden. Dies trägt zur Attraktivität für die Bevölkerung und die Wirtschaft bei. Ein möglicher Indikator zur Beurteilung der Lebensqualität ist die subjektive Einschätzung der Einwohnerinnen und Einwohner. Gemäss einer repräsentativen Erhebung des Statistischen Amtes wird die Lebensqualität in Basel 2019 mit 8 von 10 Punkten als gut bis sehr gut bewertet. Auch der Verkehrssektor muss seinen Beitrag dafür leisten, die Lebensqualität in Basel weiter zu steigern.

Aus verkehrlicher Sicht wird unter Lebensqualität der Schutz der Menschen vor verkehrsbedingten Immissionen verstanden. Aber auch die Möglichkeit mobil zu sein, ist ein wesentlicher Aspekt der Lebensqualität. Um beides zu erreichen, braucht es ein Zusammenspiel zwischen städtebaulichen bzw. freiräumlichen und verkehrlichen Massnahmen. So zieht eine verkehrsberuhigte Begegnungszone zusätzliche Fussgängerinnen und Fussgänger an, welche den öffentlichen Raum beleben – und damit sicherer und attraktiver machen und damit wiederum zu mehr Nutzungen also zu mehr Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten führen. Zugleich minimiert eine umweltfreundliche Mobilität die negativen Auswirkungen des Verkehrs (Lärm, Luft, Flächenverbrauch).

2.2 Zielkonflikte

Der städtische Raum ist begrenzt und muss unterschiedliche Funktionen erfüllen. Dies gilt grundsätzlich, besonders aber für nutzungsintensive Räume wie Quartierzentren und speziell die Innenstadt. Hier ergeben sich Konflikte zwischen Ansprüchen der Verkehrsteilnehmenden einerseits und Ansprüchen von Anwohnerschaft, Arbeitnehmenden und Besucherinnen und Besuchern andererseits. Hinzu kommen die unterschiedlichen Auswirkungen der einzelnen Fortbewegungsarten betreffend Raumbedarf, Emissionen oder Geschwindigkeiten. Insbesondere nachfolgende Zielkonflikte müssen bei der Erarbeitung und Umsetzung der Mobilitätsstrategie beachtet werden:

- **Klimaneutralität versus Erreichbarkeit:** Eine hohe Erreichbarkeit ist für den Wirtschaftsstandort Basel zentral. Dies schliesst die Erreichbarkeit über die Luft, die Strasse, die Schiene und das Wasser mit ein, vor allem auch für den Wirtschafts- und Güterverkehr. Um Klimaneutralität zu erreichen, dürfen langfristig nur emissionsarme, klima- und ressourcenschonende Fahrzeuge eingesetzt werden. Da der Kanton Basel-Stadt nur beschränkt Einfluss auf die Verkehrspolitik anderer Kantone und Länder hat und die Verkehrsnetze zusammenhängen, kann Klimaneutralität im Verkehr nicht eigenständig erreicht werden. Anreize und Regulierungen können helfen, das für den jeweiligen Fahrtzweck optimale Verkehrsmittel zu fördern und die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte voranzutreiben. Die aus Umweltgründen notwendigen Einschränkungen des Autoverkehrs müssen durch entsprechende kollektive Mobilitätsangebote und durch die Förderung aktiver Mobilität kompensiert

werden, um die Erreichbarkeit sicherzustellen. Diese Fortbewegungsarten geniessen im städtischen Raum Priorität gegenüber dem motorisierten Individualverkehr.

- **Erreichbarkeit versus Lebensqualität:** Dieser Gegensatz bildet den Grundkonflikt der Mobilität in allen städtischen Räumen. Städte müssen mit den verschiedenen Verkehrsmitteln gut erreichbar sein, weil sie nur so ihre Funktion als zentrale Orte und Kerne der (Innen-)Entwicklung einer ganzen Region wahrnehmen können. Gleichzeitig erwarten die Bewohnerinnen und Bewohner der Städte möglichst geringe negative Auswirkungen durch Lärm, Luftverschmutzung, Unfälle oder Flächenverbrauch. Der städtische Raum muss für den (motorisierten) Strassenverkehr erschlossen bleiben, speziell für Menschen die darauf angewiesen sind, z.B. wegen einer Behinderung, und für den Wirtschaftsverkehr (Lieferungen, Handwerker, Dienstleistungen usw.). Durch eine weitgehende Elektrifizierung dieser Fahrzeuge können die negativen Auswirkungen auf die Lebensqualität reduziert werden. Für den übrigen Privatverkehr soll die Erreichbarkeit wo möglich mittels kollektiven Mobilitätsangeboten auf längeren Strecken erhöht werden, auf kürzeren Strecken auch durch Förderung der aktiven Mobilität. So können Emissionen und Flächenverbrauch des motorisierten Verkehrs reduziert werden. Um eine angemessene Nutzung des öffentlichen Raumes und ein gutes Stadtbild zu erreichen, müssen zudem die notwendigen Abstellplätze für Autos und Velos möglichst auf Privatgrund angeordnet und der Bedarf an Abstellplätzen etwa durch effiziente, gemeinsame Nutzung (Sharing) reduziert werden.
- **Verkehrssicherheit versus Lebensqualität und Erreichbarkeit:** Die aktive Mobilität leistet den grössten Beitrag an einen stadt- und umweltgerechten Verkehr. Sie nimmt am wenigsten Platz in Anspruch und verursacht praktisch keine Emissionen. Zudem gefährden Zufussgehende und Velofahrenden andere Verkehrsteilnehmende am wenigsten, sind aber selbst den grössten Unfallrisiken ausgesetzt. Eine stärkere Trennung der verschiedenen Verkehrsmittel würde die Konflikte reduzieren. Sie ist aber im dichten städtischen Raum nicht durchgehend möglich, ohne noch mehr Flächen als Fahrbahnen auszuweisen oder die Erreichbarkeit zumindest einzelner Verkehrsmittel zu reduzieren. Der Schlüssel für diesen Zielkonflikt liegt bei der Veränderung der Verkehrsmittelwahl hin zur besonders flächeneffizienten aktiven Mobilität: Wenn der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehr erhöht wird, können gleichzeitig die Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmenden reduziert und die Lebensqualität gesteigert werden. Dabei ist es wichtig, dass Massnahmen zu einer höheren Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs nicht gleichzeitig dessen Erreichbarkeit reduzieren (z.B. durch Umwege).
- **Personenverkehr versus Güterverkehr:** Bei der Ausgestaltung von Massnahmen, die direkt auf den Strassenverkehr wirken, stellt sich die Frage, ob einzelne Verkehrsarten bevorzugt behandelt werden sollen. Für den städtischen Güterverkehr ist diese Frage besonders relevant. Dieser kann im Gegensatz zum Personenverkehr weniger kanalisiert und nicht auf den öffentlichen Verkehr verlagert werden. Ziel ist deshalb, den städtischen Güterverkehr zeitlich und räumlich optimal zu steuern (z. B. bevorzugte Regelungen zu Anlieferzeiten, Dosiersysteme in den Pendlerspitzenzeiten, Zugangsbeschränkungen des Schwerverkehrs zu Quartieren usw.) und positive Anreize für eine effizientere Abwicklung zu setzen (z. B. Entwicklung von City-Logistik-Lösungen).

Trotz allgemeiner Grundsätze lassen sich Zielkonflikte nicht generell lösen. Vielmehr braucht es eine im Einzelfall abgestimmte differenzierte Betrachtung, die die Funktion eines Strassenabschnittes im Netz der einzelnen Verkehrsmittel berücksichtigt. Generell erleichtern tiefe Geschwindigkeiten ein friedliches Miteinander. Sie dienen damit der Verkehrssicherheit und der Lebensqualität. Auch die Erreichbarkeit kann aufgrund erhöhter Kapazitäten von tieferen Geschwindigkeiten profitieren.

Neben den Ansprüchen des Verkehrs sind auch orts- und nutzungsspezifische Anliegen zu berücksichtigen (z.B. angestrebte Veränderungen im Wohnumfeld, Anliegen bezüglich Freiflächen und Begrünung, Berücksichtigung bestehender Gas-, Wasser-, Stromleitungen usw.). Diese Abwägungen erfolgen auch künftig laufend in allen Planungsphasen eines Projekts.

2.3 Herleitung und Erläuterungen zu den Handlungsfeldern

Die Mobilitätsstrategie umfasst die sieben Handlungsfelder gemäss Abbildung 6, die funktional ineinandergreifen und sich gegenseitig ergänzen resp. verstärken. Sie sprechen direkt die oben genannten Wirkungsziele an. Die Handlungsfelder sind aus den grundlegenden verkehrspolitischen Fragen (vgl. Kap. 1.4) und in Abstimmung mit den planerischen Grundlagen hergeleitet worden (vgl. Kap. 1.3):

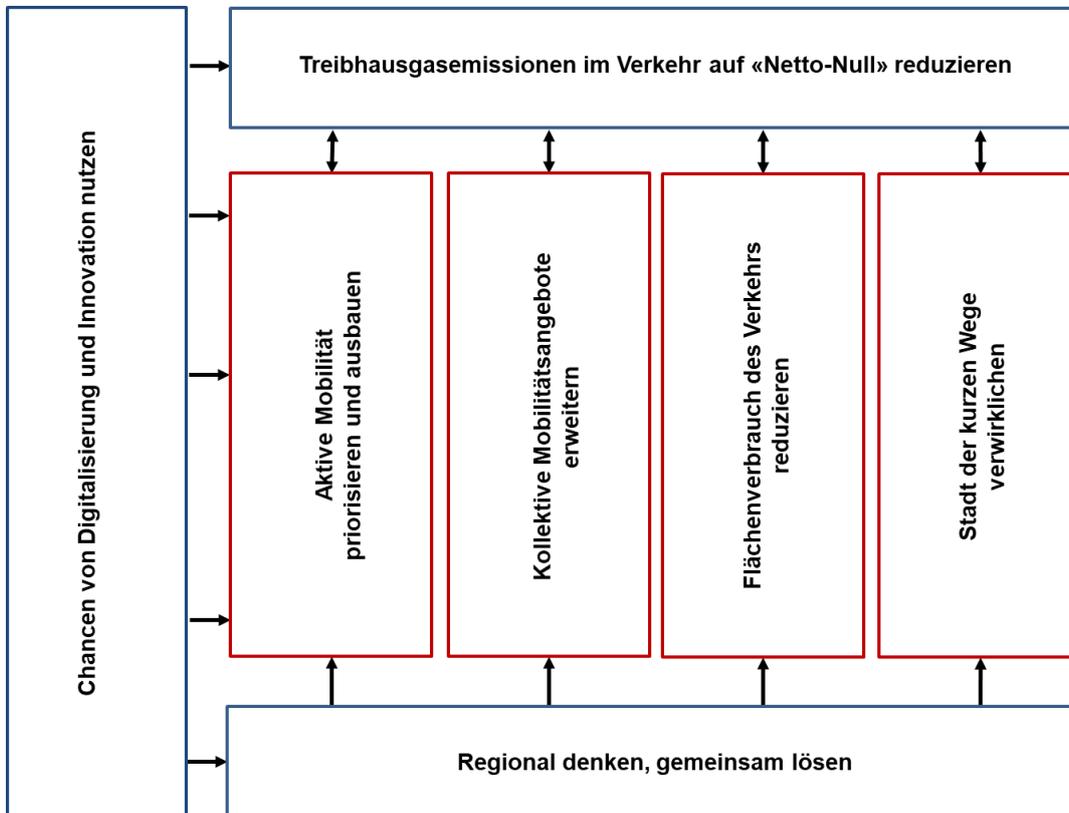


Abbildung 6: Handlungsfelder

Das tragende Gerüst der Mobilitätsstrategie besteht aus vier Handlungsfeldern, die konkrete Infrastrukturen und Angebote von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln fördern:

- Die Fortbewegung mit eigener Muskelkraft verbraucht wenig Energie, stösst keine klimaschädlichen Gase aus und braucht wenig Platz. Das Handlungsfeld «**Aktive Mobilität priorisieren und ausbauen**» enthält alle Massnahmen, welche auf eine Verbesserung der Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr abzielen.
- Damit alle Verkehrsbedürfnisse im engen städtischen Raum Platz finden, müssen Fahrten wenn immer möglich gebündelt werden. Das Handlungsfeld «**Kollektive Mobilitätsangebote erweitern**» umfasst Massnahmen, die das bereits gute Angebot des öffentlichen Verkehrs weiter verbessern sowie Angebote, die zum Teilen von Fahrzeugen beitragen.
- Die für den Verkehr erforderlichen Flächen beanspruchen einen grossen Teil des öffentlichen Raums in den Städten, der auch als Aufenthaltsraum, für Grünflächen oder als Vorbereiche für Gastronomie und Gewerbenutzungen genutzt werden könnte. Das Handlungsfeld «**Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren**» umfasst Massnahmen, die den Flächenverbrauch von stehenden und sich bewegenden Fahrzeugen reduzieren.
- Die Siedlungsstruktur beeinflusst in grossem Masse das Mobilitätsverhalten der Menschen. Das Handlungsfeld «**Stadt der kurzen Wege verwirklichen**» definiert Massnahmen, welche dichte Quartiere mit unterschiedlichen Nutzungen und einer guten Versorgung fördern und Lebensumstände ermöglichen, in denen keine langen Wege zurückgelegt werden müssen.

Diese vier Säulen erhöhen die Effizienz im Verkehr und reduzieren den MIV-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen. Die Handlungsfelder leisten damit einen wesentlichen Beitrag zum Handlungsfeld **«Treibhausgasemissionen im Verkehr auf «Netto-Null» reduzieren»**. Dieses Handlungsfeld möchte insbesondere den CO₂-Ausstoss des Verkehrs reduzieren. Es betrifft vor allem den MIV, der heute noch weitgehend auf Fahrzeugantrieben mit fossilen Brennstoffen basiert (Trams fahren schon lange elektrisch und die Umstellung auf Elektrobusse hat begonnen). Es enthält deshalb Massnahmen zur Förderung CO₂-neutraler Antriebstechnologien und nachfragebeeinflussende Massnahmen, die zu einem umweltfreundlichen Verkehrsverhalten beitragen. Damit unterstützt das Handlungsfeld wiederum kurze Wege, aktive und kollektive Mobilität und eine Reduktion des Flächenverbrauchs. Die meisten Massnahmen in diesem Handlungsfeld zielen auch auf eine Reduktion von Lärm und von Luftschadstoffen. Auf ein eigenes Handlungsfeld für diese Themen wird deshalb verzichtet.

Das Verkehrsgeschehen im Kanton und die Planung der notwendigen Massnahmen wird von diversen Akteuren innerhalb des Kantons, aber auch in den Nachbargemeinden und -kantonen sowie vom nahen Ausland beeinflusst. Das Handlungsfeld **«Mobilität regional denken und gemeinsam lösen»** enthält Massnahmen, welche die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Akteuren und Regionen fördern und zu einer gemeinsamen, abgestimmten Mobilitätspolitik beitragen. Diese Zusammenarbeit bildet das Fundament der ganzen Mobilitätsstrategie. Nur wenn es gelingt, interdisziplinär und grenzüberschreitend eine konsistente Verkehrspolitik aufzubauen und umzusetzen lassen sich die ambitionierten Ziele tatsächlich erreichen.

Neue Entwicklungen und Trends bieten die Chance, die verschiedenen Verkehrsmittel zu vernetzen, einen wesensgerechten Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel zu fördern und damit den Bedarf für ein eigenes (Motor-)Fahrzeug zu senken. Das Handlungsfeld **«Chancen Digitalisierung und Innovation nutzen»** umfasst Massnahmen, in denen mit Hilfe der Digitalisierung und Innovationen nachhaltige Angebote und umweltfreundliches Verkehrsverhalten gefördert wird. Das Handlungsfeld unterstützt damit direkt die vier tragenden Säulen und indirekt auch die Reduktion der Treibhausgase sowie das regionale Denken. In den folgenden Kapiteln werden die einzelnen Handlungsfelder detailliert beschrieben.

2.3.1 Aktive Mobilität priorisieren und ausbauen

Aktive Mobilität umfasst alle Fortbewegungsarten, die ganz oder teilweise auf Muskelkraft basieren. Velofahren, E-Bikefahren und Zufussgehen sind dabei bei Weitem die häufigsten, es gehören aber auch weitere Fortbewegungsmittel wie z.B. Trottinette dazu.

Die Verlagerung von Autofahrten hin zu mit Muskelkraft betriebenen Wegen bietet ein immer noch sehr grosses Potenzial – nicht nur in der Stadt, sondern auch für Fahrten zwischen der Stadt und der Agglomeration. Aktive Mobilitätsformen entlasten die innerstädtischen ÖV-Kapazitäten zu Stosszeiten und tragen zur Lebensqualität bei. Sie wirken sich positiv auf die Gesundheit aus. Das Zufussgehen stellt die flächeneffizienteste Fortbewegungsart dar und ist zudem komplett emissionsfrei. In Kombination mit dem öffentlichen Verkehr kann aktive Mobilität auch längere Autofahrten ersetzen. Entsprechend kommt attraktiven Veloabstellanlagen und hindernisfreien Zugängen an den ÖV-Haltestellen eine hohe Bedeutung zu.

Dieses Handlungsfeld umfasst Massnahmen, welche die Qualität der Infrastrukturen zur Fortbewegung mit eigener Muskelkraft verbessern und die deren Anteil an der gesamten Mobilität erhöhen.

2.3.2 Kollektive Mobilitätsangebote erweitern

Basel verfügt bereits heute über ein dichtes Tram- und Busnetz, das sich bis in die Nachbarkantone und Nachbarländer erstreckt, über ein kundenfreundliches Angebot der S-Bahn sowie über gute Zugverbindungen in nationale und internationale Zentren. Trotz der guten Ausgangslage besteht im Tram- und S-Bahnbereich im Vergleich zu anderen grossen Schweizer Städten jedoch grosser Nachholbedarf. So fehlen grenzüberschreitende Durchmesserlinien auf der S-Bahn weitgehend

und das Tramnetz fährt im Wesentlichen auf demselben Streckennetz wie vor 100 Jahren. Hier muss das Angebot ausgebaut, beschleunigt und betrieblich optimiert werden. Zugleich sind neue Entwicklungsgebiete angemessen zu erschliessen. Nur die hohen Transportkapazitäten im öffentlichen Verkehr ermöglichen es, das grosse (Pendler-)Verkehrsaufkommen über grosse Strecken sehr flächeneffizient und umweltfreundlich zu bewältigen. Der öffentliche Verkehr ist und bleibt das Rückgrat unseres erfolgreichen Verkehrssystems. Aufgrund des anhaltenden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums ist mit einer weiteren Zunahme des Verkehrs zu rechnen.

Dieses Handlungsfeld umfasst neben den etablierten ÖV-Angebotsformen mit Tram, Bus und S-Bahn auch neue gemeinschaftliche Mobilitätsdienstleistungen, die das Teilen von Fahrten im Individualverkehr fördern. Damit kann die Auslastung der Fahrzeuge im Strassenverkehr erhöht werden.

Um die Erschliessung des Kantons mit kollektiven Mobilitätsangeboten zu verbessern, enthält das Handlungsfeld Massnahmen, damit Infrastruktur und Angebote des öffentlichen Verkehrs laufend ausgebaut, kundenfreundlichere Tarife entwickelt und Fahrzeiten verkürzt werden. Auch weitere Angebote zur gleichzeitigen gemeinsamen Nutzung von Fahrzeugen fallen in dieses Handlungsfeld.

2.3.3 Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren

Ein grosser Anteil des öffentlich zugänglichen Raumes ist mit Flächen belegt, die für den fahrenden und ruhenden Verkehr reserviert sind. Dieser Raum wird anderen Nutzungen wie zum Beispiel dem Aufenthalt, Grünraum oder Boulevardgastronomie entzogen. Die Verlagerung auf besonders flächeneffiziente Verkehrsmittel, wie den öffentlichen Verkehr oder den am wenigsten Platz beanspruchenden Fussverkehr ist in anderen Handlungsfeldern abgedeckt. Auch die Verlagerung vom MIV auf den Veloverkehr spart Flächen. Aber auch Velos brauchen Abstellplätze. Dies führt vor allem in der Innenstadt und rund um die Bahnhöfe zu Konflikten.

Der Automarkt entwickelt sich gegenwärtig in Richtung grösserer und schwererer Fahrzeuge. Hinzu kommt, dass die Auslastung individuell genutzter Fahrzeuge sehr tief ist. Dieses Handlungsfeld konzentriert sich darauf, diesen Trends entgegen zu wirken und den Flächenverbrauch des MIV durch Effizienzsteigerungen zu reduzieren. So kann mit der geteilten Nutzung von Fahrzeugen, die Fahrzeuganzahl und damit auch die benötigte Abstellfläche reduziert werden. Auch eine bessere Auslastung bestehender (privater) Abstellplätze oder eine Reduktion der durchschnittlichen Fahrzeuggrösse führen zu einer Reduktion der benötigten Parkplatzanzahl im Strassenraum. Ein Anreiz zur Reduktion der Fahrzeuggrösse kann beispielsweise durch die Einführung von Kleinparkfeldern erreicht werden. Auch im fließenden Verkehr gibt es Potenziale: so können z.B. wenig benutzte Abbiegespuren oder überdimensionierte Strassenflächen anderen Nutzungen zugeführt werden.

Das Handlungsfeld enthält Massnahmen zur optimierten Nutzung des Strassen- und des Parkraums. Dazu gehört auch das Aufzeigen der Chancen, die sich aus alternativen Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raumes ergeben.

2.3.4 Stadt der kurzen Wege verwirklichen

Siedlung und Verkehr stehen in einem direkten Zusammenhang. Siedlungsentwicklung und Nutzungsplanung beeinflussen den Verkehr in seinem Aufkommen und seiner Ausprägung, so wie die Verkehrsentwicklung die Siedlung in ihrer Ausdehnung und Erschliessung beeinflusst. Die baselstädtische Verkehrspolitik basiert auf einer dichten und vielfältigen Siedlungsstruktur mit lebendigen Quartieren, die kurze Wege zwischen Wohnen, Arbeiten, Einkauf und Freizeit ermöglichen. Diese Qualitäten sind auch bei der weiteren Stadtentwicklung zu berücksichtigen. 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 den Zentren der Quartiere sollen die Bedürfnisse der Fussgängerinnen und Fussgänger an oberster Stelle stehen, auch wenn dafür das öffentliche Abstellplatzangebot oder die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den fliessenden Verkehr reduziert werden müssen. Der öffentliche Raum soll so gestaltet werden, dass er von allen Personen genutzt werden kann und somit die Anforderungen an die Hindernisfreiheit erfüllt. Auch der Güterverkehr kann zur Stadt der kurzen Wege beitragen. Durch optimierte Lieferketten und innovative Zustellkonzepte können die Effizienz gesteigert und die Weglänge verkürzt werden.

Dieses Handlungsfeld enthält infrastrukturelle und betriebliche Massnahmen im Strassenraum, welche die Qualität des öffentlichen Raumes erhöhen. Die Mobilitätsstrategie enthält dabei nur verkehrliche Massnahmen. Raumplanerische und städtebauliche Massnahmen zur Förderung einer Stadt der kurzen Wege sind im kantonalen Richtplan und im Agglomerationsprogramm Basel verankert und unterstützen dieses Handlungsfeld.

2.3.5 Treibhausgasemissionen im Verkehr auf «Netto-Null» reduzieren

Das Handlungsfeld zur Reduktion der Treibhausgase im Verkehr zielt darauf ab, den Anteil emissionsarmer, ressourcenschonender und klimafreundlicher Mobilität am Verkehrsaufkommen zu erhöhen. Dies kann durch die Dekarbonisierung¹⁴ der Fahrzeugantriebe erreicht werden. Elektrofahrzeuge sind emissionsarm und klimaschonend und können die Emissionen des MIV im Betrieb senken, wenn sie mit Strom aus erneuerbaren Quellen betrieben werden. Gängige Personenwagen wurden in den letzten Jahren schwerer und grösser. Eine reine Elektrifizierung der Antriebe reicht deshalb nicht aus. Es braucht auch eine Trendumkehr, weg von immer grösseren Fahrzeugen hin zu kleinen, leichten und energieeffizienten Autos.

Ein zweiter Ansatz betrifft die Beeinflussung der Nachfrage. So führen weniger und kürzere Wege direkt zu einem geringeren Energieverbrauch und zu weniger Treibhausgasemissionen. Eine Verschiebung von Verkehrsmittelanteilen weg vom motorisierten Individualverkehr hin zu Kollektivverkehr sowie aktiver Mobilität senkt den Energieverbrauch pro Kilometer. Dazu muss die Verkehrsmittelwahl dahingehend gelenkt werden, dass jeweils das geeignetste Verkehrsmittel für den jeweiligen Fahrtzweck eingesetzt wird.

Das Handlungsfeld betrifft nicht nur den Personenverkehr, sondern auch den Güterverkehr und Baufahrzeuge. Die Umstellung auf E-Mobilität bzw. andere ressourcenschonende Antriebstechniken ist besonders im Güterverkehr relevant, da sich diese Transporte in städtischen Agglomerationen nur schwer auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagern lassen. Schliesslich kann auch eine innovative Energieversorgung mit Verkehrsmitteln verknüpft werden. Bei einer optimalen Ausgestaltung kann die Elektromobilität auch einen Beitrag zur Stabilität des Stromnetzes leisten.

Das Handlungsfeld umfasst Mobilitätsmanagementmassnahmen zur zielgruppenspezifischen Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens sowie Massnahmen, die eine Dekarbonisierung der Fahrzeugantriebe fördern.

2.3.6 Mobilität regional denken und gemeinsam lösen

Aufgrund der starken (Pendler-)Verflechtungen muss eine nachhaltige Verkehrspolitik über die gesamte Region Basel abgestimmt sein. Für das Verkehrsgeschehen im Kanton sind die regionalen Massnahmen ebenso wichtig wie die vom Kanton eigenständig realisierten Projekte. Dies gilt einerseits für die Angebotsentwicklung des öffentlichen Verkehrs und die hierfür erforderlichen Ausbauten der Infrastruktur. Andererseits können auch das regionale Strassen- und Veloroutennetz nur mit den Partnern in der Region und in Koordination mit den nationalen Behörden weiterentwickelt werden. Ein wichtiges Instrument für diese Koordination ist das Agglomerationsprogramm Basel, das – kohärent mit den kantonalen Richtplänen – die Raum- und Siedlungsplanung in der ganzen Region abstimmt und damit eine umweltfreundliche Mobilität ermöglicht. Zudem müssen

¹⁴ Dekarbonisierung bezeichnet die Umstellung einer Wirtschaftsweise in Richtung eines geringeren CO₂-Ausstosses

die Anreize, die sich aus der Steuerpolitik, der Energiepolitik und weiteren Politikbereichen ergeben, konsistent auf die gewünschte Verkehrsentwicklung ausgerichtet sein.

Dieses Handlungsfeld besteht aus Massnahmen, welche einerseits die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Akteuren der Verkehrspolitik wie Behörden, Unternehmen und Bevölkerung und andererseits die Zusammenarbeit über politische Grenzen hinweg fördern. Dazu gehören auch regionale Planungsinstrumente und Massnahmen, die nur gemeinsam grenzüberschreitend umgesetzt werden können.

2.3.7 Chancen von Digitalisierung und Innovationen nutzen

Immer mehr Menschen sind heute flexibel bei der Wahl ihres Verkehrsmittels. Die Grenzen zwischen den Verkehrsangeboten werden zudem zunehmend unscharf: Öffentliche Angebote werden individueller (z.B. On-Demand Angebote) und private Verkehrsmittel teilweise öffentlicher (z.B. Mitfahrgelegenheiten oder Ridepooling-Angebote). Der Schlüssel für eine attraktive Verknüpfung dieser verschiedenen Angebote liegt in der Digitalisierung. Mit dem Smartphone wird es möglich, diese intelligent und wesensgerecht zu nutzen und zu kombinieren: Informationen werden zugänglich, Reservierungen können einfacher getätigt werden und der Zugang sowie die Abrechnung erfolgt über ein System. Damit wird eine umweltfreundliche Mobilität attraktiver und einfacher. Bessere Daten und Informationen über die Mobilitätsbedürfnisse erlauben auch eine optimierte Planung. So können digitale Lösungen helfen, den Verkehr gezielt zu lenken, Verkehrsspitzen zu brechen und den Verkehr allgemein zu reduzieren.

In Basel-Stadt werden regelmässig innovative Ansätze erprobt und Pilotversuche durchgeführt oder begleitet. Durch eine kontinuierliche Begleitung der neusten technologischen Entwicklungen können deren Chancen und Potenziale erkannt und im Sinne der kantonalen Verkehrspolitik genutzt werden. Diesem Handlungsfeld sind alle Massnahmen zugewiesen, die digitale und innovative Lösungsansätze testen und umsetzen. Dazu gehören intelligente Anreizsysteme zur Steuerung der Mobilität und digitale Lösungen für eine Vernetzung der Verkehrsmittel sowie eine vereinfachte Nutzung der städtischen Verkehrsangebote.

3. Massnahmenplan

Die aus den Wirkungszielen abgeleiteten Handlungsfelder der Mobilitätsstrategie in Kapitel 2.3 bilden den Rahmen für den nachfolgend beschriebenen Massnahmenplan. Die Massnahmen stammen aus verschiedenen Grundlagen:

- Die weiterhin zweckmässigen, noch nicht umgesetzten Massnahmen aus dem Verkehrspolitischen Leitbild von 2015 und dem zugehörigen Aktionsplan 2018–2021 wurden übernommen.
- Die Empfehlungen der Studie über die Handlungsspielräume der Städte für eine klimaneutrale Mobilität (Städteverband, 2020) wurden mit dem bisherigen Massnahmenplan abgeglichen und für erkannte Lücken wurden neue Massnahmen aufgenommen.
- Vorschläge verschiedener Verkehrsverbände für zusätzliche Massnahmen wurden geprüft und, soweit sie umsetzbar und zielführend sind, aufgenommen.
- Als zusätzliche Inspirationsquelle dienten auch die Mobilitätsstrategien anderer Städte.

Als Resultat hat der Regierungsrat einen Plan mit prioritären Massnahmen innerhalb der Handlungsfelder entwickelt. Dieser Plan orientiert sich an folgenden Grundsätzen:

- **Wirksamkeit:** Die Massnahmen sollen möglichst zu allen vier Wirkungszielen beitragen. Neue Massnahmen sollen in erster Linie die Klimaneutralität in der Mobilität fördern, ohne die gute Erreichbarkeit von Basel-Stadt einzuschränken.
- **Kostenminimierung:** Die vorhandenen Ressourcen sind zielgerichtet einzusetzen sowie laufende oder geplante Aktivitäten/Programme sind zu optimieren.
- **Regionale Abstimmung:** Der städtische Strassenverkehr besteht nur zu rund 30% aus städtischem Binnenverkehr. Eine sinnvolle Verkehrsplanung und Massnahmen mit Wirkung über die Stadtgrenzen hinaus müssen deshalb mit den regionalen Partnern abgestimmt werden. Der Verkehr von ausserhalb des Kantons und der Transitverkehr können nur gemeinsam beeinflusst werden. Das Agglomerationsprogramm Basel bietet für die Kooperation mit den Nachbarbehörden eine wichtige Plattform.
- **Monitoring und Flexibilität:** Die Wirkungen der Massnahmen sollen regelmässig überprüft werden. Basierend auf den Ergebnissen des Monitorings sind der Massnahmenplan in periodischen Abständen anzupassen und die Schwerpunkte gegebenenfalls neu auszurichten (so wie das bereits beim Verkehrspolitischen Leitbild gemacht wurde).



Die Handlungsfelder und deren gegenseitige Beeinflussung sind in Kapitel 2.3 beschrieben. Die Abbildung 7 zeigt darauf aufbauend, die Zuordnung der Massnahmen zu den Handlungsfeldern. Die meisten Massnahmen erzeugen Wirkungen in mehr als einem Handlungsfeld. Die gewählte Zuordnung ergibt sich aus dem hauptsächlichen Effekt der Massnahme bzw. aus den Grundsätzen gemäss Kapitel 2.3: Massnahmen zu konkreten Infrastrukturen und Angeboten sind den vier Säulen zugeordnet, verkehrsmittelübergreifende Fördermassnahmen bilden das Dach (Treibhausgasemissionen im Verkehr reduzieren) oder das Fundament (Regional Denken). Das Handlungsfeld zu Digitalisierung und Innovation kann alle anderen Handlungsfelder beeinflussen, indem Spielräume vergrössert und neue technische Lösungsansätze entwickelt werden.

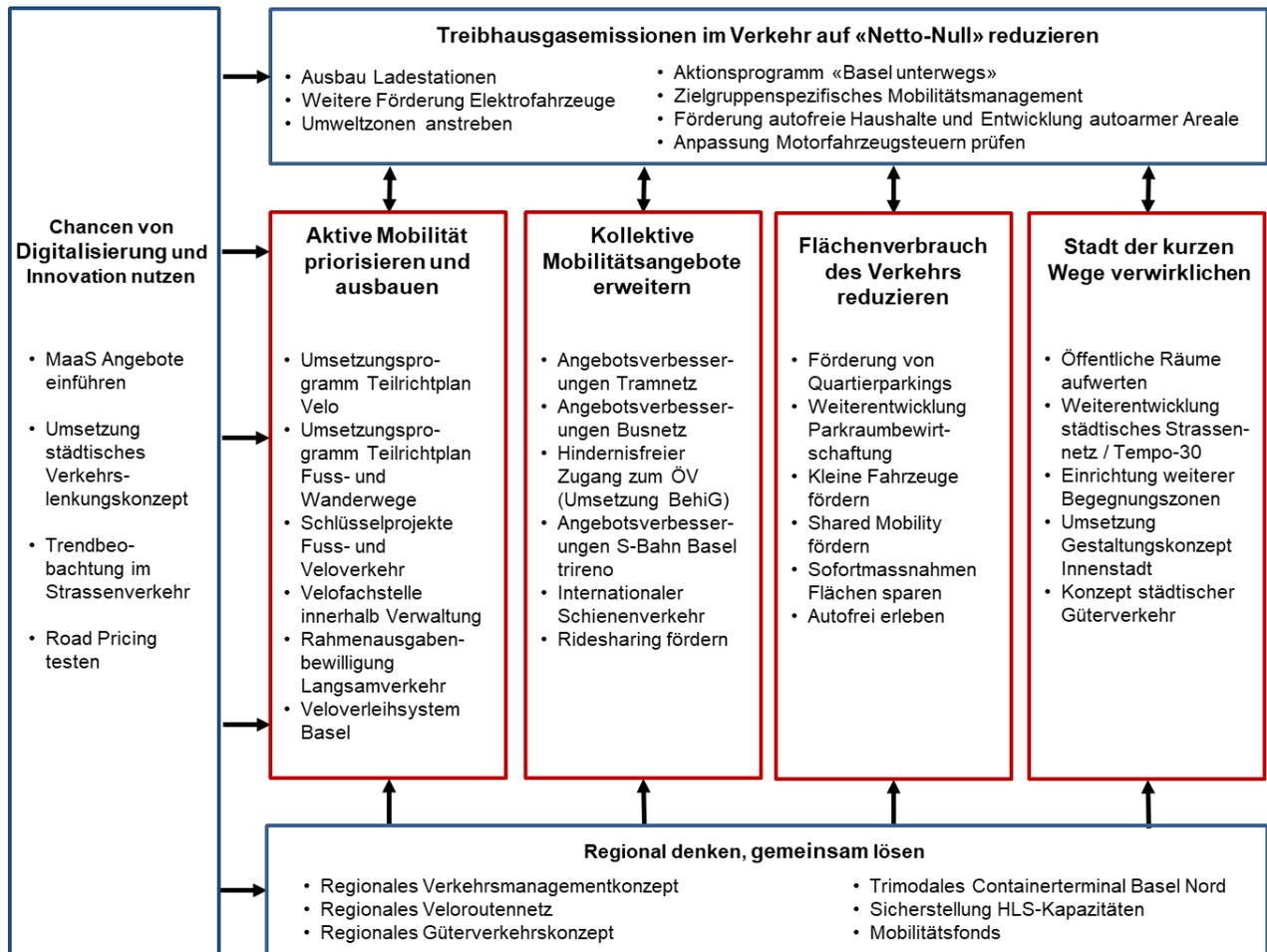


Abbildung 7: Massnahmenplan

Nachfolgend werden die konkreten Massnahmen nach Handlungsfeldern dargestellt und beschrieben.

3.1 Aktive Mobilität priorisieren und ausbauen

Der Regierungsrat hat Anfang Juli 2019 den aktualisierten Teilrichtplan Velo sowie den Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege erlassen. Mit diesen beiden behördenverbindlichen Planungsinstrumenten werden die Anforderungen des Fuss- und des Veloverkehrs an übergeordnete Planungen formuliert. Zu den Teilrichtplänen Velo sowie Fuss- und Wanderwege wurden Umsetzungsprogramme erarbeitet. Die Schwachstellen werden in den nächsten Jahren laufend behoben, zudem werden die Lücken in den Velo-, Fuss- und Wanderwegnetzen geschlossen. Die Massnahmen werden soweit zweckmässig mit der Erhaltungsplanung und nach Möglichkeit mit dem anstehenden Ausbau des Fernwärmenetzes koordiniert und umgesetzt. Anpassungen, die nur wenig bauliche Veränderungen bedingen, sollen rasch unabhängig von Erhaltungsmaßnahmen realisiert werden. Dazu hat der Regierungsrat am 28. Juni 2022 die Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr (RAB LV II) genehmigt. Dank der RAB LV II können Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen schneller umgesetzt und damit die von Politik und der Basler Stimmbevölkerung gewünschte Wirkung rascher erzielt werden. Das Geschäft liegt aktuell beim Grossen Rat. Grundsätzlich strebt der Kanton an, den Veloverkehr getrennt vom Fussverkehr zu führen, wo möglich sollen aber Synergien (z.B. neue Brücken) genutzt werden. Mit dem Aufbau einer neuen Fachstelle Velo möchte der Kanton den Anliegen des Veloverkehrs zusätzlich Nachdruck verleihen und gleichzeitig den Auftrag aus der neuen Gesetzgebung des Bundes erfüllen.

Damit mehr Menschen mit dem Velo unterwegs sind, muss die subjektiv als ungenügend empfundene Verkehrssicherheit¹⁵ verbessert werden. Das Veloroutennetz (Basisnetz) soll dazu dienen, komplexe und stark befahrene Verkehrsknoten auf alternativen Routen zu umfahren. Die Lücken in diesem Netz sollen deshalb geschlossen werden (z.B. Bachletten–Gundeldingen, Dreiländereck–Weil Friedlingen). Die Velovorzugsroute ist eine neue Netzkategorie, die in der Schweiz immer mehr an Bedeutung gewinnt. Mittels Velovorzugsrouten sollen die wichtigsten Verbindungen aus der Agglomeration attraktiv durch die Stadt weitergeführt werden. Solche Vorzugsrouten bieten eine hohe Sicherheit und gewährleisten ein schnelles Vorankommen. Zudem sollen sie im Strassenraum gut ersichtlich sein und damit auch eine Vorzeigefunktion übernehmen.

Weiter soll der Veloverkehr ein attraktiveres Angebot öffentlicher Abstellplätze erhalten. Neben kleinen dezentralen Anlagen braucht es dazu als strategische Massnahmen grössere Velostationen an wichtigen Zielen (z.B. Badischer Bahnhof, Innenstadt). An Orten mit hohem Nutzungsdruck sind hierfür auch Lösungen ausserhalb der Allmend denkbar. Neben den öffentlichen Abstellplätzen sollen auch bei privaten Nutzungen die erforderliche Anzahl an Veloabstellplätzen in guter Qualität realisiert werden. Darauf nimmt der Kanton über die Bau- und Planungsgesetzgebung und die Bewilligungspraxis entscheidenden Einfluss.

Darüber hinaus bedarf es laufender (flächendeckender) Optimierungen in vielen kleinen und mittleren Projekten (z.B. Sanierung Fussgängerstreifen, Trottoirüberfahrten, Begegnungszonen) und der konsequenten Berücksichtigung der Fussgängerbedürfnisse bei der Gestaltung des öffentlichen Raums.

Nicht jeder in Basel hat ein Velo zur Verfügung und häufig ist das eigene Velo nicht dort, wo es gerade benötigt wird. Mit einem Veloverleihsystem wurde deshalb ein Angebot gestartet, damit Wege auf der ersten und letzten Meile flexibel mit Leihvelos zurückgelegt werden können. Mit der laufenden Erweiterung des Angebotes kann die Erreichbarkeit in Gebieten und zu Zeiten mit weniger dichtem ÖV-Angebot durch ein flächeneffizientes System erhöht werden.

¹⁵ Ergebnis aus Veloklimatest 2021

| Aktive Mobilität priorisieren und ausbauen | | |
|--|--|---------------------|
| Massnahme | Ergebnis | Zeithorizont |
| Umsetzungsprogramm Teilrichtplan Velo | Bauliche Umsetzung | 2016–2030 |
| | Realisierung laufende Projekte auf Velorouten (Eigenleistungen oder Agglomerationsprogramm 1./2. Generation) | 2012–2027 |
| | Realisation priorisierte Velorouten 1. Etappe (A-Projekte, Agglomerationsprogramm 3. Gen.) | 2019–2025 |
| | Realisation Netzlücken Velorouten (A-Projekte, Agglomerationsprogramm 4. Gen.) | 2024–2028 |
| | Kantonale Bike&Ride-Anlagen (Aggloprogramm 2. Generation) | 2019–2027 |
| | Schwachstellenanalyse Knoten inkl. Anpassungen teilweise im Rahmen Erhaltungsplanung | 2021–2030 |
| | Aufhebung Autoparkplätze entlang Tramschienen (bei ungenügendem Abstand) | 2020–2022 |
| | Einführung Velostrassen, ausgeweitete Radstreifen, Rechtsabbiegen bei Rot | 2021–2024 |
| Umsetzungsprogramm Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege | Bauliche Umsetzung | 2020–2030 |
| | Realisierung laufende Projekte aus Fussverkehrsverbindungen (Eigenleistungen oder Agglomerationsprogramm 1./2. Generation) | 2012–2027 |
| | Realisation Netzlücken Fuss- und Wanderwegrouten (A-Projekte, Agglomerationsprogramm 4. Gen.) | 2024–2028 |
| | Strategie Mischverkehrsflächen Fuss- / Radverkehr (inkl. Umsetzung teilweise im Rahmen Erhaltungsplanung) | 2022–2030 |
| Schlüsselprojekte Fuss- und Veloverkehr | Bauliche Umsetzung | 2018–2035 |
| | Bau Velostation Badischer Bahnhof | ab ca. 2027 |
| | Bau Fuss- und Velobrücke Zolli | ab 2030 |
| | Velovorzugsrouten umsetzen | 2023–2035 |
| | Erweiterung Veloabstellplätze Basel SBB | laufend |
| | Velostationen Basler Innenstadt | 2017–2035 |
| Velofachstelle innerhalb der Verwaltung | Kantonale Fachstelle einrichten | 2023–2024 |
| Zweite Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr | Schaffung Finanzierungsinstrument für mittel-grosse Projekte Fuss- und Veloverkehr | 2021–2022 |
| Veloverleihsystem Basel | Realisierung und Betrieb | ab 2021 |
| | Aufbau und Betrieb des Veloverleihsystems (mit Option auf Verlängerung) | 2021–2026 (2029) |
| | Begleitung / Unterstützung Ausbau über Stadtgrenzen hinaus | ab 2022 |

3.2 Kollektive Mobilitätsangebote erweitern

Der «klassische» öffentliche Verkehr mit aufeinander abgestimmten Angeboten der S-Bahn, der Tram- und Buslinien wird auch in Zukunft das Rückgrat der kollektiven Verkehrsangebote darstellen. Dieser öffentliche Verkehr wird gemäss den nachfolgenden Ausführungen weiterentwickelt. Er ist auch die Basis für attraktive multimodale Angebote. Ergänzungen mit neuen kollektiven Mobilitätsangeboten erhöhen die Attraktivität und füllen Lücken im bestehenden System. Damit tragen die neuen Angebote zu durchgehenden Wegekettungen von «Tür zu Tür» bei, die ohne eigenes Auto möglich sind. Dies erzeugt auch zusätzliche Nachfrage im öffentlichen Verkehr.

Mit der Umsetzung der Tramnetzentwicklung werden heutige und künftige Arbeitsplatzzentren und Wohngebiete erschlossen und miteinander verbunden. Die Fahrgäste profitieren von mehr Direktverbindungen und kürzeren Reisezeiten. Zugleich entlastet das Tramangebot die Strassen. Die neuen Tramstrecken verteilen Tramlinien und Fahrgäste besser über das gesamte Netz, was Stabilität und Flexibilität im Betrieb erhöht. Der Korridor Aeschenplatz–Barfüsserplatz–Claraplatz kann durch neue Linienführungen vom Tramverkehr entlastet werden und das Leimental wird besser an den Bahnhof Basel SBB angebunden. Um diese Ziele zu erreichen sind für das Tramnetz in Basel-Stadt vier Infrastrukturprojekte vordringlich: Die neuen Streckenabschnitte ins Klybeck, durch den Claragraben und durch den Petersgraben sowie die Margarethenverbindung. Angestrebt wird eine Inbetriebnahme der genannten Projekte im Zeitraum 2027 bis 2030.

Mit Angebotsverbesserungen im Busnetz erhöht der Kanton Basel-Stadt die Attraktivität des ÖV laufend, beispielsweise durch neue Angebote, Taktverdichtungen oder Zusatzkurse. Im ÖV-Programm 2022–2025 liegt der Schwerpunkt auf Verbesserungen im Busnetz: Unter anderem soll die Buslinie 30 mit Entlastungskursen verdichtet werden. Die neue Busverbindung zwischen dem Bachgrabengebiet und dem Bahnhof St. Johann hat ihren Betrieb bereits aufgenommen. Die ÖV-Erschliessung des Dreispitz-Areals wird verbessert und das Busnetz in Riehen wird optimiert.



Attraktive Umsteigemöglichkeiten zwischen den verschiedenen ÖV-Angebote sind für deren Benutzung ebenfalls sehr wichtig. Umsteigepunkte sind zudem ideale Orte für eine Verknüpfung mit Sharingangeboten (vgl. Ausführungen zu Sharinghubs in Kap. 3.3).

Der hindernisfreie Zugang zum ÖV wird entsprechend den Bundesvorgaben laufend erleichtert. Per Ende 2021 sind im Kanton 106 Halteketten so umgebaut, dass sie von mobilitätseingeschränkten Personen selbstständig genutzt werden können. 80% der Tramhaltestellen und über 90% der Bushaltestellen sind bereits mit der Klapprampe zugänglich. Der Regierungsrat strebt den Abschluss per Ende 2028 an, wobei Synergien mit der Erhaltungsplanung genutzt werden.

Das S-Bahn-Angebot wird trinational weiterentwickelt und der Takt verdichtet. In Zukunft soll auf den Hauptstrecken im Kernbereich der Agglomeration ein Viertelstundentakt angeboten werden. Um die Linien aus der Schweiz, Frankreich und Deutschland zu attraktiven Durchmesserlinien zu verknüpfen, braucht es das Herzstück, die unterirdische Verbindung zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof. Im Rahmen dieses Projekts sind zusätzlich vier innenstädtische S-Bahn Haltestellen geplant (Basel-Mitte, Klybeck, Solitude, Morgartenring). Damit wird das Angebot für ÖV-Kundinnen und -Kunden deutlich verbessert, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr.

Im Fernverkehr hat der Kanton keine Befugnisse und entsprechend auch nur geringe Einflussmöglichkeiten. Für die wirtschaftliche Entwicklung von Basel und für einen nachhaltigen Fernverkehr ist es aber äusserst wichtig, dass komfortable Zugverbindungen mit gegenüber dem Flugzeug konkurrenzfähigen Reisezeiten in die wirtschaftlichen Zentren Europas existieren. Der Regierungsrat setzt sich deshalb bei den zuständigen Behörden für entsprechende Angebote inkl. Nachtzügen ein. Neben den konkreten Zugverbindungen braucht es auch Verbesserungen im Vertrieb für den internationalen Verkehr, d.h. eine einfachere Buchung von grenzüberschreitenden Tickets.

Durch die Unterstützung privater Initiativen im Bereich Ridesharing¹⁶ wird ein Beitrag zur Erhöhung der Auslastung im MIV und somit zu weniger Fahrzeugfahrten geleistet. Konkret werden vermehrt Massnahmen zur Förderung von Fahrgemeinschaften auf dem Arbeitsweg in betriebliche Mobilitätskonzepte eingebaut sowie der Ridepooling-Versuch der BVB vorangetrieben.

| Kollektive Mobilitätsangebote erweitern | | |
|---|--|------------------|
| Massnahme | Ergebnis | Zeithorizont |
| Angebotsverbesserungen Tramnetz (inkl. Infrastrukturausbau) | Planung, Projektierung und Realisation von neuen Streckenabschnitten und darauf abgestimmtes Liniennetz | 2020–2035 |
| | Angebotsoptimierung Tramnetznetzentwicklung | ab 2028 |
| | Angebotsausbau Abendverkehr / Verbesserungen im Spätangebot Tramnetz | 2023–2030 |
| | Aktuelle Korridorstudien : | |
| | • Tram Kleinhüningen–Bahnhof Saint-Louis (mit Rheinbrücke) | 2023–2025 |
| | • Tram 30 Kleinbasel | 2024–2026 |
| | Aktuelle Vorstudien | |
| | • Tram Bachgraben | 2021–2023 |
| | • Tram 30 Grossbasel | 2021–2023 |
| | • Tram Klybeck-Westquai | 2022–2025 |
| | Aktuelle Vorprojekte inkl. GRB zur Umsetzung | |
| | • Tram Claragraben | 2021–2023 |
| | • Tram Petersgraben | 2021–2023 |
| • Tram Letten | 2021–2023 | |
| • Tram Klybeck | 2021–2024 | |
| • Tram Margarethenverbindung | 2022–2023 | |

¹⁶ Unter Ridesharing sind Angebote zusammengefasst, die eine gemeinsame Fahrt verschiedener Personen in einem Fahrzeug zum Ziel haben, wie zum Beispiel Mitfahrzentralen oder On-Demand ÖV-Angebote.

| Angebotsverbesserung Busnetz (inkl. Infrastruktur) | Inbetriebnahme | 2022–2030 |
|---|---|---------------------|
| | Angebotsausbau Abendverkehr / Verbesserungen im Spätangebot Busnetz | 2023–2030 |
| | Einsatz zusätzlicher Verdichtungskurse Linie 30 | laufend nach Bedarf |
| | Verlängerung Buslinie 64 vom Bachgraben bis Bahnhof St. Johann | 2022 |
| | Verlängerung Buslinie 46 vom Badischen Bahnhof bis Muttenz | 2022 |
| | Verbesserung der Anbindung des Dreispitzareals durch Anpassung der Linien 37 | 2022 |
| | Kapazitätserhöhung Linie 50 (Einsatz von Doppelgelenkbusse) | 2023 |
| | Optimierung Buskonzept Riehen | 2023 |
| | Weiterer Angebotsoptimierung gemäss Busnetzentwicklung | ab 2026 |
| | Projektierung und Ausführung von Infrastrukturanpassungen infolge von Angebotsänderungen | laufend |
| Hindernisfreier Zugang zum ÖV (Umsetzung BehiG) | Bauliche Hürden für den Zugang zum ÖV sind beseitigt | 2013–2028 |
| | Umbau von ca. 150 Teilhaltestellen | 2013–2023 |
| Angebotsverbesserungen S-Bahn Basel trireno (inkl. des notwendigen Infrastrukturausbaus) | Ausbauten Zufahrtsstrecken, Bau Herzstück, Inbetriebnahme Viertelstunden-Takt mit Durchmesserlinie | 2025–2050 |
| | Viertelstundentakt Basel SBB – Liestal | 2025 |
| | Viertelstundentakt Basel SBB – Aesch | 2028–2030 |
| | Neue Haltestelle Solitude | 2028–2030 |
| | Bahnanbindung EAP inkl. Viertelstundentakt Basel SBB–EAP und Haltestelle Morgartenring | 2028–2032 |
| | Elektrifizierung Hochrheinstraße inkl. Taktverdichtung | 2027–2030 |
| | Taktverdichtung Basel Badischer Bahnhof – Lörrach | 2030–2035 |
| | Realisierung Herzstück Basel | 2040–2050 |
| Internationaler Schienenverkehr | Lobbyarbeit für gute Tag- und Nachtverbindungen und attraktive Vertriebskanäle | laufend |
| Ridesharing fördern | Unterstützung privater Initiativen zur Erhöhung der Fahrzeugauslastung | laufend |
| | Ridesharing als Massnahme in betrieblichen Mobilitätskonzepten | laufend |
| | Unterstützung Ridepooling-Versuch der BVB | 2022–2023 |

3.3 Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren

Abgestellte Motorfahrzeuge beanspruchen grosse Flächen im öffentlichen Raum. Der Bestand soll deshalb möglichst reduziert und die vorhandenen privaten und öffentlichen Parkplätze sollen flächensparend angeordnet und effizient genutzt werden. Zudem sollen Abstellplätze möglichst aus dem öffentlichen Strassenraum in private Tiefgaragen verlagert werden. Zu dieser «künftigen Parkierungspolitik» hat der Grosse Rat im Juni 2021 die notwendigen Gesetzesanpassungen beschlossen und der Regierungsrat per 1. August 2022 die dazugehörige Verordnung (Parkplatzverordnung) aktualisiert. Um die gewünschte Verlagerung z.B. durch die Förderung von Quartierparkings tatsächlich zu erreichen, möchte der Regierungsrat künftig Projekte für Quartierparkings aktiv entwickeln. Zudem soll die Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums durch die Einführung von grössenabhängigen Parkkartengebühren weiterentwickelt und die effiziente Nutzung über Auslastungserhebungen periodisch überprüft werden.

Mittels Shared Mobility¹⁷ soll der Anteil Fahrten mit geteilten Fahrzeugen erhöht werden. Geteilte Fahrzeuge sind insofern flächeneffizienter, als durch die Mehrfachnutzungen der Fahrzeugbesitz abnimmt und damit auch weniger Abstellfläche benötigt wird. Pilotprojekte sollen laufend ermöglicht, unterstützt und deren Auswirkungen analysiert werden. Zur Unterstützung können auch für Shared Mobility reservierte Parkplätze im öffentlichen Strassenraum gehören. Der Markt ist aktuell sehr dynamisch. Es geht darum, in den nächsten Jahren die optimalen Systeme zu finden und die kritischen Elemente, wie z.B. wild abgestellte Fahrzeuge, mit geeigneten Rahmenbedingungen zu reduzieren. Mittels Sharing-Hubs sollen geeignete Angebote untereinander und mit anderen Verkehrsangeboten vernetzt werden. Diese Hubs sind so zu gestalten, dass auch unabhängig von Sharingsystemen attraktive Umsteigebeziehungen zwischen ÖV-Angeboten entstehen.

Mit verschiedenen beispielhaften Sofortmassnahmen im Strassenraum soll die Flächeneffizienz des Strassenverkehrs rasch erhöht werden. Dazu sollen Fahrspuren des MIV und überdimensionierte Strassenflächen auf ihre Notwendigkeit überprüft und wo möglich mittels einfacher rasch realisierbarer Massnahmen umgenutzt bzw. anders zwischen Verkehrsmitteln aufgeteilt werden. Einfache Durchfahrtsperren an Knoten innerhalb von Wohngebieten können den Durchgangsverkehr reduzieren und die Aufenthaltsqualität erhöhen. Solche Durchfahrtsperren bieten auch ein Potenzial, um das städtische Mikroklima zu verbessern (siehe auch Stadtklimakonzept). Zudem entlastet die Einrichtung von spezifischen Cargobike-Abstellplätzen auf geeigneten Restflächen Trottoirs und Veloabstellplätze. Kleinparkfelder an attraktiven Lagen in der Innenstadt sollen einen Anreiz bieten, mit kleinen, flächensparenden Autos unterwegs zu sein. Bei allen Sofortmassnahmen sind die Belange der Einsatz- und Rettungsdienste in der konkreten Ausgestaltung zu berücksichtigen.



¹⁷ Shared Mobility bezeichnet Angebote, bei denen mehrere Personen ein Fahrzeug nacheinander nutzen. Das Spektrum an Fahrzeugen (Autos, Velos, E-Trotti etc.) ist ebenso vielfältig, wie das Spektrum an Organisationsformen (privat, genossenschaftlich, gewinnorientiert)

Mit temporären und dauerhaften Ansätzen sollen zudem ausgewählte Strassen autofrei werden. Dabei soll der Nutzen für die Bevölkerung konkret erlebbar gemacht und die Potenziale für eine lebenswerte Stadt aufgezeigt werden. Die sogenannten «Superblocks», die unter anderem in Barcelona realisiert wurden, können dabei als Vorbild dienen. Das sind Begegnungszonen, in denen nur noch der zwingend notwendige Autoverkehr (Zu-/Wegfahrt Anwohnerschaft, Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen, Ver-/Entsorgung, Rettungsdienste etc.) zugelassen ist und Parkplätze weitestgehend aufgehoben bzw. in Tiefgaragen verlegt sind. Weitere Möglichkeiten sind temporäre Parklets auf Parkplätzen, um den Raum für Zufussgehende zu erweitern und attraktive Orte zum Verweilen zu schaffen. In ausgewählten neu erschlossenen Gebieten soll die Autofreiheit konsequent mitgeplant werden. Dabei ist immer auch der Bezug zum Nachbarquartier mitzudenken.

| Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren | | |
|--|--|---------------------|
| Massnahme | Ergebnis | Zeithorizont |
| Förderung von Quartierparkings | Optimierte Gesetzesgrundlagen und Projektentwicklung | ab 2018 |
| | Anpassung gesetzliche Grundlagen im Bau- und Planungsgesetz/Umweltschutzgesetz | 2021 |
| | Anpassung Parkplatzverordnung und Pendlerfondsverordnung | 2022 |
| | Konzept für aktive Projektentwicklung | 2022/2023 |
| | Projektentwicklung, Umsetzung | ab 2023 |
| Weiterentwicklung Parkraumbewirtschaftung | Umsetzung künftige Parkplatzpolitik, periodische Auslastungserhebungen Anpassung Parkraumbewirtschaftungsverordnung | laufend |
| Kleine Fahrzeuge fördern | Parkierungserleichterungen für kleine Fahrzeuge sind realisiert | 2022–2024 |
| | Kleinparkfelder schaffen | 2023–2024 |
| | Parkgebühren soweit zweckmässig nach Fahrzeuggrösse differenzieren | 2022–2024 |
| Shared Mobility fördern | Anteil Fahrten mit geteilten Fahrzeugen erhöht | laufend |
| | Pilotprojekte Sharing ermöglichen und unterstützen | laufend |
| | Konzept für Förderung Sharing-Konzepte im Umland erarbeiten | 2022/2023 |
| | Regulation für kleine Sharingsysteme erarbeiten | 2022/2023 |
| | Attraktive Umsteigebeziehungen / Konzept für Sharing-Hubs erarbeiten | 2022/2023 |
| Sofortmassnahmen Flächen sparen | Umsetzung | laufend |
| | Parkfelder für Cargobikes umsetzen | ab 2022 |
| | Fahrspuren aufheben, Fahrspuraufteilung überprüfen (z.B. St. Jakobs-Strasse, Gundeldingerstrasse, Klingentalstrasse), später evtl. weitere | ab 2022 |
| | Durchgangsverkehr reduzieren, Aufenthaltsqualität im Quartier zugunsten Aufenthalt/ Grünflächen steigern (2-3 Beispiele), später evtl. weitere | ab 2023 |

| | | |
|-------------------------|--|----------------|
| Autofrei erleben | Autofreie Beispiele werden temporär und dauerhaft umgesetzt | ab 2023 |
| | Temporäre Parklets einrichten | ab 2023 |
| | Einzelne Quartierstrassen versuchsweise autofrei gestalten | ab 2023 |
| | Zusammenhängende Begegnungszonen mit reduzierten/ganz ohne Parkfelder und ohne Durchgangsverkehr einführen («Superblocks») | ab 2023 |
| | In neu erschlossenen Gebieten Autofreiheit mitplanen | laufend |

3.4 Stadt der kurzen Wege verwirklichen

Basel will eine attraktive Stadt der kurzen Wege sein und Nahmobilität fördern. Das kommt sowohl den Bewohnerinnen und Bewohnern als auch den Gewerbetreibenden zugute: Geschäfte, Restaurants und Kulturangebote entstehen bevorzugt an attraktiven, fussgängerfreundlichen Strassen und Plätzen. So können grundlegende Einkaufs- und Freizeitbedürfnisse der Quartierbevölkerung zu einem grossen Teil vor Ort erfüllt werden, was lange Fahrten (etwa mit dem Auto) überflüssig macht.

Eine Stadt der kurzen Wege bedingt dicht besiedelte Quartiere mit gemischten Nutzungen. Die hierzu notwendigen raumplanerischen bzw. städtebaulichen Massnahmen sind im Richtplan, im Zonenplan und in verschiedenen Bebauungsplänen festgehalten. Eine Stadt der kurzen Wege wird aber nur Realität, wenn die Gestaltung des öffentlichen Raumes und das Verkehrssystem für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv sind.

Die kontinuierliche Aufwertung öffentlicher Räume in der ganzen Stadt ist im Rahmen der Erhaltungsplanung bei allen anstehenden Sanierungsprojekten fortzuführen. Auch eine hindernisfreie Mobilität im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes soll durch die Umgestaltung dieser öffentlichen Räume erreicht werden. Das Konzept für Tempo 30-Zonen in den Quartieren ist weitestgehend umgesetzt, streckenbezogene Ergänzungen infolge erhöhter Lärmimissionen sind in Vorbereitung. Der Grosse Rat hat zudem eine Motion überwiesen, die ein Konzept für ein flächendeckendes Tempo 30 verlangt. Der Regierungsrat wird das Konzept so ausarbeiten, dass es mit dem Bundesrecht kompatibel ist und, dass sich ein konsistentes Strassenennetz ergibt. In diesem Zusammenhang soll auch die Strassennetzhierarchie überprüft und aktualisiert werden.

Auf Anregungen aus der Bevölkerung hin sollen zusätzliche Begegnungszonen eingerichtet und wo zweckmässig untereinander vernetzt werden. Zudem sind auch autofreie Begegnungszonen (sog. Superblocks) denkbar (vgl. Kap. 3.3). Besonders für Quartierzentren sollen die Bedürfnisse der Fussgänger an oberster Stelle stehen, auch wenn dafür das öffentliche Parkplatzangebot oder die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Autoverkehr und punktuell auch den ÖV reduziert werden müssen. Bereits realisierte positive Beispiele für solche Umgestaltungen sind der Tellplatz, der Wettsteinplatz oder der Karl Barth-Platz. Als Teil des Gestaltungskonzeptes Innenstadt sollen in den kommenden Jahren die Freie Strasse, die St. Alban-Vorstadt, die Rheingasse und der Rümelinplatz attraktiver gestaltet werden.



Das Konzept städtischer Güterverkehr zeigt auf, wie der Güterverkehr weiter optimiert wird und effizient abgewickelt werden kann. Mikrodepots, Paketstationen oder auch die Sicherung von An-

schlussgleisen können zu einer Verkürzung der Wege in der Logistik beitragen. Solche und ähnliche Projekte sind im Rahmen von Pilotversuchen teilweise bereits umgesetzt. Sie entlasten die Strassen in den Wohnquartieren und reduzieren die Schadstoff- und Lärmbelastigung. Mit einer Aktualisierung der konzeptionellen Grundlagen sind zudem weitere Potenziale zur Optimierung des Güterverkehrs zu suchen.

| Stadt der kurzen Wege verwirklichen | | |
|--|---|---|
| Massnahme | Ergebnis | Zeithorizont |
| Öffentliche Räume im Rahmen der Erhaltungsplanung aufwerten | Bauliche Realisation | laufend |
| | Umgestaltungen von Plätzen und Strassenabschnitten im Rahmen der Umsetzung BehiG | laufend |
| | Berücksichtigung Mobilitätsstrategie in Erhaltungsprojekten | laufend |
| Weiterentwicklung städtisches Strassennetz / Tempo 30 | Einführung von Tempo 30 auf ausgewählten Hauptverkehrsstrassen | 2013–2030 |
| | Abschluss etappierte Umsetzung Tempo 30 Konzept von 2012 | 2014–2023 |
| | Projektierung Tempo 30 Erweiterungen wegen Lärmimmissionen | 2022-2023 |
| | Umsetzung Tempo 30 Erweiterungen wegen Lärmimmissionen | 2024–2027 |
| | Konzept «flächendeckendes» Tempo 30 soweit gemäss Bundesrecht zulässig und sinnvoll (inkl. Aktualisierung Strassennetzhierarchie) | 2023–2024 |
| | Projektierung «flächendeckendes» Tempo 30 gemäss Konzept | 2025–2027 |
| | Umsetzung «flächendeckendes» Tempo 30 gemäss Konzept | ab 2027 |
| | Einrichtung weiterer Begegnungszonen | Laufende Bearbeitung und Umsetzung der Gesuche aus der Bevölkerung |
| | Einrichtung von ca. fünf zusätzlichen Begegnungszonen pro Jahr | laufend |
| | Vernetzung benachbarter Begegnungszonen | laufend |
| Umsetzung Gestaltungskonzept Innenstadt | Bauliche Umgestaltung | laufend |
| | • Freie Strasse | 2020–2024 |
| | • St. Alban Vorstadt | 2022–2024 |
| | • Rheingasse | 2023–2024 |
| | • Rümelinsplatz | 2024–2025 |
| Konzept städtischer Güterverkehr | Umsetzung Konzept | laufend |
| | Optimierung KEP (Kurier-Express-Paket), z.B. Errichtung Mikrodepots, Anpassungen Ordnungsrahmen für Einsatz von E-Cargobikes | ab 2017 |
| | Güterverkehrsrunden durchführen (Know-how-Transfer) | laufend |
| | Sicherung von Logistikflächen | laufend |
| | Sicherung von Anschlussgleisen im Schienengüterverkehr | 2021–2023 |
| | Aktualisierung/Ergänzung städtisches Güterverkehrskonzept | 2024-2025 |

3.5 Treibhausgasemissionen im Verkehr auf «Netto-Null» reduzieren

Die Reduktion von Treibhausgasemissionen im Verkehr zielt direkt auf einen höheren Anteil von Elektrofahrzeugen am motorisierten Individualverkehr. Um dies zu ermöglichen sollen bis 2025 im öffentlichen Strassenraum 200 neue Ladestationen für Elektrofahrzeuge gebaut werden. Diese Ladestationen dienen unter anderem auch einer weiteren Elektrifizierung der Carsharingflotte des Anbieters Mobility. Mit Subventionen und Förderbeiträgen soll der Kauf von viel benutzten Elektrofahrzeugen und der Bau von mindestens 4'000 privaten Lademöglichkeiten¹⁸ gefördert werden. In der konkreten Umsetzung wird insbesondere darauf geachtet, dass dieser Ausbau der Ladestationen bedarfsgerecht erfolgt. Für private Parkplätze besteht seit Mitte 2022 eine Pflicht, 25% aller neu erstellten Autoabstellplätze mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge auszurüsten.

Der ÖV wird bis 2027 komplett auf Elektrobusse umgestellt. Auch der Fahrzeugpark der kantonalen Verwaltung soll bis 2030 vollständig auf alternative Antriebe umgestellt sein. Die Einrichtung einer Umweltzone¹⁹ (z.B. in der Feldbergstrasse) wird weiterhin angestrebt. Der Kanton ist hierzu gemeinsam mit anderen Städten im Austausch mit den Bundesbehörden, um die rechtlichen Grundlagen dauerhaft oder für einen Pilotversuch zu schaffen. Eine solche Umweltzone hat nur eine begrenzte lokale Wirkung. Relevanter ist aber der indirekte Effekt, nämlich der Kaufanreiz für ein emissionsarmes Fahrzeug.

Die Förderung der Elektromobilität ist dann kontraproduktiv, wenn bisherige Velofahrten und Fusswege auf den MIV verlagert werden. Der Förderung sind entsprechend Grenzen gesetzt. Wichtig ist, dass der gesamte MIV nicht durch eine zu starke Unterstützung von Elektrofahrzeugen verungünstigt wird.

Der zweite Ansatz in diesem Handlungsfeld setzt beim Mobilitätsverhalten bzw. der Nachfrage an. Die in der Stadt wohnhaften oder erwerbstätigen Menschen werden mit gezielten Anreizen und Informationen zu einer stadtverträglichen Mobilität motiviert. Dazu werden die bereits laufenden Massnahmen – das Aktionsprogramm «Basel unterwegs» sowie das zielgruppenspezifische Mobilitätsmanagement für verschiedene Bevölkerungsgruppen, Unternehmen und die öffentliche Verwaltung – fortgeführt und weiterentwickelt. Unter anderem soll auch ein persönliches Beratungsangebot für die Bevölkerung geprüft werden.

Mobilitätsmanagement ist im Hinblick auf den Spitzenstundenverkehr besonders wirksam, da die Arbeitgeber mit Anreizen das Verkehrsverhalten ihrer Mitarbeitenden direkt beeinflussen können. Die Förderung von Mobilitätsmanagement-Massnahmen in Unternehmen soll neu geordnet und verstärkt gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft und den umliegenden Gemeinden angegangen werden. Ergänzt wird diese Massnahme durch ein Mobilitätsmanagement für die Kantonsverwaltung. Nur wenn der Kanton und andere grosse Arbeitgeber ihrer Vorbildfunktion nachkommen, werden auch weitere Arbeitgeber ein stringentes Mobilitätsmanagement anregen und einführen.

Durch die Förderung autofreier Haushalte und der Entwicklung von autoarmen Arealen mit einem stadtverträglichen Mobilitätsangebot werden Anreize geschaffen, damit der Motorisierungsgrad der Bevölkerung sinkt. Dabei ist insbesondere auch der Bezug zwischen neuen Arealentwicklungen und der verkehrlichen Situation in den umliegenden Quartieren zu beachten. Der Verzicht auf Parkplätze in neu bebauten Arealen darf nicht zu Mehrbelastungen in benachbarten Bestandsquartieren führen. Dadurch kann ein erheblicher Beitrag zu einer stadtverträglichen Mobilität mit höheren Anteilen umweltfreundlicher Verkehrsmittel sowie kurzen Wegen geleistet werden. Das Mobilitätsmanagement unterstützt wesentlich auch die Förderung aktiver und kollektiver Mobilitätsformen.

¹⁸ Motion der Umwelt, Verkehrs- und Energiekommission betreffend «einem raschen Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Autos in Basel-Stadt»

¹⁹ In einer Umweltzone sind nur Fahrzeuge mit einem geringen Schadstoffausstoss zugelassen. Für andere Fahrzeuge wird ein Fahrverbot signalisiert.

| Treibhausgasemissionen im Verkehr auf «Netto Null» reduzieren | | |
|---|--|--|
| Massnahme | Ergebnis | Zeithorizont |
| Ausbau Ladestationen | Genügend Ladestationen ermöglichen Zunahme der Elektrofahrzeuge | laufend |
| | Realisation von 200 neuen Ladestationen im Strassenraum (auch für Mobility-Abstellplätze) | 2021–2025 |
| | Förderung weiterer 4000 Ladestationen in privaten und öffentlichen Parkhäusern | 2023–2027 |
| | Verpflichtung zu 25% Ladestationen beim Neubau von Parkieranlagen | ab 2022 |
| | Förderbeiträge für Erweiterung Hausanschlüsse | laufend ab 2022 |
| Weitere Förderung Elektrofahrzeuge | Elektrofahrzeuge machen einen relevanten Anteil am Gesamtverkehr aus | laufend |
| | Kaufsubvention für betriebliche Elektrofahrzeuge | laufend seit 2019 |
| | Sensibilisierungsmassnahmen für Bevölkerung | laufend |
| | Fahrzeugpark der Verwaltung sowie staatsnaher Betriebe durch Elektrofahrzeuge ersetzen | laufend seit 2015 |
| | Umstellung der Busflotte der BVB auf Elektrobusse | bis 2027 |
| | Förderung emissionsarmer Güterfahrzeuge | ab 2017 |
| Umweltzonen anstreben | Rechtliche Grundlagen mit Bund abgestimmt eruieren und testweise umsetzen | 2022/2023 |
| Aktionsprogramm «Basel unterwegs» | Bereitstellung Serviceangebote, Durchführung von Aktionen, Onlinekommunikation | laufend |
| | Mobilitätswoche Basel Dreiland: Konzept | 2021 |
| | Mobilitätswoche Basel Dreiland: Umsetzung | 2022–2025 |
| | Onlinekommunikation (Web, Social Media) | laufend |
| | Umsetzung Einzelprojekte (Serviceangebote, Motivation, Sensibilisierung) | laufend |
| Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement | Umsetzung zielgruppenspezifischer Massnahmen | laufend |
| | Mobilitätsbildung bei Kindern und Jugendlichen fördern (Bildungsangebote in Schulen) | laufend |
| | Persönliche Mobilitätsberatung prüfen | ab 2023 |
| | Massnahmen des kantonalen Mobilitätsmanagements umsetzen und evaluieren | laufend |
| | Mobilitätsmanagement in Unternehmen: neue konzeptioneller Grundlagen gemeinsam mit BL | 2023 |
| | Mobilitätsmanagement in Unternehmen: Gemeinsame Umsetzung BS + BL | ab 2024 |
| Förderung autofreie Haushalte und Entwicklung autoarmer Areale | Mehr autofreie Haushalte | laufend |
| | Mobilitätsmanagement mit areal-integrierten Sharing-Angeboten | laufend |
| | Verankerung in Bebauungsplänen / städtebaulichen Verträgen | laufend |
| | Umsetzung autoarmer Areale auf städtischen Grundstücken (Eigentümerstrategie) | laufend |
| | Anreize für autofreies Wohnen auf städtischen Liegenschaften (Eigentümerstrategie) prüfen, z.B. vergünstigte ÖV-Abos, Sharing-Mitgliedschaften | laufend |
| | Anpassung Motorfahrzeugsteuern prüfen | Generelle Erhöhung und emissionsabhängige Ausgestaltung |
| Emissionsabhängige Steuern für Lieferwagen, Motorräder, Lastwagen | | 2023 |
| Generelle Steuererhöhung prüfen | | 2023–2024 |

3.6 Mobilität regional denken und gemeinsam lösen

Der Kanton Basel-Stadt als Kern der grenzüberschreitenden Agglomeration Basel kann nicht alle Herausforderungen im Bereich der Mobilität eigenständig lösen. Vielmehr braucht es dazu eine laufende Zusammenarbeit mit den Partnern in den anderen Kantonen der Nordwestschweiz sowie im benachbarten Ausland. Diese ist unter anderem über den Verein Agglo Basel und seine beiden Aufgabenbereiche Agglomerationsprogramm und trinationale S-Bahn Basel institutionalisiert.

Zu den grenzüberschreitenden Massnahmen gehört ein regionales Verkehrsmanagementkonzept um die bestehende Infrastruktur besser zu nutzen. Die Velomassnahmen aus den Eingaben der Agglomerationsprogramme 1. bis 4. Generation werden in den kommenden Jahren projektiert und umgesetzt. Hierzu gehört auch eine Anpassung der regionalen Velowegweisung. Diese regionalen Massnahmen sind auf den kantonalen Teilrichtplan Velo (vgl. Kapitel 3.1) abgestimmt.

Auch im Güterverkehr bedarf es regional abgestimmter Lösungen. Ein regionales Konzept liegt denn auch schon vor. Der Trimodale Containerterminal Basel Nord ist ein Projekt von nationaler und internationaler Wichtigkeit. Mit dem Bau dieses modernen Umschlagterminals kann der Containerverkehr vermehrt auf die Bahn und das Schiff verladen werden, wodurch jährlich bis zu 100'000 Lkw-Fahrten eingespart werden können.

Mit dem Pendlerfonds hat der Kanton seit 2013 ein innovatives Instrument um Projekte im Umland, die zu einem nachhaltigen Pendlerverkehr beitragen finanziell zu unterstützen. Der Regierungsrat möchte diesen Fonds zu einem generellen Mobilitätsfonds ausbauen. Der Grosse Rat hat die entsprechende Vorlage im Sommer 2021 genehmigt. Neu können damit regionale Massnahmen entwickelt und kantonsinterne innovative Projekte, die den Verkehr im Kanton umweltfreundlich beeinflussen, subventioniert werden.



Schliesslich begleitet der Kanton die Planungen des Bundes zur Sicherstellung der Kapazitäten auf dem Hochleistungsstrassennetz im Raum Basel aktiv und setzt sich insbesondere dafür ein, dass die Ausbauten eine positive Wirkung auf die Mobilität im Kanton haben und die Ziele dieser Mobilitätsstrategie unterstützen und nicht beeinträchtigen. Nach Bedarf setzt der Kanton flankierende Massnahmen um, damit bei einem Kapazitätsausbau einer Hochleistungsstrasse das übrige Strassennetz dauerhaft von Verkehr entlastet wird. Die ebenfalls regional abgestimmten Massnahmen zur S-Bahn sind im Handlungsfeld kollektiver Verkehr (Kap. 3.2) aufgeführt.

Mobilität regional denken und gemeinsam lösen

| Massnahme | Ergebnis | Zeithorizont |
|---|--|--------------|
| Regionales Verkehrsmanagementkonzept | Konzept | 2018–2024 |
| Regionales Veloroutennetz | Planung, Projektierung und Realisation | 2014–2030 |
| | Umsetzung gemäss Aggloprogramm 1.–4. Generation | 2014–2028 |
| | Überarbeitung Wegweisung regionale Velorouten (inkl. Umsetzung) | 2021–2023 |
| Regionales Güterverkehrskonzept | Umsetzung einzelner Massnahmen | ab 2022 |
| Trimodales Containerterminal Basel Nord | Planung, Projektierung und Realisation | 2012–2029 |
| Sicherstellung HLS-Kapazitäten | HLS-Ausbauten und flankierende Massnahmen realisiert | 2025–2035 |
| Mobilitätsfonds | Mitfinanzierung regionaler Massnahmen zugunsten eines umweltfreundlichen Verkehrs | laufend |
| | Erweiterung Pendlerfonds zu einem Mobilitätsfonds (rechtliche Grundlagen schaffen) | 2018–2022 |
| | Erarbeitung und Umsetzung geeigneter regionaler Massnahmen | ab 2023 |
| | Beurteilung Beitragsgesuche Dritter und Mitfinanzierung geeigneter Projekte | laufend |

3.7 Chancen von Digitalisierung und Innovationen nutzen

Die Digitalisierung und innovative Technologien können mithelfen, um die infrastrukturellen und nachfrageseitigen Massnahmen in den vorangehenden Handlungsfeldern untereinander zu vernetzen und die effiziente Nutzung aller Verkehrsmittel zu stärken. Um diese Wirkungen zu verstärken, strebt der Kanton ein Mobility-as-a-Service Angebot (MaaS) an. Mit einer einzigen App soll es möglich werden, die Verkehrsangebote verschiedener Betreiber (ÖV, Sharingangebote, Taxi etc.) zu suchen, zu buchen und zu bezahlen. Um eine solche App wirkungsvoll zu betreiben, braucht es neben rein digitalen Lösungen auch entsprechende physische Infrastrukturen; z.B. in Form von Mobility-Hubs (vgl. Kap. 3.3), an welchen die unterschiedlichen Angebote bedarfsgerecht bereitgestellt werden, sowie ein gutes Zusammenspiel verschiedenster regionaler Akteure. Für eine gute Akzeptanz ist zudem eine nationale Koordination – z.B. in Form einer Städtepartnerschaft – und ein Einbezug der ganzen trinationalen Agglomeration notwendig. Der Kanton kann deshalb ein solches Angebot nicht selber betreiben. Er unterstützt aber aktiv entsprechende Bemühungen Dritter.

Das bereits in Umsetzung begriffene städtische Verkehrslenkungskonzept soll fertiggestellt werden. Dazu werden in den nächsten Jahren verschiedene Dosierungsanlagen realisiert. Flankierenden Massnahmen verhindern, dass durch die Verkehrslenkung gebietsfremder Verkehr in die Quartiere ausweicht.

Neue Finanzierungsmechanismen können zu verursachergerechteren Mobilitätspreisen führen und dabei auch das Mobilitätsverhalten beeinflussen. Um Erfahrungen mit einer benutzerabhängigen Bepreisung zu gewinnen, soll Road Pricing mit einem zeitlich und räumlich begrenzten Pilotversuch einer emissionsabhängigen Gebühr («Basel Flow Tax») in der Stadt getestet werden. Langfristig wird ein umfassendes Mobility Pricing angestrebt, sofern der Bund die notwendigen Gesetzesgrundlagen schafft.

Der technologische Wandel in der Mobilität erfolgt in hoher Geschwindigkeit, gleichzeitig sind genaue Form, Ausgestaltung und Wirkungen verschiedener Trends noch offen (gerade bzgl. autonomer Fahrzeuge). Die Kantonsverwaltung beobachtet diese Trends, um rechtzeitig reagieren und nach Möglichkeit mitgestalten zu können.

Weitere technische Entwicklungen haben ebenfalls einen erheblichen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen. So reduziert zum Beispiel ein vermehrtes HomeOffice den Pendlerverkehr, führt aber vermutlich zu mehr Freizeitverkehr. Die Zunahme im Online-Handel reduziert den Einkaufsverkehr, führt aber im Gegenzug zu mehr Lieferfahrten. Die Chancen solcher Entwicklungen gilt es zu nutzen, z.B. durch eine bewusste Förderung im Rahmen von Mobilitätsmanagementmassnahmen (vgl. Kap. 3.5). Gleichzeitig müssen die Risiken beobachtet und soweit möglich reduziert werden.

| Chancen von Digitalisierung und Innovationen nutzen | | |
|--|--|------------------|
| Massnahme | Ergebnis | Zeithorizont |
| MaaS-Angebote einführen | Vernetzung der Verkehrsmittel und Sharingangebote ist optimiert | 2022–2030 |
| | Kantonales Zielbild MaaS erarbeiten | 2022 |
| | Unterstützung Dritter beim Aufbau von MaaS-Angebot(en) | ab 2023 |
| Umsetzung städtisches Verkehrslenkungs-konzept | Verkehrsfluss ist optimiert | laufend |
| | Umsetzung vier Dosieranlagen | 2021–2024 |
| | Konzept Verkehrslenkung Grossbasel West | 2021–2023 |
| | Verhinderung von Durchgangsverkehr in Quartieren | laufend |
| | Wegweisungskonzept zur besseren Lenkung des Durchgangsverkehrs inkl. Umsetzung | 2019–2025 |
| Trendbeobachtung im Strassenverkehr (z.B. Digitalisierung, autonomes Fahren) | Trends sind erkannt und soweit möglich begleitet / mitgestaltet | laufend |
| | Begleitung Forschung/Arbeitsgruppen/Tagungen | laufend |
| Road Pricing testen | Umsetzung Pilotversuch «Basel Flow Taxe» | 2024–2032 |
| | Machbarkeitsstudie | 2024–2025 |
| | Durchführung Pilotversuch | ca. 2028–2032 |



4. Wirkung und Kosten

4.1 Stand Zielerreichung

Die **Erreichbarkeit** des Kantons Basel-Stadt wird periodisch vom BAK Basel erhoben. Die Studie berechnet mittels quantitativer und international vergleichbarer Analysen die Erreichbarkeit von Regionen. Basel ist aus der gesamten Welt (global), aus Europa (kontinental) sowie aus anderen Regionen der Schweiz (regional) sehr gut zu erreichen. Seit 2008 bewegen sich die drei Werte der Erreichbarkeit relativ konstant auf einem sehr hohen Niveau²⁰. Im Schweizweiten Vergleich liegt der Kanton Basel-Stadt bei der regionalen Erreichbarkeit an zweiter Stelle aller Kantone. Dies gilt sowohl für die Erreichbarkeit mit dem Individualverkehr als auch für die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr. Beim ÖV ist der Abstand zum erstplatzierten Zürich allerdings deutlich grösser, was insbesondere auf das gut ausgebaute Zürcher S-Bahn-Netz zurückzuführen ist.

| Jahr | 2008 | 2010 | 2012 | 2014 | 2016 | 2018 | 2020 |
|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Global | 107.2 | 107.9 | 108.6 | 108.0 | 108.6 | 108.4 | 98.2 |
| Kontinental | 134.2 | 134.9 | 134.2 | 133.6 | 133.7 | 133.3 | 106.8 |
| Regional MIV | 136.1 | 135.5 | 135.1 | 133.4 | 134.6 | 137.1 | 141.3 |
| Regional ÖV | 149.9 | 144.8 | 147.0 | 147.6 | 149.6 | 159.6 | 163.4 |

Tabelle 1: Erreichbarkeitsindex für den Kanton Basel-Stadt

Die Entwicklung der **Verkehrssicherheit** lässt sich anhand der polizeilich registrierten Unfälle messen. Die Unfallzahlen sind insbesondere zwischen 1995 und 2005 erheblich zurückgegangen, mit weiterhin sinkender Tendenz. Allerdings hat sich diese positive Entwicklung etwas verlangsamt und von 2012 bis 2016 war wieder eine leichte Zunahme der Unfallzahlen festzustellen. Diese Zunahme betrifft insbesondere auch die Zahl der verunfallten Velofahrer. Diese Zunahme geht einher mit der Zunahme des Veloverkehrs. Im Fussverkehr nehmen die Unfallzahlen dagegen tendenziell ab. Die Unfälle im öffentlichen Verkehr weisen aufgrund der geringen Anzahl eine grosse zufällige Streuung zwischen den Jahren auf, so dass kein Trend erkennbar ist. Insgesamt verharren sie auf tiefem Niveau. Die Unfallzahlen aus dem Jahr 2020 und 2021 sind deutlich geringer. Wieviel von diesem Rückgang auf das pandemiebedingt tiefere Verkehrsaufkommen zurückzuführen ist, muss die künftige Entwicklung zeigen. Zumindest der Rückgang bei den verunfallten Velofahrenden könnte auch längerfristig Bestand haben, was doch das Veloverkehrsaufkommen auch während der Pandemie hoch.

| Absolut und indexiert | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|--------------------------|--------------|------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Verkehrsunfälle | 1'153 | 948 | 898 | 1'029 | 1'106 | 1'126 | 1'140 | 835 | 777 | 747 | 602 | 577 |
| % | 100% | 82% | 78% | 89% | 96% | 98% | 99% | 72% | 67% | 65% | 52% | 50% |
| Verunfallte total | 462 | 391 | 307 | 399 | 437 | 473 | 490 | 446 | 473 | 471 | 366 | 377 |
| % | 100% | 85% | 66% | 86% | 95% | 102% | 106% | 97% | 102% | 102% | 79% | 82% |
| Fussverkehr | 96 | 77 | 64 | 77 | 77 | 62 | 90 | 66 | 66 | 67 | 39 | 49 |
| % | 100% | 80% | 67% | 80% | 80% | 65% | 94% | 69% | 69% | 70% | 41% | 51% |
| Velo | 120 | 108 | 74 | 102 | 146 | 161 | 174 | 162 | 175 | 177 | 146 | 133 |
| % | 100% | 90% | 62% | 85% | 122% | 134% | 145% | 135% | 146% | 148% | 122% | 111% |
| MIV | 225 | 188 | 158 | 196 | 199 | 232 | 200 | 191 | 206 | 186 | 166 | 171 |
| % | 100% | 84% | 70% | 87% | 88% | 103% | 89% | 85% | 92% | 83% | 74% | 76% |
| ÖV | 18 | 17 | 9 | 23 | 14 | 16 | 25 | 25 | 24 | 30 | 3 | 6 |
| % | 100% | 94% | 50% | 128% | 78% | 89% | 139% | 139% | 133% | 167% | 17% | 33% |

Tabelle 2: Entwicklung Verkehrsunfälle sowie Verunfallte nach Verkehrsmitteln seit 2010 (Quelle Unfallstatistik Kantonspolizei)

Die **Klimaneutralität** des Verkehrs kann über zwei Kennzahlen überprüft werden. In der Energiestatistik, welche alle zwei Jahre veröffentlicht wird, werden die CO₂-Emissionen für Treibstoffe im Kanton Basel-Stadt ausgewiesen. Die CO₂-Emissionen der Mobilität machen ca. einen Drittel der

²⁰ Der Rückgang der kontinentalen und globalen Erreichbarkeit im 2020 ist auf den pandemiebedingten Rückgang der Flugangebote zurückzuführen.

Gesamtemissionen aus und sind seit 2010 leicht rückläufig. Der starke Rückgang im 2020 dürfte weitgehend auf die Pandemie und auf einen Methodenwechsel bei der Erfassung der Daten zurückzuführen sein. Als zusätzliche Kennzahl kann der durchschnittliche CO₂-Ausstoss der Neuwagen im Kanton Basel-Stadt betrachtet werden, der jährlich vom Bundesamt für Energie veröffentlicht wird. Nach starkem Rückgang bis 2016 sind die CO₂-Emissionen von Neuwagen in den letzten Jahren wieder leicht angestiegen. Aktuell stagniert der Wert. Er lag 2020 bei 122 g CO₂/km, was aber unter dem schweizweiten Durchschnitt liegt. Diese Kennzahl bezieht sich lediglich auf die im Kanton Basel-Stadt eingelösten neuen Fahrzeuge. Es ergibt sich daraus kein abschliessendes Bild über alle Fahrzeuge, die auf dem Kantonsgebiet fahren.

| CO ₂ -Emissionen durch Treibstoffe | 2010 | 2012 | 2014 | 2016 | 2018 | 2020 |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| in Tonnen | 216'084 | 200'798 | 203'891 | 203'865 | 201'179 | 142'837 |
| indexiert | 100% | 93% | 94% | 94% | 93% | 66% |

Tabelle 3: CO₂-Emissionen Treibstoffe

Die **Lebensqualität** in einer Stadt setzt sich aus einer Vielzahl einzelner Aspekte zusammen. Der beste Indikator für die Beurteilung der Lebensqualität stellt die subjektive Einschätzung der Bevölkerung dar. Diese wird vom Statistischen Amt alle vier Jahre in einer repräsentativen Befragung erfasst. Bei der letzten Befragung im Jahr 2019 wurde die Lebensqualität in Basel auf einer Skala von 1 bis 10 mit durchschnittlich 8.0 bewertet. Dieser Wert ist der höchste seit der ersten Durchführung im 2003, die Lebensqualität wird demnach kontinuierlich immer besser bewertet.

| Jahr | 2003 | 2005 | 2007 | 2011 | 2015 | 2019 |
|-------------------|------|------|------|------|------|------|
| Notendurchschnitt | 7.4 | 7.3 | 7.4 | 7.7 | 7.7 | 8.0 |

Tabelle 4: Bevölkerungsbefragung Basel-Stadt: Beurteilung der Lebensqualität auf einer Skala von 1 bis 10

Fazit

Der Kanton Basel-Stadt befindet sich hinsichtlich Erreichung der Wirkungsziele auf einem guten Weg. Die regionale **Erreichbarkeit** konnte weiter verbessert werden. Dabei hat die Erreichbarkeit mit dem MIV im Einklang mit den verkehrspolitischen Zielen weniger stark zugenommen als diejenige mit dem ÖV. Letztere kann aber durchaus noch weiter gesteigert werden, wie der Vergleich mit Zürich zeigt. Bei der **Verkehrssicherheit** zeigt sich ein etwas unklares Bild: Die Unfallzahlen nahmen von 2012 bis 2016 wieder etwas zu, dies vor allem im Bereich des Veloverkehrs. Ob der leichte Rückgang in den letzten Jahren Bestand hat, wird sich zeigen. Die positive Entwicklung, dass der motorisierte Individualverkehr abnimmt und vermehrt Velo und E-Bike gefahren wird, scheint bei den Unfallzahlen zumindest vorübergehend negative Folgen gehabt zu haben. Der Sicherheit des Veloverkehrs muss auch zukünftig besonders hohe Priorität eingeräumt werden. Hinsichtlich der **Klimaneutralität** besteht grosser Handlungsbedarf. Die CO₂-Emissionen durch Treibstoffe sind bisher nur leicht rückläufig. Die **Lebensqualität** wird mit 8.0 äussert positiv bewertet und der Wert hat sich in den letzten rund 15 Jahren stetig verbessert. Um dieses hohe Niveau zu halten, braucht es kontinuierlich weitere Massnahmen.

Zusammenfassend konnten bei den Zielen, die mit dem verkehrspolitischen Leitbild primär verfolgt wurden (Erreichbarkeit, Lebensqualität, Reduktion MIV) klare Verbesserungen erzielt werden. Bei der Klimaneutralität als neuem Ziel wurden bisher noch keine grossen Verbesserungen erzielt. Im Einklang mit dem vom Stimmvolk beschlossenen «Netto-Null» Treibhausgasemissionen bis 2037 ist es entsprechend wichtig, mit der neuen Mobilitätsstrategie einen Schwerpunkt bei diesem Ziel zu setzen.

4.2 Wirkungsabschätzung in Bezug auf die 4 Wirkungsziele

Mit der nachfolgenden Bewertung der einzelnen Massnahmen aus Kapitel 3 soll aufgezeigt werden, welche Massnahmenbereiche besonders wertvoll sind, um die vier Wirkungsziele zu erreichen. Die

Abstufung erfolgt qualitativ aufgrund einer Experteneinschätzung und der bisherigen Berichte zur Umsetzungsbeurteilung.

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Farbcodierung für die in fünf Klassen eingeteilte Wirkungsstärke, mit welcher die Massnahmen hinsichtlich der vier Zieldimensionen bewertet werden.

| | | | | |
|-----------------------------|-------------------------|---------------------------|--------------------------------------|----------------------------|
| Schlüsselmassnahme für Ziel | Grosser Beitrag zu Ziel | Mittlerer Beitrag zu Ziel | Marginaler oder kein Beitrag zu Ziel | Negativer Beitrag zum Ziel |
|-----------------------------|-------------------------|---------------------------|--------------------------------------|----------------------------|

Tabelle 5: Farbcodierung zu den Wirkungen der einzelnen Massnahmenbereiche

| Handlungsfelder | Massnahmenbereiche | Erreichbarkeit | Verkehrssicherheit | Klimaneutralität | Lebensqualität |
|--|--|----------------|--------------------|------------------|----------------|
| Aktive Mobilität priorisieren und ausbauen | Umsetzungsprogramm Teilrichtplan Velo | | | | |
| | Umsetzungsprogramm Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege | | | | |
| | Schlüsselprojekte Fuss- und Veloverkehr | | | | |
| | Velofachstelle innerhalb der Verwaltung | | | | |
| | Zweite Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr | | | | |
| | Veloverleihsystem Basel | | | | |
| Kollektive Mobilitätsangebote erweitern | Angebotsverbesserungen Tramnetz (inkl. Infrastrukturausbau) | | | | |
| | Angebotsverbesserungen Busnetz (inkl. Infrastrukturausbau) | | | | |
| | Hindernisfreier Zugang zum ÖV (Umsetzung BehiG) | | | | |
| | Angebotsverbesserungen S-Bahn Basel trieno (inkl. des notwendigen Infrastrukturausbau) | | | | |
| | Internationaler Schienenverkehr | | | | |
| | Ridesharing fördern | | | | |
| Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren | Förderung von Quartierparkings | | | | |
| | Weiterentwicklung Parkraumbewirtschaftung | | | | |
| | Kleine Fahrzeuge fördern | | | | |
| | Shared Mobility fördern | | | | |
| | Sofortmassnahmen Flächen sparen | | | | |
| | Autofrei erleben | | | | |
| Stadt der kurzen Wege verwirklichen | Öffentliche Räume aufwerten | | | | |
| | Weiterentwicklung städtisches Strassennetz / Tempo 30 | | | | |
| | Einrichtung weiterer Begegnungszonen | | | | |
| | Umsetzung Gestaltungskonzept Innenstadt | | | | |
| | Konzept städtischer Güterverkehr | | | | |

| Handlungsfelder | Massnahmenbereiche | Erreichbarkeit | Verkehrssicherheit | Klimaneutralität | Lebensqualität |
|---|--|------------------------------|--------------------|------------------|----------------|
| Treibhausgasemissionen im Verkehr auf «Netto-Null» reduzieren | Ausbau Ladestationen | | | | |
| | Weitere Förderung Elektrofahrzeuge | | | | |
| | Umweltzonen anstreben | | | | |
| | Aktionsprogramm «Basel unterwegs» | | | | |
| | Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement | | | | |
| | Förderung autofreie Haushalte und Entwicklung autoarmer Areale | | | | |
| | Anpassung Motorfahrzeugsteuern prüfen | | | | |
| Mobilität regional denken und gemeinsam lösen | Regionales Verkehrsmanagementkonzept | | | | |
| | Regionales Veloroutennetz | | | | |
| | Regionales Güterverkehrskonzept | | | | |
| | Trimodales Containerterminal Basel Nord | | | | |
| | Sicherstellung HLS-Kapazitäten | | | | |
| | Mobilitätsfonds | | | | |
| Chancen von Digitalisierung und Innovation nutzen | MaaS-Angebote einführen | | | | |
| | Umsetzung städtisches Verkehrslenkungskonzept | | | | |
| | Trendbeobachtung im Strassenverkehr (z.B. Digitalisierung, autonomes Fahren) | Basis für neue Entwicklungen | | | |
| | Road Pricing testen | | | | |
| | | | | | |

Tabelle 6: Beitrag der einzelnen Massnahmen zu den vier Wirkungszielen

Die vollständige Tabelle mit Erläuterungen zu den Bewertungen ist in Anhang 9.1 integriert. Die Grobbewertung zeigt, dass mit den in der Mobilitätsstrategie definierten Massnahmen substantielle Beiträge zu allen Wirkungszielen geleistet werden können. Nachfolgend werden die wichtigsten Beiträge je Wirkungsziel kurz beschrieben.

Die **Erreichbarkeit** wird in erster Linie durch den Ausbau des ÖV verbessert. Massgebend ist hier die Realisierung der trinationalen S-Bahn Basel inklusive des notwendigen Infrastrukturausbaus mit dem Herzstück. Dadurch werden hohe Zeitgewinne und eine grössere Reichweite im S-Bahnverkehr erwartet. Auch die Weiterentwicklung des Tramnetzes bringt schnellere und zuverlässigere Verbindungen, und für die neu erschlossenen Gebiete eine Erhöhung der Kapazität. Durch die Schaffung eines regionalen Veloroutennetzes werden direkte, hindernisfreie Verbindungen zwischen der Stadt und dem Umland geschaffen. Dadurch wird der Veloverkehr auch über längere Distanzen attraktiv und kann so die Erreichbarkeit des Kantons Basel-Stadt erhöhen. Der Rheintunnel und das regionale Verkehrsmanagementkonzept steigern die Erreichbarkeit insbesondere über eine Reduktion der Stautunden bzw. die Zunahme der Zuverlässigkeit.

Für die Verbesserung der **Verkehrssicherheit** ist die Umsetzung des Teilrichtplans Velo zentral. Dadurch werden Gefahrenstellen im Velonetz beseitigt und die Sicherheit für Velofahrende flächendeckend erhöht. Für die Zufussgehenden sind die Massnahmen aus dem Handlungsfeld «Stadt der kurzen Wege verwirklichen» bedeutend. Wichtig sind hier auch die Umsetzung des Tempo 30-Konzepts sowie die Einrichtung weiterer Begegnungszonen. Diese tragen zu tieferen Geschwindigkeiten im Strassenverkehr bei und erhöhen damit die Verkehrssicherheit.

Für die **Klimaneutralität** in der Mobilität muss einerseits ein erheblicher Teil der Verkehrsleistung vom MIV auf den ÖV und die aktive Mobilität verlagert werden. Dafür sind die Umsetzung des Teilrichtplans Velo sowie die Umsetzung der S-Bahn- und Tramnetzentwicklung sehr wichtig. Damit können viele heute mit dem MIV zurückgelegte Wege auf klimaneutrale Verkehrsmittel verlagert werden. Eine grosse Wirkung können zudem das Road Pricing bzw. der dazu vorgesehene Pilotversuch sowie das angestrebte Mobilitätsmanagement in Unternehmen entfalten, wobei deren genaue Ausgestaltung das Ausmass der Wirkung beeinflusst. Auf der anderen Seite ist es für das Ziel der Klimaneutralität zentral, den verbleibenden MIV mit klimaschonenderen Fahrzeugen abzuwickeln. Dafür braucht es die Förderung von Elektrofahrzeugen bzw. die Dekarbonisierung des MIV. Schliesslich muss die geplante Sicherstellung der HLS-Kapazitäten mit flankierenden Massnahmen so begleitet werden, dass die Verkehrsleistung des MIV nicht ansteigt. Die Wirkungen hinsichtlich dieses im Umweltschutzgesetz besonders verankerten Ziels werden im folgenden Kapitel 4.3 zusätzlich quantifiziert.

Für die Erhöhung der **Lebensqualität** sind die Massnahmenbereiche im Handlungsfeld «Stadt der kurzen Wege verwirklichen» bedeutsam. Einen unverzichtbaren Beitrag zur Zielerreichung leisten dabei die Aufwertung der öffentlichen Räume, die Einrichtung weiterer Begegnungszonen sowie die Umsetzung des Gestaltungskonzepts Innenstadt. Die diversen Massnahmen zur Reduktion des Flächenbedarfs des Verkehrs ermöglichen es zudem, dass nicht mehr für den Verkehr benötigte Flächen umgenutzt werden und daraus attraktive öffentliche Räume entstehen. Auch die Förderung von Elektrofahrzeugen hat durch die damit einhergehende Reduktion der Lärmbelastung einen positiven Einfluss.

4.3 Wirkungsabschätzung Anteil emissionsarmer, klima- und ressourcenschonender Verkehr

Gemäss Umweltschutzgesetz muss der gesamte Verkehr bis 2050 ausschliesslich mit emissionsarmen, klima- und ressourcenschonenden Verkehrsmitteln abgewickelt werden. Die aktive Mobilität ist bereits heute weitestgehend emissionsfrei, klima- und ressourcenschonend. Im ÖV wird das Busnetz heute teilweise noch mit Dieselfahrzeugen betrieben. Es ist jedoch gesetzlich verankert, dass bis 2027 im Ortsverkehr nur noch Elektrobusse eingesetzt werden. Es kann also davon ausgegangen werden, dass praktisch der gesamte ÖV in den nächsten Jahren im Betrieb komplett klimaschonend und emissionsfrei wird. Insgesamt ist der ÖV zudem ressourcenschonend.

Aufgrund dieser Überlegungen beschränkt sich die quantitative Wirkungsanalyse auf die Verkehrsleistung des fossilen MIV. Dabei ist praktisch der gesamte heutige MIV Teil des Reduktionsziels: Im MIV verkehren zurzeit nur 1% der Fahrzeuge mit elektrischem und damit nicht-fossilem Antrieb. Die Massnahmen der Mobilitätsstrategie senken die Verkehrsleistung des fossilen MIV auf fünf mögliche Arten:

| Mögliche Wirkung | Beschrieb |
|--|--|
| Reduktion des Gesamtverkehrsaufkommens bei gleichbleibendem Anteil MIV | Mit den Massnahmen im Sinne des Handlungsfeldes „Stadt der kurzen Wege“ können mehr Personen ihre Bedürfnisse ohne Ortsveränderung abdecken. Somit wird der Gesamtverkehr reduziert (und damit in gleichem prozentualem Mass auch der MIV bzw. der fossile MIV). |
| Reduktion des prozentualen Anteils des MIV am Gesamtverkehr | Mit den Ausbauten zugunsten des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs und den nachfrageseitigen Massnahmen wird ein Teil der heutigen MIV-Wege auf andere Verkehrsmittel verlagert, welche emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sind. |
| Reduktion der Weglänge je Fahrzeugfahrt | Fahrten mit dem Privatfahrzeug werden durchschnittlich kürzer. Diesem Ansatz sind im Kanton Basel-Stadt Grenzen gesetzt, weil auch im Quell-/ Zielverkehr ohnehin nur die Teilstrecke relevant ist, die innerhalb des flächenmässig kleinen Kantons Basel-Stadt anfällt, und die kaum reduziert werden kann. |
| Erhöhung des Fahrzeugbesetzungsgrades | Wenn mehr Personen im selben Fahrzeug unterwegs sind, können mehr Menschen eine bestimmte Distanz mit konstanter Fahrzeugleistung (und damit CO ₂ -Ausstoss) zurücklegen. Die personenbezogenen Emissionen nehmen dadurch ab. |
| Ersatz der Fahrzeuge mit fossilem Antrieb durch umweltfreundlichere Fahrzeuge (z.B. Elektrofahrzeuge). | Nimmt der Anteil von Privatfahrzeugen mit klimaschonendem Antrieb an der gesamten Fahrzeugflotte zu, nimmt im Gegenzug der Anteil fossil betriebener Fahrzeuge ab. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Verkehrsleistung des fossilen MIV in gleichem Masse abnimmt. |

Tabelle 7: Mögliche Ansätze zur Reduktion der Verkehrsleistung des fossilen MIV

Für die Massnahmen aus Kapitel 3 wurde der Beitrag zur Reduktion der Verkehrsleistung mit fossilem MIV grob quantifiziert. Zur Abbildung der grossen Unsicherheiten der Wirkung wurde jeweils sowohl eine maximale als auch eine minimale Wirkung geschätzt. Die Quantifizierung der Beiträge der einzelnen Massnahmen wurde nach den Ansätzen aus der obigen Tabelle gegliedert. Die Schlüsselmassnahmen wurden einerseits mit Berechnungen aus dem Studienauftrag StiiG-Um von 2012 überprüft, andererseits mittels Vergleichswerten aus aktueller Literatur. Die Berechnungen beziehen sich auf das Gesamtverkehrsaufkommen auf allen Strassen im Kanton Basel-Stadt für den Zustand 2030. Bei der Beurteilung wird berücksichtigt, für welche Verkehrszwecke eine Reduktion der fossilen Fahrzeugkilometer realistisch ist. Der Schwerverkehr wird nicht separat betrachtet. Durch die Verschärfung der Normen für LKWs werden diese Fahrzeuge in Zukunft umweltfreundlicher. Der Kanton Basel-Stadt hat in diesem Bereich zudem wenig Spielraum für Massnahmen, da die Fahrten oft nur auf einem kleinen Abschnitt innerhalb des Kantons verkehren und auch nur schwer substituiert werden können. Der mengenmässig bedeutendere Lieferwagenverkehr wird hingegen berücksichtigt.

Die grössten Beiträge zur Erreichung des Ziels leisten der Ausbau des S-Bahn-Netzes inkl. Herzstück, das Road Pricing sowie die Förderung von Elektrofahrzeugen. Weitere wichtige Beiträge leisten die Umsetzung des Tramnetzes, das zielgruppenspezifische Mobilitätsmanagement sowie die Umsetzung des Teilrichtplans Velo. Die Massnahmen beeinflussen sich gegenseitig. Die hier vorgenommenen Abschätzungen gehen davon aus, dass alle geplanten Massnahmen umgesetzt werden. Die Effekte der besonders wirksamen Massnahmen werden in der Folge detaillierter beschrieben:

Ausbau Ladestationen / weitere Förderung Elektrofahrzeuge

Auch ohne Fördermassnahmen gehen aktuelle Szenarien von einer deutlichen Steigerung des Anteils der Elektrofahrzeuge an der gesamten Automobiflotte aus. Allerdings sind die vom Kanton vorgesehenen Massnahmen nötig, um eine stärkere Nutzung von Elektrofahrzeugen im städtischen Verkehrsnetz zu ermöglichen. Bis 2030 ist mit den getroffenen Massnahmen mit einem Anteil von 15%–20% Elektrofahrzeugen an der gesamten Fahrzeugflotte zu rechnen (EBP, 2020). Elektrofahrzeuge verursachen im Betrieb je nach Quelle des Stroms deutlich weniger Treibhausgasemissionen, wie verschiedene Studien zeigen (Wietschel, 2020). Die Emissionen eines Elektrofahrzeugs über die ganze Lebensdauer hängen neben den Emissionen aus der Erzeugung des

verwendeten Stroms zusätzlich von den Emissionen bei der Fahrzeugproduktion (abhängig von der Batteriegrösse und dem Energieeinsatz in der Produktion) und der Lebensdauer des Fahrzeuges ab. Geht man vom Basler Strommix mit 100% erneuerbarem Strom aus, dann sind die Treibhausgasemissionen eines Elektroautos über die gesamte Lebensdauer gegenüber einem fossil betriebenen Fahrzeug um rund zwei Drittel niedriger (Wietschel et al., 2019). Auch wenn die Herstellung der Fahrzeuge und insbesondere der Batterien energieintensiv ist und viele Ressourcen benötigt, werden Elektroautos deshalb als klimaschonende Fahrzeuge betrachtet, da sie im Betrieb kein CO₂ ausstossen (im Einklang mit VUV, § 3, Absatz 2).

Unter Berücksichtigung der Reduktion des heutigen MIV-Aufkommens aufgrund der nachfolgenden Massnahmen kann der beschriebene höhere Anteil von Elektrofahrzeugen am verbleibenden motorisierten Verkehr die Verkehrsleistung des fossilen MIV um 12–16% senken. Dieser Wert enthält sowohl den Ausbau der Ladestationen wie auch die weitere Förderung der Elektrofahrzeuge.

Road Pricing testen

Road Pricing hat unter günstigen Bedingungen ein grosses Potenzial zur Reduktion des MIV, zur Reduktion der Spitzenstundenbelastungen sowie zur Förderung von Fahrzeugen mit tiefen Emissionen. Die Wirkung hängt jedoch in grossem Masse von der Einbettung ins Gesamtverkehrssystem ab und kann erst nach Durchführung des Pilotversuchs genauer geschätzt werden. Massgebend sind sicher die Grösse des Perimeters sowie das Preissystem. Zudem braucht es gleichzeitig Ausbauten im Bereich der aktiven Mobilität sowie der kollektiven Mobilitätsangebote, damit die Verkehrsteilnehmenden, die bisher den MIV genutzt haben, auf andere Angebote umsteigen können. Beispiele in anderen Städten zeigen, dass durch Road Pricing eine Reduktion des MIV um 16% (London) bis 22% (Stockholm) denkbar ist (Vrtic et al., 2011). Für die Berechnung der Wirkung in Basel wird bei dieser Abschätzung angenommen, dass der Perimeter lediglich das Gebiet der Stadt Basel umfasst, ohne die Gemeinden Riehen und Bettingen sowie ohne Autobahnen. Zudem wird angenommen, dass der Binnenverkehr von der Massnahme nicht betroffen ist (kein innerer Korridor). Unter Berücksichtigung dieser Faktoren kann eine Reduktion der Verkehrsleistung des fossilen MIV um 3% bis 6% erwartet werden.

Ausbau S-Bahnnetz

Der Angebotsausbau der trinationalen S-Bahn Basel entfaltet die grösste Wirkung im Bereich der kollektiven Mobilitätsangebote. Mit dem Herzstück wird Basel eine unterirdische Verbindungsstrecke zwischen den Bahnhöfen Basel SBB, Basel St. Johann und Basel Badischer Bahnhof sowie vier neue innenstädtische S-Bahn Haltestellen erhalten, welche das S-Bahn-Angebot und insbesondere den Zugang zum Bahnsystem in Basel deutlich verbessern. Durch dieses Infrastrukturprojekt werden zudem die grenzquerenden Verbindungen nach Deutschland und Frankreich verbessert. Auf diesen Beziehungen ist heute der MIV-Anteil besonders hoch, entsprechend ist auch das Verlagerungspotenzial beträchtlich. Zeigen die Massnahmen eine ähnliche Wirkung wie bei der Einführung der (bereits in der Vergangenheit stark ausgebauten) S-Bahn Zürich, kann eine Reduktion des fossilen MIV um bis zu 3% erreicht werden.

Ausbau Tramnetz

Die Tramnetzergänzungen erhöhen den ÖV-Anteil vor allem auf den Beziehungen, die die grössten Reisezeiteinsparungen erfahren. Besonders gross ist der Effekt auf Verbindungen, welche neue Gebiete ausserhalb des Kantons anbinden, auf welchen der MIV-Anteil im Pendlerverkehr heute vergleichsweise hoch ist. Innerhalb des Kantons ist hingegen der ÖV-Anteil heute schon hoch, zudem geht ein Teil des Zuwachses im ÖV zu Lasten der Anteile der aktiven Mobilität (Fuss- und Veloverkehr), womit der Anteil des fossilen MIV nicht reduziert wird. Die Wirkung der neuen Tramprojekte der Mobilitätsstrategie werden anhand der Berechnungen von Testplanungsbeiträgen zu Stiig-Um und anhand bereits abgeschlossener Projekte beurteilt. Berücksichtigt werden alle Projekte, welche sich mindestens im Stadium Vorprojekt befinden. Demnach könnte die Verkehrsleistung des fossilen MIV um 1% bis gut 2% reduziert werden.

Teilrichtplan Velo

Im Bereich der aktiven Mobilität trägt die Umsetzung des Teilrichtplans Velo am meisten zur Verlagerung bei. Der Plan umfasst zahlreiche Massnahmen, welche den Veloverkehr im Kanton Basel-Stadt deutlich attraktiver machen und so für eine Erhöhung des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr sorgen können. Die Wirkung der Massnahmen hängt in grossem Masse davon ab, wie die neuen Anlagen von der Bevölkerung angenommen werden. Die Veloförderung der Stadt Bern über die letzten Jahre zeigt, dass mit einer konsequenten Umsetzung von Velofördermassnahmen das Aufkommen des Veloverkehrs jährlich um bis zu 10% gesteigert werden kann. Da im Kanton Basel-Stadt gemäss Städtevergleich Mobilität 2017 bereits heute ein im schweizweiten Vergleich hoher Veloanteil von 17% aller Wege erreicht wird, ist ein ähnliches prozentuales Wachstum nicht zu erwarten. Durch die vorgesehenen Massnahmen kann aber eine Zunahme des Veloverkehrsaufkommens um 35% bis 2030 angenommen werden. Dabei ist zu beachten, dass die Zunahme teilweise auch zu Lasten des ÖV gehen kann und dass zudem ein bedeutender Teil des fossilen MIV – der Wirtschaftsverkehr – kaum auf das Velo verlagert werden kann. Unter diesen Annahmen kann der Teilrichtplan Velo die Verkehrsleistung des fossilen MIV in den nächsten 10 Jahren um bis zu 2% reduzieren. Wird der Ausbau der Veloinfrastruktur konsequent weitergeführt, kann der Anteil am Gesamtverkehr und damit der Beitrag zur Reduktion des fossilen MIV bis 2050 weiter erhöht werden.

Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement

Ein Ausbau des zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagements kann auf allen Ebenen zur Zielerreichung beitragen. Dabei sind verschiedene Wirkungen auch bereits in den oben genannten Massnahmen eingerechnet bzw. das Mobilitätsmanagement trägt dazu bei, dass die oben dargestellten Wirkungen erreicht werden. Werden beispielsweise genügend Abstellplätze für Elektrofahrzeuge zur Verfügung gestellt, wird dadurch auch die Verbreitung und Nutzung von Autos mit elektrischem Antrieb gefördert. Darüber hinaus bewirkt das Mobilitätsmanagement, dass der Gesamtverkehr reduziert wird (z.B. durch vermehrtes Home Office) oder die Auslastung der Fahrzeuge erhöht wird (z.B. durch Anreize für aktive oder kollektive Mobilitätsangebote / Fahrgemeinschaften). Den grössten Effekt können dabei mittlere bis grosse Unternehmen beitragen: Wenn im Rahmen der Massnahme neben den bereits bestehenden Konzepten 80 weitere Unternehmen mit einem eigenen Mobilitätsmanagement teilnehmen, ist mit einer Reduktion des fossilen MIV um 2% bis 4% zu rechnen, wobei die Wirkung erheblich von der Ausgestaltung abhängt.

Fazit

Aufgrund der kumulierten Wirkungsanalyse über alle fünf Ansätze ist eine Reduktion der Verkehrsleistung fossiler Fahrzeuge im Kanton Basel-Stadt um 25% bis 35% realistisch. Die genaue Wirkung hängt stark von der konkreten Ausgestaltung der Massnahmen und der Anpassung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmenden ab. Auch die weitere technologische Entwicklung etwa im Bereich E-Mobilität spielt eine zentrale Rolle.

4.4 Reduktion Treibhausgasemissionen im Verkehr

Ein im Rahmen der Bearbeitung der Klimagerechtigkeitsinitiative verfasster Grundlagenbericht (Infras 2021) unterstellt für ein Szenario «Netto-Null Treibhausgasemissionen 2040», einen Rückgang der Verkehrsleistung des MIV um 23% im Vergleich zum Ausgangszustand 2020 und einen verbleibenden Anteil konventioneller Personenwagen von 51%.

Die von der Mobilitätsstrategie vorgeschlagenen Massnahmen reichen damit bei konsequenter und zeitgerechter Umsetzung aus, um bis 2030 auf Kurs für «Netto-Null 2037» zu bleiben. Die Wirkungen sind aber schwierig abzuschätzen und von vielen externen Faktoren und Entscheidungen auf Bundesebene abhängig. Auch liegen heute noch keine konkreten Zielpfade für einzelne Sektoren (Gebäude, Industrie, Mobilität) bzw. für die notwendige Abscheidung von CO₂ aus der Atmosphäre («negative Emissionen») vor.

Die Stimmbevölkerung hat den Gegenvorschlag zur Klimagerechtigkeitsinitiative angenommen. Auf dieser Basis müssen verschiedene Gesetze und Verordnungen angepasst und Absenkpfade für die einzelnen Sektoren festgelegt werden. Aufgrund der kürzeren Lebensdauer von Fahrzeugen im Vergleich zu Gebäuden ist aber bereits jetzt klar, dass der Verkehrsbereich kurzfristig einen überdurchschnittlichen Beitrag an die Reduktion der Treibhausgasemissionen leisten muss. Im Rahmen der Erarbeitung der Klimaschutzstrategie werden ein Absenkpfad sowie quantifizierbare Ziele in klimarelevanten Handlungsfeldern für den Bereich Verkehr definiert. Der erste Umsetzungsbericht zur Mobilitätsstrategie 2027 wird aufzeigen, ob die bis dann erreichten Reduktionen der Treibhausgasemissionen genügen (vgl. Kap. 6). Je nach Erkenntnissen aus der geplanten Klimastrategie erfolgt eine erste Aktualisierung der Mobilitätsstrategie auch bereits vorher.

4.5 Finanzierung

Die Mobilitätsstrategie ist das strategische Führungsinstrument des Regierungsrates mit dem Ziel einer stadtverträglichen, zukunftsfähigen Mobilität. Der Beschluss zu Mobilitätsstrategie und Massnahmenplan ist nicht mit finanziellen Entscheiden verbunden. Die Kredite für erforderliche Massnahmen werden nach den Vorgaben der kantonalen Gesetzgebung vom Regierungsrat dem Grossen Rat und gegebenenfalls dem Volk zur Genehmigung unterbreitet.

Der Ausbau des übergeordneten Netzes – Autobahnen und Eisenbahnen – liegt vollständig in der Verantwortung des Bundes. Diese Grossprojekte (Herzstück Regio-S-Bahn, Rheintunnel) werden damit vom Bund finanziert. Der Kanton bringt sich aber in die entsprechenden Planungen über diverse Gremien und über das Agglomerationsprogramm Basel aktiv ein. Zahlreiche kleinere Massnahmen werden laufend bei ohnehin notwendigen Erhaltungsmassnahmen Schritt für Schritt umgesetzt.

5. Monitoring und Controlling

Wie bereits für das Verkehrspolitische Leitbild soll künftig auch für die Mobilitätsstrategie ein Monitoring durchgeführt werden. Dieses wird nachfolgend beschrieben. Es gliedert sich in eine Überprüfung der Zielsetzungen aus dem Umweltschutzgesetz (Kapitel 5.1) sowie eine ergänzende Überprüfung der Wirkungsziele der vorliegenden Mobilitätsstrategie (Kapitel 5.2)

5.1 Monitoring der Zielsetzungen gemäss Umweltschutzgesetz

Im Umweltschutzgesetz werden für den Strassenverkehr zwei Ziele definiert, deren Erreichung künftig regelmässig überprüft werden soll:

- Die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet, ausgenommen Hochleistungsstrassen nimmt auch bei einem Wachstum der Wohnbevölkerung und einem Anstieg der Beschäftigtenzahl nicht zu (§13 Abs. 2).
- Die Gesamtverkehrsleistung auf Kantonsgebiet ausserhalb der Hochleistungsstrassen wird bis 2050 ausschliesslich mit Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten abgewickelt, die emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sind (§13 Abs. 4)

Die Abgrenzung der Hochleistungsstrassen erfolgt gemäss der vom Regierungsrat verabschiedeten Strassennetzhierarchie. Neben der Nord- und der Osttangente zählen auch die Auf-/Abfahrtsrampen zum Hochleistungsstrassennetz. Alle übrigen Strassen im Kantonsgebiet sind beim Monitoring der Gesamtverkehrsleistung zu berücksichtigen.

Die Verordnung über umweltfreundliche Verkehrsmittel definiert die Grundsätze der Erhebungsmethodik (§ 7):

- «Gesamtverkehrsleistung» = Fahrleistung gemessen in Fahrzeugkilometer
- «Anteil emissionsarmer, klima- und ressourcenschonender Fahrzeuge» = Anteil auf Basis der zugelassenen Fahrzeuge im Kanton Basel-Stadt

Gesamtverkehrsleistung privater Motorfahrzeugverkehr

Die Gesamtverkehrsleistung über alle Strassen kann mit vertretbarem Aufwand nicht exakt gemessen werden, müsste hierzu doch auf sämtlichen Strassen des Kantons die Verkehrsbelastung dauerhaft erhoben werden. Für eine Erfolgskontrolle ist die absolute Grösse der Gesamtverkehrsleistung auch nicht relevant. Es geht vielmehr darum, die relative Veränderung zwischen zwei Zeitpunkten zu erfassen. Dies ist über eine Erhebung der Belastung an ausgewählten repräsentativen Zählstellen möglich. Aus der Veränderung an diesen Zählstellen wird die Veränderung auf dem ganzen Kantonsgebiet abgeleitet, indem jede Zählstelle entsprechend gewichtet wird. Für die Festlegung des Gewichts der einzelnen Zählstelle bildet das Gesamtverkehrsmodell der Region Basel die Basis. Dem Amt für Mobilität stehen für diese indexierte Erhebung der MIV-Belastung 35 Zählstellen zur Verfügung. Diese Methodik wird für die Erstellung des Verkehrsindex (vgl. Kap.1.1) seit 2010 erfolgreich angewendet. Sie wird nahtlos weitergeführt.

Anteil der klimaschonenden und emissionsarmen Fahrzeuge am Gesamtverkehr

Der Anteil an emissionsarmen, klima- und ressourcenschonenden Fahrzeugen an der Gesamtverkehrsleistung kann zumindest bis heute nicht über Zählstellen erhoben werden, weil mit den heutigen Erhebungstechnologien keine Differenzierung nach Antriebsarten möglich ist. Unter Beizug der kantonalen Motorfahrzeugstatistik, kann für das Kantonsgebiet der Anteil an der Gesamtverkehrsleistung auf dem Kantonsgebiet abgeschätzt werden. Diese Methodik ist bisher nicht angewendet worden und muss für das künftige Monitoring noch entwickelt werden. Das Monitoring soll so aufgebaut werden, dass es laufend an die verbesserten technischen Möglichkeiten angepasst werden kann (z.B. Nutzung von Big Data, Car Floating Data, etc.).

5.2 Monitoring der Wirkungsziele über ergänzende Kennziffern

Kernindikatoren in Bezug auf die 4 Wirkungsziele

Die in Kapitel 4.1 beschriebenen Indikatoren für die 4 Wirkungsziele sollen auch künftig jährlich bis vierjährlich erhoben werden. Sie erlauben es, frühzeitig Abweichungen vom Zielpfad zu erkennen und den Massnahmenplan zu justieren.

Verkehrsleistungen der übrigen Verkehrsmittel

Neben der Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs bzw. des Anteils klimaschonender Motorfahrzeuge wird auch künftig der Anteil der aktiven Mobilität sowie der kollektiven Mobilitätsangebote an der Gesamtverkehrsleistung erhoben. Damit können die Auswirkungen der Massnahmen zur Förderung der aktiven Mobilität bzw. der kollektiven Mobilitätsangebote auf die Reduktion der Verkehrsleistung des motorisierten Verkehrs sichtbar gemacht und überprüft werden.

Die Veränderung der Gesamtverkehrsleistung der aktiven Mobilität (Fuss- und Veloverkehr) wird jährlich aufgrund der Veränderung der Belastungen an ausgewählten Zählquerschnitten hochgerechnet. Dabei wird zwischen Fuss- und Veloverkehr unterschieden. Die Veränderung der Gesamtverkehrsleistung der kollektiven Mobilität wird jährlich auf Basis von Angaben der ÖV-Transportunternehmen bzw. der übrigen Anbieter erhoben. Die absolute Gesamtverkehrsleistung von aktiver und kollektiver Mobilität wird zudem periodisch analog zum privaten Motorfahrzeugverkehr mit Hilfe des Gesamtverkehrsmodells abgeschätzt.

Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Mit dem im 5-Jahres-Rhythmus durchgeführten Mikrozensus unter Federführung des Bundes können Veränderungen im Mobilitätsverhalten (Verkehrsaufkommen, täglich zurückgelegte Distanzen, etc.) nach soziodemographischen Gruppen ausgewertet werden. Das erlaubt einerseits Rückschlüsse auf die Wirkung von Massnahmen im Bereich der Stadt der kurzen Wege, andererseits können bei Auffälligkeiten Massnahmen aus allen Bereichen bezogen auf verschiedene Personengruppen optimiert werden.

Weitere Kennziffern

Eine Vielzahl weiterer Kennziffern wie z.B. die Anzahl der Parkplätze im öffentlichen Strassenraum, der Motorisierungsgrad oder die Zahl der Ordnungsbussen wird laufend erfasst, ausgewertet und in geeigneter Art und Weise publiziert (z.B. OGD, Webseite des statistischen Amtes, Webseite des Amtes für Mobilität). Aus diesen Daten ergeben sich z.B. auch Hinweise, zur Veränderung des Flächenbedarfs des Verkehrs,

6. Kommunikation, Umsetzung und Weiterentwicklung

Damit die Mobilitätsstrategie und der Massnahmenplan die vorgesehene Wirkung erzielen, braucht es einen aktiven Einbezug der verschiedenen Zielgruppen (Verkehrsteilnehmer, politische Entscheidungsträger usw.) sowie eine regelmässige fachliche Abstimmung und Koordination. Kommunikation und Abstimmung erfolgen dabei auf zwei Ebenen:

Politische Akzeptanz: Zur Umsetzung des Massnahmenplans sind letztlich projektspezifische Beschlüsse zu fällen. Dazu ist die politische Akzeptanz auf allen Ebenen (Grosser Rat, Parteien/Verbände, Bevölkerung, Nachbarbehörden) notwendig. Auf der Projektebene sind partizipativen Planungsverfahren (vor allem bei lokalen Gestaltungsmassnahmen) und eine frühzeitige Kommunikation (vor allem bei politisch sensiblen Vorhaben) vorgesehen. Damit kann die Akzeptanz für Finanzierung und Umsetzung erheblich gefördert werden.

Fachliche Abstimmung: Massnahmen- und Aktionsplan müssen in periodischen Abständen überprüft und angepasst werden. Dies erfordert eine fachliche Abstimmung zwischen den Fachämtern des Kantons, bei einzelnen Bereichen auch eine agglomerationsweite Abstimmung. Letztere erfolgt über die bestehenden Gremien unter anderem im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel.

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

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

Tabelle 8: Zwei Ebenen von Kommunikation und Abstimmung

Die vorliegende Strategie enthält einen Massnahmenplan für den Zeitraum 2022–2027. Eine erste umfassende Berichterstattung über den Stand der Umsetzung und der Zielerreichung ist für das Jahr 2027 geplant. Die Zielerreichung soll an den dann vorliegenden spezifischen Absenkpfeifen pro Sektor gemessen werden (vgl. Kap. 4.4). Dieser Vergleich wird zeigen, ob das vorliegende Massnahmenportfolio genügt oder ob weitere Massnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehr notwendig sind. Der Vergleich dient damit als Basis für die Erarbeitung eines aktualisierten Massnahmenplans.

Die Mobilitätsstrategie dient ausserdem als Basis für die zu erstellende Klimastrategie. Je nach Erkenntnissen aus der Klimastrategie wird eine erste Anpassung der Mobilitätsstrategie auch bereits früher notwendig.

Der Bericht 2027 dient auch als Input für eine Lagebeurteilung, welche das Präsidialdepartement 2028 als Basis für den Legislaturplan 2029–2033 erstellt. Ab 2027 sind vierjährige Berichte zum Stand der Umsetzung der Mobilitätsstrategie geplant.

Die Kommunikation über die Entwicklung der Kennziffern gemäss Kap. 5 erfolgt jährlich durch das Bau- und Verkehrsdepartement. Über die Projektfortschritte einzelner Massnahmen informieren die jeweils zuständigen Stellen laufend nach Bedarf.

7. Vernehmlassung

Der Entwurf der Mobilitätsstrategie konnte vom 21. Januar bis zum 29. April 2022 in einer öffentlichen Vernehmlassung kommentiert werden. Zusammenfassend haben die Rückmeldungen je zu rund einem Drittel folgende Positionen vertreten:

- Mobilitätsstrategie ist ausgewogen und wird grundsätzlich positiv gewürdigt.
- Mobilitätsstrategie schränkt einseitig den motorisierten Individualverkehr zu stark ein und die Verbesserung der Erreichbarkeit hat zu wenig Gewicht.
- Mobilitätsstrategie enthält zu wenig Massnahmen, um Klimaziele und hohe Lebensqualität zu erreichen. Der motorisierte Individualverkehr müsste deutlich mehr eingeschränkt werden.

Da die ablehnenden Haltungen zur Mobilitätsstrategie aus zwei völlig entgegengesetzten Positionen erfolgten, sieht sich der Regierungsrat in seiner Haltung bestätigt, dass die Mobilitätsstrategie ein ausgewogenes Massnahmenpaket enthält, das zu einer Verbesserung der Lebensqualität, der Erreichbarkeit und der Verkehrssicherheit bei gleichzeitiger Reduktion der Treibhausgasemissionen führen wird.

8. Literaturverzeichnis

Bundesamt für Energie BFE (2019): Kennzahlen Neuwagenflotte.

EBP (2020): Szenarien der Elektromobilität in der Schweiz – Update 2020.

Infras (2021): Netto Null Treibhausgasemissionen Basel-Stadt, Grundlagenbericht.

Städteverband (2020): Handlungsspielräume der Städte für eine klimaneutrale Mobilität.

Statistisches Amt Basel-Stadt (2020): Energiestatistik (Daten 2018).

Statistisches Amt Basel-Stadt (2021): Wohnviertel-Tabellen.

Vrtic, M., Schüssler N., Erath, A. und K.W: Axhausen (2011) Mobility Pricing: Zahlungsbereitschaft und Verhaltensreaktionen, Heureka 2011, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln.

Wietschel M. (2020): Ein Update zur Klimabilanz von Elektrofahrzeugen. Working Paper Sustainability and Innovation. No. S 01/2020. Fraunhofer ISI. Karlsruhe.

9. Anhang

9.1 Ausführliche Tabelle «Wirkungsabschätzung in Bezug auf Ziele»

| Handlungsfelder und Massnahmen | Erreichbarkeit erhöhen | Verkehrssicherheit verbessern | Klimaneutralität erzielen | Lebensqualität erhöhen |
|---|--|---|---|---|
| Aktive Mobilität priorisieren und ausbauen | | | | |
| Umsetzungsprogramm Teilrichtplan Velo | Zeitgewinne in Innenstadt und auf verstopften Zubringerachsen | Flächendeckende Beseitigung von Gefahrenstellen für den Veloverkehr | Verlagerung vom MIV auf Velo durch attraktiveres Angebot | Höhere Aufenthaltsqualität und besserer Zugang zu Naherholungsgebieten mit dem Velo |
| Umsetzungsprogramm Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege | | Flächendeckende Beseitigung von Gefahrenstellen für den Veloverkehr | Nur geringe Verlagerung von MIV auf Fussverkehr | Höhere Aufenthaltsqualität und attraktivere Naherholungsmöglichkeiten (Wanderwege) |
| Schlüsselprojekte Fuss- und Veloverkehr | Zeitgewinne für den Veloverkehr, insbesondere auf Vorzugrouten | Bessere Verkehrssicherheit an Schlüsselstellen | Erhöhung Veloanteil durch gezielte Massnahmen an Schlüsselstellen | |
| Velofachstelle innerhalb der Verwaltung | | Laufende Optimierung der Veloverkehrssicherheit | Förderung Veloverkehr allgemein | |
| Zweite Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr | | Finanzielle Möglichkeiten für schnelle Umsetzung von Veloprojekten (Veloförderung). | Finanzielle Möglichkeiten für schnelle Umsetzung von Veloprojekten (Veloförderung). | |
| Veloverleihsystem Basel | Zeitgewinne durch vereinfachte kombinierte Mobilität | | Klimaneutrale erste / letzte Meile ermöglichen | |
| Kollektive Mobilitätsangebote erweitern | | | | |
| Angebotsverbesserungen Tramnetz (inkl. Infrastrukturausbau) | Hohe Zeitgewinne für neu erschlossene Gebiete; hohe Kapazität | | Verlagerung vom MIV auf ÖV durch attraktiveres Angebot | |
| Angebotsverbesserungen Busnetz (inkl. Infrastrukturausbau) | Zeitgewinne durch bessere Angebote; innerstädtisch wenig Potenzial, da Busnetz bereits heute sehr dicht in der Stadt | | Verlagerung vom MIV auf ÖV aufgrund attraktiverer Busverbindungen (innerstädtisches Angebot ist aber heute schon gut) | |
| Hindernisfreier Zugang zum ÖV Umsetzung BehiG | Sichere Erreichbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen | Umsetzung BehiG verhindert Selbstunfälle im Fussverkehr | | Höhere Lebensqualität für Menschen mit körperlicher Beeinträchtigung |

| Handlungsfelder und Massnahmen | Erreichbarkeit erhöhen | Verkehrssicherheit verbessern | Klimaneutralität erzielen | Lebensqualität erhöhen |
|---|--|---|---|---|
| Angebotsverbesserungen S-Bahn Basel trireno (inkl. des notwendigen Infrastrukturausbaus wie z.B. Herzstück) | Hohe Zeitgewinne, insbesondere durch neue Durchmesserlinien, weitläufiger Einfluss, grosse Kapazität | Leichte Verbesserung durch MIV-Reduktion | Verlagerung vom MIV auf ÖV aufgrund attraktiverem Angebot | |
| Internationaler Schienenverkehr | Attraktive Bahnverbindungen | | Leichte Reduktion MIV und Flugverkehr | |
| Ridesharing fördern | | Leichte Reduktion MIV | Leichte Reduktion MIV | |
| Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren | | | | |
| Förderung von Quartierparkings | Direkte Zufahrt, kein Parksuchverkehr | Reduktion Parksuchverkehr | Geringer Einfluss | Weniger MIV in Quartieren |
| Weiterentwicklung Parkraumbewirtschaftung | | | Parkraumbewirtschaftung fördert Umstieg auf andere VM | Weniger Parksuchverkehr in Quartieren |
| Kleine Fahrzeuge fördern | | Erhöhte Verkehrssicherheit dank kleinerer Fahrzeuge | Weniger Emissionen dank kleinerer und leichter Fahrzeuge | Weniger Flächenverbrauch durch Verkehr |
| Shared Mobility fördern | Leicht bessere Erreichbarkeit durch multimodale Mobilität | | Förderung eines wesensgerechten VM-Einsatzes | Weniger Flächenverbrauch durch Verkehr |
| Sofortmassnahmen Flächen sparen | | Mehr Flächen für Velo erhöhen Verkehrssicherheit | Leichte Reduktion MIV durch geringere Kapazitäten | Erhöhung Attraktivität Strassenraum; Lärmreduktion |
| Autofrei erleben | | | Sensibilisierung für klimaverträgliches Mobilitätsverhalten | Sensibilisierung für attraktive Strassenräume |
| Stadt der kurzen Wege verwirklichen | | | | |
| Öffentliche Räume im Rahmen der Erhaltungsplanung aufwerten | | Hindernisfreie Gestaltung verhindert Selbstunfälle FV | Attraktivere öffentliche Räume machen Fussverkehr attraktiver | Attraktivere öffentliche Räume |
| Weiterentwicklung städtisches Strassennetz / Tempo 30 | | Tiefere Geschwindigkeiten erhöhen Verkehrssicherheit | Geringere Emissionen durch tiefere Geschwindigkeiten MIV | Attraktivere Strassenräume in Quartieren; Lärmreduktion |
| Einrichtung weiterer Begegnungszonen | | Tiefere Geschwindigkeiten erhöhen Verkehrssicherheit | Geringere Emissionen durch tiefere Geschwindigkeiten MIV | Attraktivere Strassenräume in Quartieren; Lärmreduktion |
| Umsetzung Gestaltungskonzept Innenstadt | | Erhöhte Verkehrssicherheit an Orten mit hohem Personenaufkommen | | Attraktivere öffentliche Räume in Innenstadt |
| Konzept städtischer Güterverkehr | Sicherung von Anschlussgleisen und Logistikflächen | | Förderung emissionsarmer Fahrzeuge | Förderung emissionsarmer Fahrzeuge; Optimierung KEP |

| Handlungsfelder und Massnahmen | Erreichbarkeit erhöhen | Verkehrssicherheit verbessern | Klimaneutralität erzielen | Lebensqualität erhöhen |
|--|---|---|--|---|
| Treibhausgasemissionen im Verkehr auf «Netto-Null» reduzieren | | | | |
| Ausbau Ladestationen | | | Förderung Elektromobilität durch bessere Infrastruktur | |
| Weitere Förderung Elektrofahrzeuge | | | Dekarbonisierung des MIV | Reduktion Lärmbelastung |
| Umweltzonen anstreben | | | Anreiz für Elektromobilität/emissionsarme Fahrzeuge | Reduktion Luftschadstoffbelastung |
| Aktionsprogramm «Basel unterwegs» | | | Geringer direkter Effekt, langfristige Wirkung | Sensibilisierung für Bedeutung stadtverträglicher Verkehr |
| Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement | | Sensibilisierung für sicheres Mobilitätsverhalten | Verändertes Mobilitätsverhalten Pendlerverkehr | Sensibilisierung für Bedeutung stadtverträglicher Verkehr |
| Förderung autofreie Haushalte, Überbauungen und Areale | | Reduktion MIV in Quartieren | Förderung umweltverträgliches Mobilitätsverhalten | Reduktion Lärmbelastung, Erhöhung Wohnqualität |
| Anpassung Motorfahrzeugsteuern prüfen | | | Förderung umweltverträgliches Mobilitätsverhalten | Reduktion Luftschadstoffbelastung |
| Mobilität regional denken und gemeinsam lösen | | | | |
| Regionales Verkehrsmanagementkonzept | Höhere Erreichbarkeit durch mehr Zuverlässigkeit | | Leichte Anreize für Umstieg auf andere Verkehrsmittel | |
| Regionales Veloroutennetz | Direkte, hindernisfreie Hauptrouuten erhöhen Erreichbarkeit | Ausgebaute Hauptrouuten bieten erhöhte Sicherheit | Erhöhung Anteil Veloverkehr | |
| Regionales Güterverkehrskonzept | Erhöhung der überregionalen Erreichbarkeit in der Logistik | | Geringe Vermeidungs- und Verlagerungswirkung | |
| Trimodales Containerterminal Basel Nord | Erreichbarkeit von Basel für den Güterverkehr wird erhöht | | Wirkung in BS gering (nationale Wirkung) | |
| Sicherstellung HLS-Kapazitäten | Weniger Staus auf HLS erhöhen Erreichbarkeit | Reduktion Verkehrsleistung auf städtischem Netz | Risiko Erhöhung MIV-Anteil | Reduktion Verkehrsleistung auf städtischem Netz |

| Handlungsfelder und Massnahmen | Erreichbarkeit erhöhen | Verkehrssicherheit verbessern | Klimaneutralität erzielen | Lebensqualität erhöhen |
|--|---|---|--|--|
| Chancen von Digitalisierung und Innovation nutzen | | | | |
| MaaS-Angebote einführen | Attraktivere Umsteigebeziehungen | | Leichte Anreize für Umstieg auf andere Verkehrsmittel | |
| Umsetzung städtisches Verkehrslenkungskonzept | | | Leichte Anreize für Umstieg auf andere Verkehrsmittel | Höhere Aufenthaltsqualität durch Verlagerung Staus in unsensible Räume |
| Trendbeobachtung im Strassenverkehr | Basis für neue Entwicklungen | | | |
| Road Pricing testen | MIV/ÖV durch bessere zeitliche Verteilung | Leichte Reduktion MIV erhöht Verkehrssicherheit | Förderung emissionsarmer Fahrzeuge; Reduktion Spitzenbelastung MIV | |