



**Verkehrspolitisches Leitbild:  
Stand der Umsetzung des Aktionsplans 2018-2021**  
(Stand Juni 2021)

Basel, 30. Juni 2021



# Inhalt

<b>1. Ausgangslage</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Stand der Umsetzung in den strategischen Schwerpunkten</b> .....	<b>4</b>
2.1 Fuss- und Veloverkehr .....	4
2.2 Öffentlicher Verkehr .....	6
2.3 Strassenverkehr .....	8
2.4 Parkraumangebot.....	9
2.5 Städtischer Güterverkehr .....	11
2.6 Öffentlicher Strassenraum .....	12
2.7 Mobilitätsmanagement .....	13
<b>3. Fazit</b>	<b>17</b>

## 1. Ausgangslage

Der Regierungsrat hat 2015 das Verkehrspolitische Leitbild erlassen, das als Basis für eine nachhaltige Verkehrspolitik dient. In sieben strategischen Schwerpunkten wurden Massnahmen und Aktionen entwickelt. Eine erste Auswertung zum Stand der Umsetzung hat 2018 gezeigt, dass in allen Massnahmenbereichen grosse Fortschritt erzielt wurden. Auf dieser Basis erliess der Regierungsrat einen aktualisierten Massnahmen- und Aktionsplan 2018 bis 2021. Der vorliegende Umsetzungsbericht prüft erneut, ob und wie die einzelnen Massnahmen realisiert werden konnten. Der Bericht stellt damit eine wesentliche Grundlage, für die Erarbeitung der neuen Mobilitätsstrategie „Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel“ dar. Diese Strategie soll das Verkehrspolitische Leitbild ablösen und entsprechend den Anpassungen des Umweltschutzgesetzes vom Februar 2020 einen neuen Schwerpunkt im Bereich Klimaschutz setzen.

## 2. Stand der Umsetzung in den strategischen Schwerpunkten

### 2.1 Fuss- und Veloverkehr

Massnahme	Ergebnis	Zeithorizont <sup>1</sup>	Stand
<b>Teilrichtplan Velo 2013</b>	<b>Bauliche Umsetzung</b>	<b>2016–2028</b>	<b>✓</b>
	Realisierung laufende Projekte auf Velorouten (Eigenleistungen oder Agglomerationsprogramm 1./2. Generation)	laufend	✓
	Realisierung priorisierte Velorouten 1. Etappe (A-Projekte, Agglomerationsprogramm 3. Gen.)	2019–2022	(✓)
	Kantonale Bike&Ride-Anlagen	laufend	✓
<b>Velo-Sofortmassnahmen (z.B. Roteinfärbung Radstreifen)</b>	<b>Erarbeitung und Umsetzung</b>	<b>laufend</b>	<b>✓</b>
<b>Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege</b>	<b>Erarbeitung und Umsetzung</b>	<b>2015–2030</b>	<b>✓</b>
	Erarbeitung Aktualisierung	2018	✓✓
	Erstellung Umsetzungsprogramm	2019	(✓)
	Realisierung laufende Projekte auf Fussverkehrsverbindungen (Eigenleistungen oder Agglomerationsprogramm 1./2. Generation)	laufend	✓
<b>Schlüsselprojekte Fuss- und Veloverkehr</b>	<b>Bauliche Umsetzung</b>	<b>2018–2022</b>	<b>(✓)</b>
	Bau Velostation Badischer Bahnhof	2020–2021	(✓)
	Bau Fuss- und Velobrücke Zolli	ab 2021	(✓)
	Erweiterung Veloabstellplätze Basel SBB	2017–2020	(✓)
	Planung Velostationen Basler Innenstadt	2017–2026	✓
<b>Regionales Velohaupttroutennetz</b>	<b>Planung, Projektierung und Realisation</b>	<b>2014–2030</b>	<b>✓</b>
<b>Pilotprojekte für den Veloverkehr (Rechtsabbiegen bei Rot, Velostassen)</b>	<b>Verkehrsregelungen sind in ordentliches Recht überführt und in der Umsetzung</b>	<b>2020</b>	<b>✓✓</b>

<sup>1</sup> Zeithorizont gemäss Planung 2018

- |  |                                  |
|--|----------------------------------|
| ✓✓ Massnahme abgeschlossen             | ✓ Massnahme in Bearbeitung       |
| (✓) Massnahme verzögert in Bearbeitung | ✗ Massnahme wird nicht umgesetzt |

Der Regierungsrat hat Anfang Juli 2019 den aktualisierten Teilrichtplan Velo sowie den Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege erlassen. Mit den beiden behördenverbindlichen Planungsinstrumenten wird sichergestellt, dass die Anliegen des Fuss- und des Veloverkehrs bei übergeordneten Planungen berücksichtigt und mit anderen Vorhaben abgestimmt wird.

Im 2020 wurde das Umsetzungsprogramm Velo von 2016 aktualisiert und mit der Erarbeitung des Umsetzungsprogramms Fuss- und Wanderwege begonnen. Die Umsetzung der beiden Programme startet im Jahr 2021. Der Zeithorizont des aktualisierten Umsetzungsprogramms Velo ist neu auf 2030 festgelegt worden und enthält neben den mittel- und langfristigen Massnahmen auch wiederum Sofortmassnahmen, die in den nächsten ein bis zwei Jahren umgesetzt werden sollen. Hierzu zählen z.B. die Einführung von Velostrassen, die Umsetzung des freien Rechtsabbiegens bei Rot und die Aufhebung von Parkplätzen entlang von Tramgleisen. Das freie Rechtsabbiegen bei Rot für Velos sowie die Einrichtung von Velostrassen sind mit Infrakfttreten verkehrsrechtlicher Anpassungen des Bundes per 01.01.2021 ermöglicht worden.

In den letzten vier Jahren wurden rund 40 weitere kleine Veloampeln installiert und über 10 lichtsignalgesteuerte Kreuzungen mit Aufstellbereichen für Radfahrende ausgestattet. Sofortmassnahmen wie die Roteinfärbung von Velostreifen und die Öffnung von Einbahnstrassen für den Veloverkehr wurden bereits flächendeckend überprüft und wo möglich und sinnvoll umgesetzt. Hängig sind noch Prüfungen auf 16 Teilstücken zur Öffnung für den Velogegegenverkehr. Zudem wurden Randsteinabsenkungen, die auf Veloverbindungen liegen, in der Zwischenzeit systematisch überprüft und entsprechend angepasst. Um die Sicherheit der Velofahrenden weiter zu erhöhen wurden bereits Schrägparkierungen aufgehoben und durch Längsparkierungen ersetzt. Die systematische Prüfung aller Schräg-/ und Senkrechtparkfelder ist im aktualisierten Umsetzungsprogramm nochmals als Sofortmassnahme aufgelistet.

Neben den zahlreich umgesetzten oder geplanten Sofortmassnahmen sind auch grössere Velomassnahmen auf dem priorisierten Routennetz realisiert worden. Hierzu zählen:

- Max Kämpf Platz, Velodurchfahrt zur Brombacherstrasse
- Rosentalstrasse, Einführung T30 und Radweg/Velobypass am Knoten Schwarzwaldallee
- Jacob-Burckhardt-Strasse, Velogegegenverkehr und beidseitiger Radstreifen
- Elsässerrheinweg, Fuss-/Radweg (seit Herbst 2019 durchgehend nach Huningue)
- Gundeldingerstrasse Ost, Radstreifen und Velobypass (zurzeit im Bau)
- Strassburgerallee, Radstreifen

Die aufgelisteten Schlüsselprojekte verzögern sich grösstenteils aufgrund von Abhängigkeiten Dritter. Aufgrund der Planungen zum Bahnknoten kann frühestens im 2026 mit dem Bau der Fuss- und Velobrücke Zolli gerechnet werden. Die Velostationen am Bahnhof Basel SBB sind ebenfalls in die Planungen zum Bahnknoten integriert, ihre Umsetzung hängt deshalb von den dortigen Ausbauten ab. Ausnahme ist hier die Velostation Ost, die im Ratschlag Areal Nauentor vom 22. Januar 2020 integriert ist. 400 Abstellplätze sollen im Rahmen der Entwicklung des Nauentors realisiert werden. Die Velostation am Badischen Bahnhof ist in Projektierung und die Realisierung neu für 2023 geplant. Grund für die Verzögerung sind Planungen seitens der Deutschen Bahn (DB). Im Rahmen der Projekterarbeitung für die Neugestaltung des Barfüsserplatzes und der Heuwaage werden Velostationen mitgeplant. Die weiteren Velostationen in der Innenstadt werden voraussichtlich im Zusammenhang mit dem Herzstück der S-Bahn Basel realisiert.

Im 2019 konnten die B&R-Anlagen Bachgraben, Bettingerstrasse und Riehen Grenze umgesetzt werden. Alle drei Anlagen konnten in die Grossprojekte im jeweiligen Perimeter aufgenommen und koordiniert umgesetzt werden. Bis Ende 2027 sollen noch ca. 24 weitere B&R-Anlagen folgen, wenn immer möglich gekoppelt mit Erhaltungsmassnahmen bzw. Grossprojekten.

In der aktuellen 4. Generation des Agglomerationsprogramms Basel (AP4) sind weitergehende strategische Überlegungen zum Veloverkehr in einem Velokonzept festgehalten worden. Zudem wurden erstmals auch strategische Überlegungen zum Fussverkehr festgehalten und Schwachstellenanalysen durchgeführt. Für Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen, die voraussichtlich zwischen 2024 und 2028 realisiert werden sollen, hat der Kanton Basel-Stadt erneut ein Massnahmenpaket eingereicht.

### Fazit Fuss- und Veloverkehr:

Im 2020 wurde das Umsetzungsprogramm Velo aktualisiert und mit der Erarbeitung des Umsetzungsprogramms Fuss- und Wanderwege begonnen. Die Umsetzung der beiden Programme startet im Jahr 2021. Neben zahlreich umgesetzten Sofortmassnahmen sind auch grössere Velomassnahmen auf dem priorisierten Routennetz realisiert worden. Die aufgelisteten Schlüsselprojekte verzögern sich grösstenteils aufgrund von Abhängigkeiten Dritter.

## 2.2 Öffentlicher Verkehr

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

✓✓ Massnahme abgeschlossen

(✓) Massnahme verzögert in Bearbeitung

✓ Massnahme in Bearbeitung

✗ Massnahme wird nicht umgesetzt

<sup>2</sup> Zeithorizont gemäss Planung 2018

Mit der Umsetzung der Tramnetzentwicklung werden künftige Arbeitsplatzzentren und neue Wohngebiete stadt- und umweltgerecht erschlossen. Die Fahrgäste profitieren von mehr Direktverbindungen und kürzeren Reisezeiten; zugleich entlastet das Tramangebot die Strassen. Die neuen Tramstrecken verteilen den Tramverkehr besser im gesamten Netz, führen zu mehr Stabilität und Flexibilität im Betrieb und der Korridor Aeschenplatz – Barfüsserplatz – Claraplatz kann durch neue Linienführungen vom Tramverkehr entlastet werden.

Im Februar 2020 hat der Grosse Rat ein zweites Mal den Bericht zum Stand Umsetzung Ausbau des Tramstreckennetzes zur Kenntnis genommen, den aktualisierten Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes genehmigt und die Verwaltung erneut beauftragt, das künftige Liniennetz zu überprüfen. Für die vordringlichen Tramprojekte Claragraben, Petersgraben und Klybeck erarbeitet das BVD die Vorprojekte. Für das Tram Claragraben hat der Bund bereits im Rahmen der 3. Generation zum Agglomerationsprogramm Gelder an die Infrastruktur gesprochen. Um auch für weitere Tramprojekte von Bundesgeldern zu profitieren, sollen im Juni 2021 das Tram Petersgraben und das Tram Klybeck im A-Horizont des Agglomerationsprogramms der 4. Generation eingereicht werden. Der Grosse Rat hat zudem die finanziellen Mittel für die Planung der Tramnetzentwicklung um eine Millionen Franken erhöht, um damit die Bearbeitung der beiden Tramprojekte Bachgraben und Tram 30 zu beschleunigen. Für letzteres hat das Amt für Mobilität die Zweckmässigkeit und die Vorstudie Ende 2020 ausgelöst. Für diese beiden Tramprojekte sollen dann im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 5. Generation Bundesmittel beantragt werden.

Die Überprüfung des Liniennetzes lief zwischen den Kantonen BS, BL unter Einbezug der Transportunternehmen BVB und BLT und wurde im Frühling 2021 abgeschlossen. Mit den Detailprüfungen zum Expresstram Linie 17 befasst sich der Kanton Basel-Landschaft auf den städtischen Zuflurkorridoren. In der Stadt selbst werden die Trams nicht als Expresstrams verkehren. Mit Angebotsverbesserungen im Busnetz erhöht der Kanton Basel-Stadt die Attraktivität des ÖV laufend, beispielsweise durch neue Angebote, Taktverdichtungen oder Zusatzkurse. Die im ÖV-Programm 2018-2021 vorgesehenen Änderungen zur besseren Erschliessung von Entwicklungsarealen und zur Behebung von Kapazitätsengpässen wurden umgesetzt. Neben der Einführung der neuen Buslinie 46 zur besseren Erschliessung des Schoren- und Erlenmattquartiers erschliesst nun auch die Linie 42 mit einer neuen Haltestelle die Grosspeteranlage. Auch die Expresskurse auf der Flughafenbuslinie 50 zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem EuroAirport konnten nachfragegerecht weiter ausgebaut werden. Weitere neue Zusatzkurse und Taktverdichtungen betreffen die Linien 48 und 38 ins Bachgrabengebiet sowie die Buslinie 30. Auch im ÖV Programm 2022-2025 liegt der Schwerpunkt der Angebotserweiterungen auf dem Busnetz: Unter anderem soll die Buslinie 30 weiter entlastet werden, es entsteht eine Busverbindung zwischen dem Bachgrabengebiet und dem Bahnhof St. Johann, die ÖV-Erschliessung des Dreispitz-Areals wird verbessert und das Busnetz in Riehen wird optimiert.

Der hindernisfreie Zugang zum ÖV wird entsprechend den Bundesvorgaben laufend verbessert. Per Ende 2020 sind knapp 90 Haltekanten 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. Da der Umbau, wo möglich, mit der Erhaltungsplanung kombiniert wird, verzögert sich die vollständige Umsetzung. Der Regierungsrat strebt diese per Ende 2028 an.

Das künftige Angebot der trinationalen S-Bahn Basel wird zwischen den Bestellern in allen drei Ländern gemeinschaftlich weiterentwickelt. Dazu haben sich die Nordwestschweizer Kantone, die Région Grand Est und das Land Baden-Württemberg Anfang 2018 unter dem Dach der Vereins Agglo Basel zusammengeschlossen. Unter dem Namen trieno werden sie die Angebotsplanung für die trinationale S-Bahn Basel fortschreiben und die Bestellungen bei den Bahnunternehmen koordinieren. Für ÖV-Kundinnen und -Kunden im grenzüberschreitenden Verkehr bestehen inzwischen deutlich verbesserte Tarifangebote. Das Halbtax-Abonnement ist seit Ende 2019 auf der Hin- und Rückfahrt gültig. Das U-Abo ist im gesamten Grenzgebiet von Weil am Rhein über Lörrach

bis Rheinfelden (RVL Zonen 1,2 und 3) gültig. In Frankreich ist es seit Inbetriebnahme der Linie 3 bis Saint-Louis Bahnhof gültig. Für die noch ausstehende Lösung für Inhaberinnen und Inhaber eines Schweizer Generalsabonnements laufen Verhandlungen zwischen dem TNW und dem RVL. Der Regierungsrat hat dem TNW seine Unterstützung dabei zugesagt.

### Fazit Öffentlicher Verkehr:

Die Massnahmen zur Entwicklung des Tram- und Busnetzes wurden im Zeitraum 2018 bis 2021 weiterbearbeitet. Vor allem im Busverkehr konnten neue Angebote umgesetzt werden, weitere Angebotsausbauten folgen. Die Planungen zu neuen Tramstrecken werden vorangetrieben und sind grösstenteils im Zeitplan. Der hindernisfreie Zugang zum ÖV wird entsprechend den Bundesvorgaben laufend verbessert. Da der Umbau, wo möglich, mit der Erhaltungsplanung kombiniert wird, verzögert sich die vollständige Umsetzung bis ca. 2028. Die Bestellbehörden in allen drei Ländern der trinationalen S-Bahn Basel haben sich Anfang 2018 zusammengeschlossen und koordinieren unter dem Namen trieno die Angebotsplanung sowie die Bestellungen. Für ÖV-Kunden im grenzüberschreitenden Verkehr bestehen deutlich verbesserte Tarifangebote.

## 2.3 Strassenverkehr

Massnahme	Ergebnis	Zeithorizont <sup>3</sup>	Stand
<b>Umsetzung städtisches Verkehrslenkungskonzept</b>	<b>Verkehrsfluss ist optimiert</b>	<b>laufend</b>	<b>✓</b>
	Umsetzung und Evaluation Pilotprojekt Elsässerstrasse	2017–2018	✓✓
	Bereinigung und Beschluss Konzept	2018	✓✓
	Weitere Umsetzungen in Abhängigkeit von den Ergebnissen des Pilotprojekts	ab 2018	(✓)
	Verhinderung von Durchgangsverkehr in Quartieren	laufend	(✓)
	Wegweisungskonzept zur besseren Lenkung des Durchgangsverkehrs inkl. Umsetzung	ab 2018	(✓)
<b>Förderung Elektrofahrzeuge</b>	<b>Elektrofahrzeuge machen einen relevanten Anteil am Gesamtverkehr aus</b>	<b>laufend</b>	<b>(✓)</b>
	Gesamtkonzept Elektromobilität	2018	(✓)
	Konzept und Umsetzung für 200 neue Ladestationen	2018-2019	(✓)
	Weitere Fördermassnahmen	ab 2019	(✓)
<b>Trendbeobachtung im Strassenverkehr (z.B. Digitalisierung, autonomes Fahren)</b>	<b>Trends sind erkannt und soweit möglich begleitet/ mitgestaltet</b>	<b>laufend</b>	<b>✓</b>
	Begleitung Forschung/Arbeitsgruppen (z.B. SVI Verkehr 2060)	laufend	✓
<b>Sicherstellung HLS-Kapazitäten (Ausbau Osttangente/ABAC)</b>	<b>HLS-Ausbauten und flankierende Massnahmen realisiert</b>	<b>2025–2035</b>	<b>✓</b>
<b>Regionales Verkehrsmanagementkonzept</b>	<b>Konzept</b>	<b>2020</b>	<b>(✓)</b>

✓✓ Massnahme abgeschlossen

(✓) Massnahme verzögert in Bearbeitung

✓ Massnahme in Bearbeitung

✘ Massnahme wird nicht umgesetzt

<sup>3</sup> Zeithorizont gemäss Planung 2018

Nach der erfolgreichen Umsetzung der Dosierstelle Elsässerstrasse im 2017 als Pilotanlage hat der Grosse Rat das städtische Verkehrslenkungs-konzept im Oktober 2019 beschlossen. Aufgrund dieser Verzögerung konnte bislang noch keine weitere Dosierstelle umgesetzt werden. Für das Jahr 2021 ist die Einrichtung der Dosierstelle Dreispitz/Brüglingerstrasse und für 2022 eine Dosierstelle am Luzernerringviadukt geplant. Für die Verhinderung des Durchgangsverkehrs durch Wohnquartiere ist eine erste Umsetzung für das Jahr 2021 geplant. Das Wegweisungskonzept wurde 2019 erarbeitet; mit der Realisierung wird 2022 begonnen.

Obwohl das Gesamtverkehrskonzept Elektromobilität noch nicht vom Grossen Rat verabschiedet wurde, machten Elektrofahrzeuge bei den Neuzulassungen im Jahr 2020 bereits einen Anteil von rund 9 % aus. Grund hierfür ist unter anderem das erfolgreiche Förderprogramm „Wirtschaft unter Strom“, das Testmöglichkeiten und Subventionen für den Kauf elektrischer Geschäftsfahrzeuge vergibt. Trotz dieser starken Zunahme im letzten Jahr sind erst ca. 1 % des gesamten PW-Bestandes im Kanton reine Elektrofahrzeuge. Die Umsetzung weiterer Massnahmen, wie insbesondere der Bau von Ladestationen ist angesichts der Klimasituation deshalb dringend nötig. Inwieweit die Massnahmen gemäss Gesamtkonzept Elektromobilität ausreichen, muss im Laufe der Jahre 2022/2023 geprüft werden. Wichtig ist aktuell vor allem, dass das Gesamtkonzept rasch beschlossen und umgesetzt wird.

Nach einer grossen Euphorie vor zwei bis drei Jahren, gehen die Experten heute eher davon aus, dass es noch länger dauern wird, bis autonome Fahrzeuge in städtischen Gebieten der Schweiz in einer relevanten Anzahl verkehren werden. Es bleibt dennoch weiterhin wichtig, dass der Kanton Basel-Stadt die technischen Trends beobachtet. Ein unmittelbarer Handlungsbedarf im Strassenverkehr ergibt sich daraus zumindest für die nächsten Jahre aber nicht.

Der Bundesrat hat am 11. November 2020 das generelle Projekt für den Rheintunnel genehmigt. Der Baubeginn ist für 2029 geplant. Die Bauzeit dürfte rund zehn Jahre betragen.

Unter Federführung von Agglo Basel wurde die Erarbeitung eines regionalen Verkehrsmanagementkonzepts vorangetrieben. Ein integrales, trinationales Konzept hat sich dabei als zu komplex erwiesen. Im Rahmen der Erarbeitung der nächsten Generation des Agglomerationsprogramms wurde deshalb eine problemorientierte Vorgehensweise gewählt und der Schwerpunkt auf Verkehrsmanagementmassnahmen in sogenannten Hot-Spot-Räumen gelegt.

#### Fazit Strassenverkehr:

Mit den Beschlüssen zum städtischen Verkehrslenkungs-konzept und zum generellen Projekt des Rheintunnels konnten im Bereich Strassenverkehr in den letzten vier Jahren wichtige Fortschritte erzielt werden. Neben der Fortsetzung dieser Projekte muss es in naher Zukunft primär darum gehen, die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs rasch voranzutreiben.

## 2.4 Parkraumangebot

Massnahme	Ergebnis	Zeithorizont <sup>4</sup>	Stand
Anpassung Parkplatzverordnung	Beschluss aktualisierter Vorlage	2018	(✓)
Förderung von Quartierparkings	Optimierte Gesetzesgrundlagen	2018–2020	(✓)
	Anpassung gesetzliche Grundlagen im Bau- und Planungsgesetz/Umweltschutzgesetz	2018	(✓)

<sup>4</sup> Zeithorizont gemäss Planung 2018

	Anpassung Parkplatzverordnung und Pendlerfondsverordnung	2018/2019	(✓)
<b>Weiterentwicklung Parkraumbewirtschaftung</b>	<b>Umsetzung künftige Parkplatzpolitik, periodische Auslastungserhebungen</b>	<b>2018–2025</b>	<b>✓</b>
	Anpassung Parkraumbewirtschaftungsverordnung	2018	✓✓
	Periodische Auslastungserhebung	2019	✓✓
<b>Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung im inneren Agglomerationsbereich</b>	<b>Konzept</b>	<b>2020</b>	<b>✓✓</b>

✓✓ Massnahme abgeschlossen

✓ Massnahme in Bearbeitung

(✓) Massnahme verzögert in Bearbeitung

✗ Massnahme wird nicht umgesetzt

Es hat sich gezeigt, dass die geplanten Anpassungen der Parkplatzverordnung eine Gesetzesanpassung bedingen. Der Regierungsrat hat deshalb diese Massnahmen (z.B. Zulassung Mehrfachnutzungen, Vorgaben für Ausrüstung Parkplätze mit Elektroladestationen) mit den Massnahmen zur Förderung von Quartierparkings in einer gemeinsame Vorlage für eine künftige Parkierungspolitik zusammengefasst. Der Regierungsrat hat diese Vorlage im Herbst 2018 an den Grossen Rat überwiesen. Ein Entscheid des Grossen Rates ist bis heute (Stand Februar 2021) aber noch nicht gefallen. Entsprechend konnte auch noch nicht mit der Erarbeitung der geplanten Verordnungsanpassungen begonnen werden.

Mit der Revision der Parkraumbewirtschaftungsverordnung hat der Regierungsrat die Parkkartengebühren per Anfang 2019 angepasst. Mit der deutlichen Verteuerung der Anwohnerparkkarte von 140 auf 284 Franken hat Basel nun Gebühren, die in etwa auf dem Niveau vergleichbarer Städte liegen. Einzelne Städte wie Winterthur oder Luzern haben aber immer noch deutlich teurere Parkgebühren. Auch Zürich würde bei einer Umsetzung der dort geplanten Gebührenerhöhung wiederum deutlich teurer sein (784 Franken).

Eine Charta für eine Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftung im inneren Agglomerationsbereich liegt vor. Diese Charta stellt Minimalstandards auf, für deren Umsetzung sich insgesamt 15 Städte und Gemeinden verpflichtet haben. Die Parkraumbewirtschaftung in Basel entspricht diesen Standards.

Die im Herbst 2019 zum zweiten Mal durchgeführte flächendeckende Auslastungserhebung und die 2019 erstmals durchgeführte Auslastungserhebung der privaten Parkplätze haben gezeigt, dass die ergriffenen Massnahmen Wirkungen in die erwünschte Richtung zeigen. Allerdings gibt es nach wie vor Gebiete, in denen sowohl die öffentlichen Strassenparkplätze überlastet sind, als auch keine freien privaten Parkplätze zur Verfügung stehen.

#### **Fazit Parkraumangebot:**

Insgesamt konnten in den letzten vier Jahren wesentliche Fortschritte in der Parkierungspolitik erzielt werden. Die Anstrengungen für eine Verlagerung der Parkierungsnachfrage vom öffentlichen Strassenraum in unterirdische Tiefgaragen müssen aber auch in Zukunft weiter fortgesetzt werden, um Strassenräume für andere Nutzungen freizuspielen und um den Parksuchverkehr zu reduzieren.

## 2.5 Städtischer Güterverkehr

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

✓✓ Massnahme abgeschlossen

✓ Massnahme in Bearbeitung

(✓) Massnahme verzögert in Bearbeitung

✗ Massnahme wird nicht umgesetzt

2018 wurde auf dem Güterbahnhof-Wolf ein erstes Mikro-Depot für Basel eingerichtet. Dort werden in verschiedenen Pilotprojekten Sendungen unternehmensübergreifend gebündelt und vor dem Weitertransport in die Stadt auf stadtverträgliche Fahrzeuge, wie Cargovelos und Elektro-Lieferwagen umgeladen. Desweiteren werden ab 2021 an zwei verschiedenen Standorten in Basel anbieteroffene Paketstationen getestet. Im Rahmen der Aktion „Work by bike“ erhielten die teilnehmenden Basler Unternehmen die Möglichkeit, ein auf ihre individuellen Betriebsanforderungen zugeschnittenes Cargovelo für eine geringe Gebühr ein Jahr lang zu testen. Nach ausgiebigen Tests im Betriebsalltag kann das Fahrzeug zu einem reduzierten Preis vom Unternehmen übernommen werden. Rund 30 Unternehmen haben sich bislang an der Aktion beteiligt; ca. 80 % haben nach der Aktion die Fahrzeuge übernommen. Weitere 15 Unternehmen testen aktuell (2021-2022) die Cargovelos.

Seit 2018 finden regelmässige, vom LogistikCluster Region Basel veranstaltete Güterverkehrsrunden statt, bei denen sich die Logistikbranche und Vertreter aus der kantonalen Verwaltung zu aktuellen Themen austauschen, koordinieren und laufende Projekte aus dem städtischen Güterverkehrskonzept besprechen. Die Logistikflächen im Raum Wolf-Ost wurden mit Richtplaneintrag raumplanerisch gesichert. Die Anschlussgleise in der Region Basel wurden inventarisiert. Einzelne Standorte mit Anschlussgleisen werden perspektivisch hinsichtlich deren mobilitätsstrategischen Bedeutung noch genauer analysiert.

Das Basler Stimmvolk hat sich am 29.11.2020 für den Bau des Hafenbecken 3 entschieden: das Trimodale Terminal Strasse-Schiene-Wasser soll bis 2024 in Betrieb genommen werden.

### Fazit Güterverkehr:

Die Massnahmen zum städtischen Güterverkehr wurden nahezu vollumfänglich fristgerecht umgesetzt resp. befinden sich gemäss Zeitplan in Umsetzung. Es wurde ein Mikrodepot eingerichtet, an zwei Standorten werden anbieteroffene Paketstationen in Kürze getestet. Emissionsarme Fahrzeuge für den Güterverkehr werden aktiv gefördert, Güterverkehrsrunden mit den Branchenvertretern und Behörden durchgeführt, Logistikflächen gesichert sowie Anschlussgleise überprüft. Die

<sup>5</sup> Zeithorizont gemäss Planung 2018

Arbeiten zur Einrichtung des trimodalen Containerterminals im Basler Rheinhafen laufen planmässig.

## 2.6 Öffentlicher Strassenraum

Massnahme	Ergebnis	Zeithorizont <sup>6</sup>	Stand
<b>Öffentliche Räume im Rahmen der Erhaltungsplanung aufwerten</b>	<b>Bauliche Realisation</b>	<b>laufend</b>	<b>✓</b>
	Umgestaltung Elisabethenstrasse: Bauprojekt und Ausführung	2014–2018	✓✓
	Umgestaltungen von Plätzen und Strassenabschnitten im Rahmen der Umsetzung BehiG	laufend	✓
	Berücksichtigung Verkehrspolitisches Leitbild in Erhaltungsprojekten	laufend	✓
<b>Umsetzung Tempo 30-Konzept</b>	<b>Einführung von Tempo 30 auf ca. 60–70 Streckenabschnitten</b>	<b>2013–2021</b>	<b>✓✓</b>
	Prüfung einzelner Strassenabschnitte	2014–2018	✓✓
	Etappierte Umsetzung	2014–2021	✓
<b>Einrichtung weiterer Begegnungszonen</b>	<b>Laufende Bearbeitung und Umsetzung der Gesuche aus der Bevölkerung</b>	<b>laufend</b>	<b>✓</b>
	Einrichtung von ca. fünf zusätzlichen Begegnungszonen pro Jahr	laufend	✓
<b>Umsetzung Gestaltungskonzept Innenstadt</b>	<b>Bauliche Umgestaltung</b>	<b>laufend</b>	<b>(✓)</b>
	• Greifengasse	2017–2018	✓✓
	• Freie Strasse	2020–2022	(✓)
	• Rheingasse	2021–2022	(✓)
	• Rümelinsplatz	2021–2022	(✓)
<b>Umfassendes Verkehrssicherheitskonzept erarbeiten und umsetzen</b>	<b>Verkehrssicherheitsplan und neue Rahmenausgabenbewilligung Verkehrssicherheit</b>	<b>2014–2021</b>	<b>✓✓</b>
	Erstellen eines Verkehrssicherheitsplans	2015–2018/19	✓✓
	Neue Rahmenausgabenbewilligung Verkehrssicherheit	2018	✗
	Qualitätssicherung bei Baustellen	laufend	✓✓
	Network Safety Management (Umsetzung)	2014–2017	✓✓
	Network Safety Management (operativ)	ab 2018	✓

✓✓ Massnahme abgeschlossen

(✓) Massnahme verzögert in Bearbeitung

✓ Massnahme in Bearbeitung

✗ Massnahme wird nicht umgesetzt

Die öffentlichen Räume werden im Rahmen der Erhaltungsplanung fortlaufend attraktiviert (z.B. Umgestaltung Elisabethenstrasse). In der Innenstadt wurde die Greifengasse gemäss Gestaltungskonzept Innenstadt aufgewertet. Für die Umgestaltung der Freie Strasse (2020-23), Rheingasse (2022-23) und des Rümelinsplatz (ab 2023) treten gegenüber der ursprünglichen Planung Verzögerungen auf. Der zeitliche Verzug ist auf langwierige politische Beratungen (z.B. Rümelinsplatz

<sup>6</sup> Zeithorizont gemäss Planung 2018

seit zwei Jahren in UVEK), die Koordination mit anderen städtischen Teilsystemen (z.B. Rheingasse Fernwärme) und durch die Abstimmung verschiedener Projekte untereinander zu erklären.

Ende 2020 waren 62 Projekte mit Tempo 30 in Basel umgesetzt, weitere drei Projekte standen kurz vor der Realisierung. Zudem sind fünf bis zehn Tempo 30-Bereiche vorgesehen, deren Prüfung und Umsetzung bis Ende 2022 grösstenteils abgeschlossen sein wird. Bei einzelnen Strassenabschnitten, welche koordiniert mit Bauprojekten umgesetzt werden, erfolgt die Einrichtung von Tempo 30 gemeinsam mit der Umgestaltung allerdings etwas später, z.B. Bruderholzallee ca. 2023/2024 und Wielandplatz 2024. Die Begegnungszonen in den Quartieren erfreuen sich grosser Beliebtheit und das Planungsamt erreichen viele neue Anträge. Die Gesuche zur Umsetzung weiterer Begegnungszonen werden fortlaufend bearbeitet und jährlich werden mindestens fünf Begegnungszonen eingeweiht. Mittlerweile gibt es in Basel mehr als 90 Begegnungszonen.

Der Regierungsrat nahm im Juli 2019 vom vorgelegten Verkehrssicherheitsplan Kenntnis. Der Regierungsrat möchte die Verkehrssicherheit im Kanton innerhalb der bestehenden Strukturen weiter verbessern. Die Verabschiedung des Verkehrssicherheitsplans als strategische Leitlinie bündelt die Aktivitäten der verschiedenen Dienststellen, um konkrete Verbesserungen in diesem komplexen und dynamischen Themenfeld zu erreichen. Die verwaltungsexterne Vernehmlassung des Verkehrssicherheitsplans Basel-Stadt zeigte aber auch auf, dass die bestehenden Tätigkeiten im Bereich der Verkehrssicherheit zu wenig bekannt sind. Mit dem „Statusbericht Verkehrssicherheit“ soll diese Wissenslücke sowohl intern wie auch extern geschlossen werden. Der beantragte Rahmenkredit für die Verkehrssicherheit wurde nicht genehmigt. Die Verkehrssicherheit bei Baustellen konnte durch vermehrte Kontrollen verbessert werden. Die Vorgabe, dass bei sämtlichen Baustellen ein aktueller Signalisationsplan vorliegen muss, konnte noch nicht vollumfänglich umgesetzt werden. Standardisierte Umleitungssignale für den Fuss- und Veloverkehr wurden 2019 eingeführt und sind bereits bei zahlreichen Baustellen im Einsatz. 2020 hat das Ressort Temporäre Verkehrsmassnahmen weitere Umleitungssignale bestellt. Dazu hat das Ressort ein entsprechendes Merkblatt für die Baustellenverantwortlichen erstellt und auf der Homepage zur Verfügung gestellt. Die bisherige Auswertung von Verkehrsunfällen legte den Fokus vor allem auf punktuelle Häufungsstellen von Verkehrsunfällen (Unfallschwerpunkte). Das Network Safety Management erlaubt eine Unfallauswertung auf den Streckenabschnitten unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens, der Verkehrsunfallzahlen und der Strassenabschnittslängen. Damit wendet der Kanton Basel-Stadt schweizweit als erster Kanton alle Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI) an.

**Fazit Öffentlicher Strassenraum:**

Die öffentlichen Räume werden im Rahmen der Erhaltungsplanung fortlaufend attraktiviert und im Zentrum werden Strassenabschnitte gemäss Gestaltungskonzept Innenstadt aufgewertet. Hier sind viele Fortschritte erkennbar, die termintreue Umsetzung ist jedoch herausfordernd. Der Grossteil möglicher Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen wurde realisiert. Die Prüfung und Umsetzung weiterer Abschnitte läuft. Der Regierungsrat hat den Verkehrssicherheitsplan zur Kenntnis genommen. Mit einem regelmässigen „Statusbericht Verkehrssicherheit“ sollen Wissenslücken geschlossen werden. Die Verkehrssicherheit bei Baustellen konnte durch vermehrte Kontrollen verbessert werden. Weitere Vorgaben (Vorlage eines Signalisationsplans) und Verbesserungen werden umgesetzt. Der Kanton Basel-Stadt wendet schweizweit als erster Kanton alle Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI) an.

**2.7 Mobilitätsmanagement**

Massnahme	Ergebnis	Zeithorizont <sup>7</sup>	Stand
Aktionsprogramm «Basel unterwegs»	Bereitstellung Serviceangebote, Durchführung von Aktionen, Onlinekommunikation	laufend	✓

<sup>7</sup> Zeithorizont gemäss Planung 2018

	Kernmassnahme: Mobilitätswoche Basel Dreiland	2018–2020	✓
	Kernmassnahme: Attentionmassnahme Fuss-/Veloverkehr	2018–2021	✓
	Kernmassnahme: Onlinekommunikation (Web, Social Media)	2018–2021	✓
	Umsetzung Einzelprojekte (Serviceangebote, Motivation, Sensibilisierung)	2018–2021	✓
<b>Mobilitätsbildung bei Kindern und Jugendlichen</b>	<b>Bildungsangebote werden von Schulen genutzt</b>	<b>laufend</b>	<b>✓</b>
<b>Wirtschaftsfreundliches Mobilitätsmanagement in Unternehmen</b>	<b>Betriebliche Massnahmen in einigen Unternehmen eingeführt</b>	<b>laufend</b>	<b>✓</b>
	Umsetzung	2014–2018	✓
	Evaluation und weiteres Vorgehen festlegen	2018/2019	(✓)
<b>Mobilitätsmanagement in der Kantonsverwaltung</b>	<b>Massnahmen werden durch Departemente umgesetzt</b>	<b>laufend</b>	<b>✓</b>
	Massnahmen des kantonalen Mobilitätsmanagement umsetzen, Evaluation durch BVD	laufend	✓
	Zusätzliche Massnahmen des Mobilitätsmanagements gemäss Beschluss Regierungsrat	ab 2018	✓
	Mobilitätsinformationen zu Dienstreisen und Pendlerwegen zur Verfügung stellen	2018–2019	✓✓
<b>Spitzenstunden im ÖV und im MIV glätten</b>	<b>Verkehrsaufkommen ist gleichmässiger über den Tag verteilt</b>	<b>2017–2018</b>	<b>✓</b>
	Analyse der Spitzenstunden	2017/2018	✓✓
	Umsetzung von Massnahmen zur Glättung der Spitzenstunden (in Abh. von der Analyse)	ab 2018	(✓)
<b>Regionales Mobilitätsmanagement</b>	Informations- und Serviceangebote bereitgestellt	2016–2020	✓✓

✓✓ Massnahme abgeschlossen

✓ Massnahme in Bearbeitung

(✓) Massnahme verzögert in Bearbeitung

✗ Massnahme wird nicht umgesetzt

Die Mobilitätswoche Basel Dreiland wurde in den Jahren 2018 bis 2020 mit der Unterstützung von jeweils rund 40 Partnern durchgeführt. Das Wochenprogramm deckte mit 60 bis 70 Aktionen die Palette an umweltfreundlicher Mobilität sehr gut ab. Im 2021 verzichtet der Kanton auf eine Mobilitätswoche, dafür wird das Konzept überprüft, um ab 2022 ein neu strukturiertes Angebot zu organisieren, das den Zielsetzungen und den Bedürfnissen der Zielgruppen noch besser passt.

In den Jahren 2018 und 2019 wurden „Attentionmassnahmen“ durchgeführt. Das „Sattelfest“ von 2018 war ein Veloevent mit vielseitigen Angeboten. Kern der Veranstaltung war eine grosse Velo-Auktion. Im 2019 stand der Fussverkehr im Fokus der Attentionmassnahme. In den Jahren 2020 und 2021 wurden entsprechende Aktionen aus Ressourcen- bzw. Pandemiegründen zurückgestellt. Die Onlinekommunikation von Basel unterwegs liefert grundlegende Informationen und regelmässig neue Beiträge zu umweltfreundlicher Mobilität. Die Onlinekommunikation wird dabei sporadisch durch einzelne Projekte zur Motivation, Sensibilisierung (z.B. COVID-Masken für ÖV-Kunden) sowie mit Serviceangeboten (z.B. öffentlichen Velopumpen) ergänzt.

Die Angebote zur Mobilitätsbildung werden von den Schulen in Anspruch genommen. „Schlau mobil“ richtet sich an Schülerinnen und Schüler im Alter von 11 bis 16 Jahren und vermittelt in einzelnen praxisbezogenen Modulen Informationen zu Mobilität und Verkehr (Mobilitätsverhalten, Schulweganalyse, Reiseplanung). Die Nachfrage ist aber eher verhalten. Mit dem Projekt „DefiVelo“ werden ältere Schülerinnen und Schüler in Wettbewerbsform zum Velofahren motiviert (Parcours, Velo reparieren etc.). Das Interesse daran ist gross und es ist mit wachsenden Teilnehmerzahlen zu rechnen. Im COVID-Jahr 2020 haben immerhin 300 Schüler bei DefiVelo mitgemacht.

Die Handelskammer beider Basel hat im Auftrag des Kantons einen pragmatischen Ansatz für Wirtschaftsfreundliches Mobilitätsmanagement in Unternehmen entwickelt. Aus einem umfassenden Massnahmenpaket kann sich jedes Unternehmen ein optimales Paket zusammenstellen. Der Auftrag ist 2019 ausgelaufen. Das BVD möchte das Thema Mobilitätsmanagement für Unternehmen weiter bewirtschaften und den Kanton Basel-Landschaft und Gemeinden der Agglomeration einbinden. Gegenwärtig wird eine gemeinsame Projektskizze erarbeitet.

Der Regierungsrat hat alle Departemente beauftragt, geeignete Massnahmen zum Mobilitätsmanagement abgestimmt auf die jeweiligen Bedürfnisse der Dienststellen umzusetzen. Das BVD hat dafür allen Departementen eine Checkliste zur Verfügung gestellt. Eine erste Evaluation der Umsetzung hat das BVD 2017-2018 durchgeführt. Diese zeigt, dass die Kantonsverwaltung bereits eine Vielzahl von Massnahmen umsetzt. Hierzu zählen das langjährige fortschrittliche Parkierungsreglement, Veloabstellplätze, Duschen und Umkleiden sowie Carsharingangebote und Dienst(elektro-)velos. Es hat sich aber auch gezeigt, dass wichtige Informationen, wie Grundlagedaten zur Mitarbeitermobilität und zur vorhandenen Infrastruktur fehlen. Teilweise vorhandene Daten werden nicht für das Mobilitätsmanagement genutzt. Defizite wurden auch bei der Information zur Mobilität von neuen und bestehenden Mitarbeitenden festgestellt. In den Empfehlungen zur Optimierung des Mobilitätsmanagements wurde daher festgehalten, dass die Departemente fehlende Grundlagen zur Mitarbeitermobilität und zur Veloinfrastruktur beschaffen, geeignete Massnahmen ableiten und umsetzen. Das BVD sollte u.a. Mobilitätsinformationen im Intranet und für neue Mitarbeitende bereitstellen.

In der zweiten Befragung der Departemente im 2021 zeigte sich, dass die Situation weitgehend unverändert ist. Die Grundlagedaten zur Mitarbeitermobilität und zur vorhandenen Infrastruktur fehlen nach wie vor oder werden nicht genutzt. Aufgrund mangelnder Ressourcen sehen sich die Departemente nicht in der Lage das Mobilitätsmanagement für ihre Mitarbeitenden aktiv wahrzunehmen. Verbesserungen, wie neue Veloabstellplätze werden in der Regel bei baulichen Anpassungen der Standorte in Betracht gezogen. Das BVD hat gemäss den Empfehlungen im 2020 dem HR Mobilitätsinformationen zu Dienstreisen und Pendlerwegen zur Verfügung gestellt. Diese sollen neu eintretenden Mitarbeitenden zur Verfügung gestellt werden. Zudem wurden Mobilitätsinformationen im Intranet/3KP bereitgestellt. Aufgrund der vom Bundesrat vorgegebenen „Homeoffice-Pflicht“ wurden die Voraussetzungen zur Telearbeit in der Kantonsverwaltung rasch ausgebaut. Es ist davon auszugehen, dass auch in Zukunft Mitarbeitende vermehrt von zuhause aus arbeiten. Das BVD wird sich in der zweiten Jahreshälfte 2021 vertiefter zum weiteren Vorgehen betreffend Mobilitätsmanagement in der Kantonsverwaltung auseinandersetzen.

Die Spitzenstunden des MIV und ÖV wurden 2018 analysiert und Massnahmen abgeleitet. Im Rahmen der Angebotsverbesserungen des Busnetzes wurden neue Zusatzkurse und Taktverdichtungen vorgenommen. Mit der COVID-Situation und der Anordnung von Homeoffice hat sich das Verkehrsaufkommen, zumindest periodisch reduziert – zugleich haben Telearbeit, Online-Konferenzen etc. einen massiven Entwicklungsschub verzeichnet. Dies gilt es zu beobachten und im Hinblick auf die Spitzenstundensituation zu bewerten.

Für Fragen der Mobilität in der trinationalen Region hat der TEB ein Mobilitätsportal eingerichtet. Ob mit dem Velo, im Auto oder ÖV – die Webseite liefert übersichtlich sortiert die wichtigsten Informationen für die Nordwestschweiz, Region Grand-Est und Baden-Württemberg.

**Fazit Mobilitätsmanagement:**

Über das Aktionsprogramm „Basel unterwegs“ stellt das BVD Serviceangebote bereit, führt Aktionen durch und kommuniziert Online wie Offline. Für einzelne Massnahmen fehlen personelle Ressourcen. Die Angebote zur Mobilitätsbildung werden von den Schulen genutzt. Eine grössere Nachfrage wäre wünschenswert. Mobilitätsmanagement in Unternehmen soll regional koordiniert und ausgebaut werden. Ein entsprechendes Konzept ist in Vorbereitung. Die aktuelle Evaluation zum Mobilitätsmanagement in der Verwaltung zeigt, dass Potential für Verbesserungen vorliegt. Auf dem Webportal des TEB lassen sich Informationen zur Mobilität im Dreiland finden.

### 3. Fazit

Auf Basis von sieben strategischen Schwerpunkten hat der Regierungsrat ein ausgewogenes Gesamtpaket von Massnahmen für eine nachhaltige Verkehrspolitik entwickelt und im Verkehrspolitischen Leitbild festgehalten. Er hat diese verkehrspolitischen Grundlagen 2018 überprüft fortgeschrieben. Die Auswertungen zum Stand der Umsetzung zeigen auch für die Periode 2018 bis 2021, dass in allen Massnahmenbereichen grosse Fortschritte erzielt wurden.

Im 2020 wurde das Umsetzungsprogramm Velo aktualisiert und mit der Erarbeitung des Umsetzungsprogramms Fuss- und Wanderwege begonnen. Neben zahlreichen Sofortmassnahmen sind auch grössere Velomassnahmen realisiert worden – wichtige Schlüsselprojekte verzögern sich hingegen aufgrund von Abhängigkeiten Dritter. Die Massnahmen zur Entwicklung des Tram- und Busnetzes wurden im Zeitraum 2018 bis 2021 weiterbearbeitet. Vor allem im Busverkehr wurden neue Angebote umgesetzt. Die Planungen zu neuen Tramstrecken werden vorangetrieben und sind grösstenteils im Zeitplan. Der hindernisfreie Zugang zum ÖV wird verzögert bis ca. 2028 umgesetzt.

Mit den Beschlüssen zum städtischen Verkehrskonzept und zum generellen Projekt des Rheintunnels konnten im Bereich Strassenverkehr wichtige Fortschritte erzielt werden. Auch in der Parkierungspolitik zeigen sich Verbesserungen. Die Bemühungen zur Verlagerung der Parkierungsnachfrage vom öffentlichen Strassenraum in Tiefgaragen müssen aber weiter fortgesetzt werden. Die Massnahmen zum städtischen Güterverkehr wurden nahezu vollumfänglich fristgerecht umgesetzt resp. befinden sich gemäss Zeitplan in Umsetzung.

Die öffentlichen Räume werden im Rahmen der Erhaltungsplanung fortlaufend attraktiver gestaltet. Hier sind viele Fortschritte erkennbar, die termintreue Umsetzung ist jedoch herausfordernd. Der Grossteil möglicher Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen wurde realisiert und weitere Begegnungszonen-Abschnitte werden fortlaufend geprüft. Über das Aktionsprogramm „Basel unterwegs“ stellt der Kanton Serviceangebote bereit, führt Aktionen durch und kommuniziert Online wie Offline. Das Mobilitätsmanagement in Unternehmen soll regional koordiniert und ausgebaut werden. Die Evaluation zum Mobilitätsmanagement in der Verwaltung zeigt, dass hier noch ungenutzte Potenziale vorliegen.