

## Konzept „Nachhaltige Mobilität“

---



Basel, 12.4.2016/1612.4/V2

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b>Ausgangslage und Planungsgrundlagen</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Grundsätze</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Handlungsfelder, Ziele und Massnahmen</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Weitere Schritte</b>	<b>10</b>

## **ANHANG**

# 1 Ausgangslage und Planungsgrundlagen

## 1.1 Ausgangslage

Die Gemeinden Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Münchenstein, Muttenz und Reinach sind zertifizierte Energiestädte und haben sich mit den Gemeinden Dornach und Pfeffingen zur Energie-Region Birsstadt zusammengeschlossen.

Als Resultat des Energiestadt-Projektes „Bilanzierungstool Energie-Region“ haben sich die Gemeinden unter anderem darauf geeinigt, im Handlungsfeld „Nachhaltige Mobilität“ ein gesamtheitliches Konzept zu erarbeiten.

Zum Erreichen der gesetzten 2000-Watt-Ziele spielt der Umgang mit der Mobilität eine zentrale Rolle, da damit ein sehr hoher Energieverbrauch verbunden ist. Das Konzept „Nachhaltige Mobilität“ hat somit zur Aufgabe, einen wichtigen Beitrag zum Erreichen dieser Ziele zu leisten. Zwar liegen die meisten Entscheidungen dazu in der Kompetenz von Bund und Kantonen, jedoch lassen sich vielerlei sinnvolle Massnahmen auch direkt durch das Engagement der Gemeinden und Regionen umsetzen. Entsprechend enthält das Konzept Massnahmen, die geeignet sind, auf Gemeinde- bzw. regionaler Ebene die Ziele mit effizientem Mitteleinsatz zu erreichen. Der Planungshorizont des vorliegenden Konzepts bezieht sich auf einen Zeitraum von ca. 4 Jahren.

## 1.2 Planungsgrundlagen

Die Energie-Region Birsstadt befindet sich im Einflussbereich verschiedener bedeutsamer Planungsinstrumente, die es bei der Ausrichtung des vorliegenden Konzepts zu beachten gilt. Für die Region bedeutet dies, die dort formulierten Ziele und damit verbundenen Massnahmen aufzunehmen und auf regionaler bzw. kommunaler Ebene weiterzuführen. Die in den verschiedenen Planungen identifizierten Ziele zum Themenkomplex Verkehr beziehen sich primär auf infrastrukturelle Massnahmen mit einzelnen Hinweisen auf ein Mobilitätsmanagement.

### Agglomerationsprogramm Basel

Die Agglomeration Basel ist eine der drei metropolitanen Agglomerationen der Schweiz von internationaler Bedeutung. Sie wird stark von der europäischen Nord-Süd-Transitachse beeinflusst. Die Verkehrssituation ist geprägt von Überlagerungen im regionalen, nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehr auf Strasse und Schiene. Vor diesem Hintergrund und da das individuelle Mobilitätsbedürfnis weiter zunehmen wird, kann die Agglomeration Basel die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen nur mit einem starken Verbund von öffentlichem Verkehr, motorisiertem Individualverkehr sowie Fuss- und Fahrradverkehr bewältigen. Nur alle drei Systeme in sinnvoller Kombination können Nachhaltigkeit sowie eine Siedlungsstruktur mit kurzen und direkten Wegen gewährleisten. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine übergeordnete, integrierte Planung in den Bereichen Landschaft, Siedlung und Verkehr notwendig. Das langfristig ausgerichtete Koordinations- und Umsetzungsinstrument Agglomerationsprogramm übernimmt für die trinationale Agglomeration Basel diese Aufgabe und stellt damit sicher, dass die Verkehrsentwicklung ganzheitlich betrachtet wird und die Verkehrsprojekte und die Siedlungsentwicklung aufeinander abgestimmt werden. Die Verkehrs- und Umweltbelastungen sollen damit verringert und die Lebensqualität in der Agglomeration erhöht werden. Beispiele für in der Birsstadt relevante Infrastrukturprojekte sind (Auflistung unvollständig):

- Regio-S-Bahn Halt Dornach Apfelsee
- Zubringer Dornach/Aesch an die H 18
- Beruhigung Ortszentren Dornach/Aesch

### Kantonaler Richtplan Baselland (KRIP)

Der kantonale Richtplan Baselland legt die räumlichen Interessen des Kantons sowie seine Rahmenbedingungen zur räumlichen Entwicklung verbindlich fest. Der kantonale Richtplan dient als Grundlage und Rahmen für die kommunale Richtplanung sowie für die Nutzungsplanung von Kanton und Gemeinden. Der kantonale Richtplan ist für die Behörden verbindlich. Er enthält verschiedene für die Region Birsstadt bedeutsame Elemente hinsichtlich Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturentwicklung, die es bei der Ausrichtung des Konzepts zu beachten gilt.

Beispiele für in der Birsstadt relevante Verkehrsprojekte sind (Auflistung unvollständig):

- Doppelspurausbau Bf. Dornach/Arlesheim
- ÖV-Tangentialverbindung Reinach/Dornach
- Förderung Langsamverkehrsinfrastruktur generell
- Förderung von Mobilitätsmanagement in eigenen Betrieben
- Förderung von „weichen Mobilitätsmassnahmen“ wie Anreize, Informationen und Präventionskampagnen

### Raumkonzept Birsstadt 2035

Das regionale Raumkonzept Birsstadt (Stand 2016) formuliert von den Energie-Region-Gemeinden getragene räumliche Entwicklungsziele bis ins Jahr 2035. Es zeigt die Stärken, Schwächen und Chancen der Birsstadt sowie den überkommunalen Handlungs- und Abstimmungsbedarf auf, legt eine gemeinsame Strategie für die Zukunft fest und definiert Massnahmen, um die Birsstadt als Wirtschafts- und Wohnstandort zu fördern. Das Raumkonzept dient als fachliche Grundlage für spätere kommunale Planungen und definiert die Schnittstellen zwischen den kommunalen Planungen untereinander und zu den kantonalen Planungen. Die Verbindlichkeit dieses Raumkonzepts und die weitere Form der Zusammenarbeit befindet sich derzeit in Abklärung.

Beispiele für verkehrsrelevante Projekte sind (Auflistung unvollständig):

- Lückenschluss des Birsradweges in verschiedenen Bereichen
- Mobilitätsmanagement in verschiedenen Teilgebieten
- Parkraumbewirtschaftung in verschiedenen Teilgebieten

Das hier vorliegende Konzept „Nachhaltige Mobilität“ ergänzt die in diesen Planungen postulierte übergeordnete Mobilitätsstrategie mit weiteren konkretisierten Handlungsfeldern aus dem Bereich Mobilitätsmanagement.

## 2 Regionaler Ansatz und Grundsätze

### Regionaler Ansatz

Die Gemeinden der Region Birsstadt haben sich darauf geeinigt, ein gemeinsames Konzept „Nachhaltige Mobilität“ im regionalen Kontext zu entwickeln und umzusetzen. Die Vorteile eines regional verankerten Konzepts sehen sie u.a. in folgenden Aspekten:

- Eine gemeinsame Kommunikation erzielt eine höhere Breitenwirkung.
- Gemeinsam entwickelte Massnahmen mit regionaler Abstützung können einfacher in den einzelnen Gemeinden implementiert werden.
- Bereits in der Region vorhandenes Know-how kann in allen beteiligten Gemeinden besser genutzt werden.
- Reibungsverluste oder konträre Ausrichtungen bei der Umsetzung von Massnahmen in den einzelnen Gemeinden können aufgrund eines abgestimmten übergeordneten Konzepts vermieden bzw. verringert werden.
- Angebote über die Gemeindegrenzen hinweg können leichter genutzt werden.
- Bei der Massnahmenplanung und -umsetzung können durch den gemeindeübergreifenden Ansatz Ressourcen eingespart werden.

### Grundsätze für die Energie-Region Birsstadt

Die folgenden Grundsätze stellen die Basis des Konzepts „Nachhaltige Mobilität“ in der Energie-Region Birsstadt dar:

Die Gemeinden der Energie-Region Birsstadt

- entwickeln ein gemeinsames regionales Verständnis zur „Nachhaltigen Mobilität“.
- einigen sich auf eine gemeinsame Strategie „Nachhaltige Mobilität“, die auf dem gemeinsam beschlossenen Verständnis beruht.
- richten ihre Strategie „Nachhaltige Mobilität“ an den Vorgaben des Bundes, des Kantons und der Agglomeration Basel sowie dem Raumkonzept Birsstadt 2035 aus.
- erachten die gemeinsame Strategie „Nachhaltige Mobilität“ als notwendige Grundlage für die zukünftige Ausrichtung der Siedlungsentwicklung in der Region.
- setzen sich zum Ziel, mit der Strategie „Nachhaltige Mobilität“ die Mobilitätsbedürfnisse sicherzustellen, die sich aufgrund der geplanten Entwicklungen hinsichtlich Einwohnerzahl und Arbeitsplätze ergeben.
- einigen sich auf Handlungsfelder und dazugehörige Ziele und Massnahmen mit einem Planungshorizont von ca. 4 Jahren zur Umsetzung der gemeinsamen Strategie „Nachhaltige Mobilität“.

### 3 Handlungsfelder, Ziele und Massnahmen

Grob lassen sie sich die Handlungsfelder für eine Nachhaltige Mobilität in die Bereiche Infrastrukturausbau, Verkehrslenkung und Mobilitätsmanagement einordnen. Im Folgenden werden die verschiedenen Handlungsfelder mit dazugehörigen Zielen und Massnahmen aufgezeigt, auf das sich das Konzept „Nachhaltige Mobilität“ in der Energie-Region Birsstadt stützt.

Der in den nachfolgenden Kapiteln angegebene Mitteleinsatz konnte nur ganz grob geschätzt werden, da weder die genaue Ausgestaltung der Massnahmen noch der Anteil an Eigenleistungen durch die Verwaltungen bekannt sind. Die Kategorien gering, mittel und hoch bedeuten in etwa:

- gering: bis ca. CHF 25'000
- mittel: CHF 25'000 bis ca. CHF 75'000
- hoch: über ca. CHF 75'000

#### 3.1 Handlungsfeld „Informieren und Beraten“

Die Angebote des öffentlichen Verkehrs, des Velo- und Fussverkehrs sowie der kombinierten Mobilität in der Energie-Region Birsstadt sind vielfältig. Für eine optimale Nutzung des Angebots ist es für die NutzerInnen wichtig, die erforderlichen Informationen einfach und rasch beziehen zu können.

#### Ziele

Die Gemeinden der Energie-Region Birsstadt

- informieren die Bevölkerung in Form der Mobilitätskarte Birstal über die vielfältigen Mobilitätsangebote in der Region und prüfen eine Ergänzung in Form einer App.
- führen die Mobilitätskarte Birstal regelmässig nach und ergänzen weitere zweckdienliche Inhalte (z.B. touristische Attraktionen zur Förderung der Freizeitmobilität innerhalb der Region).
- unterstützen Neu-Zuzüger mit einem regional abgestimmten Set mit Empfehlungen für die tägliche Mobilität.
- unterstützen die Bestrebungen des Trinationalen Eurodistricts Basel TEB, eine Homepage zum Thema Mobilität in der Agglomeration Basel einzurichten.

Massnahmen:

Massnahme	Kurzbeschreibung	Bemerkung & Vorgehen	Mittelein-satz	Umsetzbarkeit
Mobilitäts-Karte Birstal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Karte mit umfangreichen Informationen zur Mobilität in der Region</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereits 2. Auflage veröffentlicht und sehr gute Resonanz erfahren</li> <li>• Weiterführung erwünscht</li> <li>• Aktualisierung durchführen</li> <li>• Ergänzung mit touristischen Zielen (s. unten)</li> <li>• Erweiterung z.B. mit App prüfen</li> </ul>	gering (Karte) bis hoch (App)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bereits vorhanden</li> <li>• kein Problem absehbar</li> <li>• App gemeinsam mit TEB</li> </ul>
Neu-Zuzügerset Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informationen und Gutscheine für die tägliche Mobilität in der Nordwestschweiz/Region</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wird bereits in mehreren Gemeinden mit guter Resonanz abgegeben</li> <li>• Neu-Zuzüger sind „besonders empfängliche“ Zielgruppe</li> <li>• Einheitliches Mobilitäts-Set für gesamte Energiestadt-Region einführen</li> <li>• Sinnvolles Mass an Informationen finden</li> </ul>	gering	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bereits vorhanden</li> <li>• keine Probleme absehbar</li> </ul>
Regionale Mobilitäts-Plattform	<ul style="list-style-type: none"> <li>• verkehrsübergreifendes und grenzüberschreitendes Mobilitätsportal zur Erleichterung der Mobilität im TEB1-Raum – Antrag für Interreg-Projekt in Vorbereitung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unterstützung des TEB-Projektes</li> <li>• kein eigenes Produkt lancieren</li> </ul>	gering bis mittel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anlaufzeit mind. 2-3 Jahre</li> <li>• abhängig von mehreren Institutionen und Ländern</li> <li>• hoher finanzieller Aufwand für Gesamtprojekt</li> </ul>
Informationen zur nachhaltigen Freizeitmobilität in der Region	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nachhaltige Freizeitmobilität in der Region stärken und Attraktivität der Region bewerben, v.a. bei eigener Bevölkerung</li> <li>• Informationen auf verschiedenen Medien verfügbar machen (z.B. Birstalkarte, App)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• touristische Ziele zusammentragen und in Mobilitätskarte integrieren</li> </ul>	gering	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kann in bestehendes Produkt integriert werden</li> <li>• keine Probleme absehbar</li> </ul>

---

<sup>1</sup> TEB = Trinationaler Eurodistrict Basel

### 3.2 Handlungsfeld „Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung“

Mit Sensibilisierungsmassnahmen soll in der Öffentlichkeit ein Bewusstsein für die Vor- und Nachteile der verschiedenen Verkehrsmittel und deren Einsatzmöglichkeiten geschaffen werden. Sie sollen einen langfristigen Wandel des Mobilitätsverhaltens bewirken bzw. unterstützen. Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung kann mit Aktionen und Kampagnen, die sich an die gesamte Bevölkerung oder an bestimmte Zielgruppen richten, geleistet werden.

#### Ziele

Die Gemeinden der Energie-Region Birsstadt

- streben an, basierend auf dem gemeinsamen regionalen Verständnis zur Nachhaltigen Mobilität, eine regional Sensibilisierungskampagne auf den Weg zu bringen. Der Zielgruppe von SchülerInnen und Neu-Zuzüglern ist dabei besondere Beachtung zu schenken.
- streben an im Rahmen der jährlich stattfindenden europäischen Mobilitätswoche ein gemeinsames und auf die Aktivitäten des Nachbar-Kantons Basel-Stadt abgestimmtes Aktionsprogramm zu etablieren.
- überprüfen die Machbarkeit einer eigenen auf das bestehende Konzept abgestimmten Schaulaufe im Rahmen des etablierten „Slow-Up Basel-Dreiland“.

#### Massnahmen:

Massnahme	Kurzbeschreibung	Bemerkung & Vorgehen	Mittelein-satz	Umsetzbarkeit
Sensibilisierungskampagne erarbeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konzept mit wirkungsvollen und aufeinander abgestimmten Massnahmen erarbeiten</li> <li>• Erfolgversprechende Zielgruppen identifizieren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Grundsätze gemäss Kap. 2 stellen die Basis für das Sensibilisierungskonzept dar</li> </ul>	mittel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• politische Herausforderung</li> <li>• Abstimmungs- und Leitbildprozess notwendig</li> </ul>
Jährlich stattfindende Aktion zum Thema Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinden organisieren Aktion/Anlass gemeinsam, z.B. im Rotationsprinzip</li> <li>• Regionaler Zusammenschluss sinnvoll: Zusammenarbeit mit BS im Rahmen Mobilitätswoche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einzelne Aktionstage wurden bereits durchgeführt</li> <li>• Slow-Up-Schleife Birsstadt als wichtiges Signal mit Breitenwirkung prüfen</li> <li>• Andocken an Mobilitätswoche BS</li> </ul>	gering bis mittel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• grösserer Koordinationsaufwand im regionalen Kontext</li> <li>• Braucht einige Jahre, bis Aktion etabliert</li> <li>• hohe Startfinanzierung für Slow-Up</li> </ul>
Gemeinsames Konzept zu Mobilitätsbildung für Schulen (Schüler/Eltern) erarbeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bildungsangebote zu verschiedenen Themen werden zielgruppengerecht aufgearbeitet und vermittelt</li> <li>• Grundsätzlich: In den Gemeinden unterschiedliche Erfahrungen mit Resonanz in Schulen</li> </ul> <p>Weitere Aktionen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pedi-Bus</li> <li>• bike2school</li> <li>• DEFI VELO</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Thema „Mobilität in der Region“ in den bereits bestehenden Unterricht (u.a. durch Polizei) integrieren und erweitern</li> <li>• bei den Jüngsten sind die Erfolgschancen am grössten</li> <li>• Pedi-Bus: In mehreren Gemeinden bereits versucht, allerdings aufgrund mangelnden Engagements der Elternschaft nicht weitergeführt. Elterntaxi-Problematik in mehreren Gemeinden dringliches Anliegen</li> </ul>	mittel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• je nach Gemeinde unterschiedliche Resonanz zu erwarten</li> <li>• Elterntaxi ist schwieriges Themenfeld für Verhaltensänderung</li> </ul>



### 3.3 Handlungsfeld „Kombinierte Mobilitätsdienstleistungen bereitstellen“

Kombinierte Mobilitätsdienstleistungen zeichnen sich dadurch aus, dass sie unterschiedliche Verkehrsträger und Verkehrsangebote miteinander verknüpfen. So bieten z. B. öffentliche Verkehrsanbieter heute nicht mehr ausschliesslich Angebote im Bereich Bus, Tram und Bahn an, sondern schaffen Verbindungen zu weiteren Verkehrsmitteln wie z. B. zum Velo (Velomitnahme im öV, Veloabstellmöglichkeiten bei Haltestellen) oder zum Auto (Mobility, catch a car).

#### Ziel:

Die Gemeinden der Energie-Region Birsstadt

- überprüfen das bestehende Angebot zur kombinierten Mobilität und identifizieren etwaige Lücken in den Transportketten, um diese zu schliessen.

#### Massnahme:

Massnahme	Kurzbeschreibung	Bemerkung & Vorgehen	Mittelausatz	Umsetzbarkeit
Mobilitätsketten in der Region evaluieren und optimieren	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestandaufnahme der bestehenden Angebote zu kombinierter Mobilität in der Region und</li> <li>• Handlungsbedarf identifizieren</li> <li>• Lücken schliessen</li> </ul>	• für gesamte Region bezogen auf alle Verkehrsträger ausrichten	mittel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung von Dritten abhängig</li> <li>• Je nach Anzahl/Art der Lücken entsprechender Mittelausatz notwendig</li> </ul>

### 3.4 Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement in Verwaltungen weiter optimieren“

Mobilitätsmanagement (*Details s. Anhang*) in Verwaltungen und Unternehmen umfasst Massnahmen zur wirtschaftlichen, sicheren und umweltverträglichen Abwicklung aller in Beziehung zum Unternehmen stehenden Mobilitätsprozesse. Mit einer gezielten Steuerung des Pendlerverkehrs, des Geschäftsverkehrs, des innerbetrieblichen Verkehrs, des Kundenverkehrs und des Güterverkehrs können Verwaltungen und Unternehmen Betriebskosten sparen, die kundengerechte Erreichbarkeit ihres Standorts optimieren, ihre Mitarbeitenden zu gesunder Bewegung motivieren, einen freiwilligen Beitrag zum Klimaschutz leisten und sich als qualitäts- und ökologiebewusste Verwaltung/Unternehmen profilieren. Verwaltungen können dabei als gutes Beispiel vorangehen.

#### Ziele:

Die Gemeinde-Verwaltungen der Energie-Region Birsstadt

- bekennen sich zu ihrer Vorbildfunktion für die Bevölkerung.
- vereinbaren gemeinsame regional geltende Standards im Mobilitätsmanagement.

#### Massnahmen:

Massnahme	Kurzbeschreibung	Bemerkung & Vorgehen	Mittelausatz	Umsetzbarkeit
Gemeinsamer Beschluss zur Einführung und Weiterführung von MM in den Verwaltungen mit einem standardisierten Massnahmenkatalog	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In allen Verwaltungen werden gleiche Angebote bereitgestellt.</li> </ul> <p>Mögliche Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jobticket</li> <li>• Duschen und Garderoben</li> <li>• Attraktive Veloabstellanlagen</li> <li>• Dienst (E)-Velos</li> <li>• Spesenreglement</li> <li>• Mobility für Dienstfahrten</li> <li>• Parkraumreglement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Region positioniert sich mit öffentlichen Verwaltungen als vorbildlicher Arbeitgeber</li> <li>• Regionales Konzept vereinfacht Einführung in den einzelnen Gemeinden</li> <li>• Gemeinden setzen Massnahmen individuell um</li> </ul>	mittel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politische Herausforderung</li> <li>• grösserer Abstimmungsaufwand</li> </ul>

### 3.5 Handlungsfeld „Nachhaltige Mobilität im Planungsprozessen“

Autoarme und autofreie Quartiere feiern auch in der Schweiz vielerorts Erfolge. Untersuchungen zeigen, dass eine in einem autofreien Haushalt lebende Person pro Jahr rund fünfmal weniger Personenkilometer zurücklegt als eine in einem autobesitzenden Haushalt. Die zurückgelegten Personenkilometer pro Jahr steigen weiter an, wenn ein Haushalt 2 und mehr Autos besitzt. Eine Zunahme autoarmer/autofreier Haushalte hätte deshalb auch eine Reduktion der Personenkilometer zu Folge. Bislang erschweren die gesetzlichen Grundlagen im Kanton Basel-Landschaft die Umsetzung solcher Projekte. Derzeit befindet sich eine Gesetzesänderung in der Vernehmlassung, die darauf reagiert.

Zudem können Gemeinden die Verfahren bei der Planung und beim Bau von Anlagen im Sinne einer Optimierung der Mobilitätsprozesse beeinflussen, indem sie beratend tätig werden. Diese Beratung soll Möglichkeiten aufzeigen, wie das Verkehrsaufkommen, welches durch das Bauvorhaben entsteht, optimiert werden kann. Der vom SIA lancierte Effizienzpfad stellt in diesem Kontext ein breit anerkanntes und akzeptiertes Instrument dar.

#### Ziele:

Die Gemeinden der Energie-Region Birsstadt

- bieten Mobilitätsberatung für Bauherren an.
- verlangen definierte Zielvorgaben (z.B. gemäss dem Ansatz des SIA-Effizienzpfades) bei grösseren Planungen.
- bemühen sich um einen flexiblen und bedarfsgerechten Umgang beim Parkraumangebot von Quartiersentwicklungen und sonstigen Planungen.

#### Massnahmen:

Massnahme	Kurzbeschreibung	Bemerkung & Vorgehen	Mittel-einsatz	Umsetzbarkeit
<b>Im Einflussbereich der Region/Gemeinden</b>				
Mobilitätskonzept bei grösseren Projekten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinden stehen grundsätzlich beratend zur Verfügung</li> <li>• Definieren Zielvorgaben (z.B. basierend auf ganzheitlichem Ansatz des SIA-Effizienzpfades)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SIA-Effizienzpfad bereits akzeptiert und etabliert</li> </ul>	gering	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Teilweise bereits bestehend</li> <li>• Keine Probleme absehbar</li> </ul>
<b>Nur teilweise im Einflussbereich der Region/Gemeinden</b>				
Reduktion des Parkplatzbedarfs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei autofreien / autoarmen Planungen kann die Erstellung von Parkplätzen reduziert werden</li> <li>• Region favorisiert bedarfsgerechte Reduktion, keine Pauschalisierung</li> <li>• Statement der Region gegenüber Kt. BL formulieren für Flexibilisierung des PP-Anzahl</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Kt. BL derzeit Gesetzesänderung RBG in Bearbeitung zur Reduktion der Abstellplätze in Planungsverfahren. Beschluss ausstehend.</li> <li>• Im Kt. SO: Grundsatz: für jeweilige Nutzung notwendige Parkplätze sind zu schaffen. Gemeinden haben mehr Spielraum, durch Reglemente PP zu beschränken.</li> </ul>	gering	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politische Herausforderung</li> <li>• Koordinationsbedarf für gemeinsames Statement</li> </ul>

### 3.6 Handlungsfeld „Infrastrukturausbau“

Mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur kann das Angebot für den öffentlichen Verkehr, für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den motorisierten Individualverkehr weiter verbessert werden. Aus wirtschaftlichen und städtebaulichen Gründen, aber auch im Sinne der Nachhaltigkeit sind sowohl dem Ausbau der Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr als auch für den öffentlichen Verkehr Grenzen gesetzt. Die Behebung von Überlastungssituationen ist mit alleinigen Infrastrukturausbauten kaum mehr lösbar. In verdichteten Räumen wird deshalb heute immer häufiger der Ansatz gewählt, die Nachfrage nach dem Angebot auszurichten. Bedingung ist, dass gute Alternativen zum motorisierten Individualverkehr vorhanden sind, das heisst eine gute Velo- und Fussverkehrsinfrastruktur und ein gutes ÖV-Angebot.

#### Ziele:

Die Gemeinden der Energie-Region Birsstadt

- bemühen sich um die Umsetzung eines attraktiven Veloradweges entlang der Birs unter Berücksichtigung der besonderen Herausforderungen des Naturschutzes.
- bemühen sich um die Temporeduktion auf 30 km/h bei Ortszentren unter besonderer Berücksichtigung der Siedlungsqualität und des Verkehrsflusses.

#### Massnahmen:

Massnahme	Kurzbeschreibung	Bemerkung & Vorgehen	Mittel-einsatz	Umsetzbarkeit
Veloweg entlang Birs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Birstalweg verbindet die Birsstadt direkt mit Basel.</li> <li>• Die Birs gilt als zentrales verbindendes Glied für die Region</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verschiedene Privatareale und topographische Gegebenheiten erschweren die Umsetzung</li> <li>• Güterabwägung beachten hinsichtl. Naturschutz</li> </ul>	hoch	<ul style="list-style-type: none"> <li>• längerfristiges Projekt aufgrund verschiedener Faktoren und Hemmnisse</li> </ul>
Umfeldaufwertungen Ortszentren / Vorstoss an Kanton zu Tempo-30 auf Ortsdurchfahrten vorbereiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesteigerte Attraktivität des öffentlichen Raums in den Siedlungskernen durch Geschwindigkeitsreduktion</li> <li>• Weiterverfolgen i.S. von „Temporeduktion auf 30 km/h“, nicht „Zone 30“</li> <li>• gesamtheitlich betrachten i.S. von Gewinn für Siedlungsqualität, dabei Verkehrsfluss sicherstellen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo-30 auf Kantonsstrassen derzeit in BL nicht möglich, Vorstösse seitens Arisdorf und Münchenstein bislang gescheitert</li> <li>• Regionale Petition an Kt. BL vorbereiten</li> <li>• Bundesgerichtsurteil in ZH definiert Tempo-30 als mögliche und zumutbare Lärmsanierungsmassnahme auf Durchgangsstrassen, fordert dessen Ausschöpfung auf kant. Ebene</li> </ul>	hoch	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politische Herausforderung</li> <li>• Längerfristiges Projekt</li> </ul>

### 3.7 Handlungsfeld „Regional abgestimmte Parkraumbewirtschaftung“

Mit der Bewirtschaftung des Parkraums kann der motorisierte Individualverkehr gelenkt und allenfalls reduziert werden, indem das frühzeitige Umsteigen auf den Langsam- und den öffentlichen Verkehr unterstützt wird.

#### Ziele

Die Gemeinden der Energie-Region Birsstadt

- weisen einer gemeinsamen regionalen Parkraumbewirtschaftung die Bedeutung eines zentralen Steuerungsinstrumentes zur Lenkung des motorisierten Individualverkehrs zu.
- streben ein gemeinsames Konzept an, welches in den einzelnen Gemeinden situations- und bedarfsgerecht umgesetzt wird.

#### Massnahme:

Massnahme	Kurzbeschreibung	Bemerkung & Vorgehen	Mitteinsatz	Umsetzbarkeit
Regionale Parkraumbewirtschaftung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewirtschaftung mit dem Ziel, einerseits die Nutzung des knappen Parkraums zu steuern, andererseits den Verkehr zu lenken</li> <li>• als regionales Steuerungsinstrument zu verstehen: eingeschränktes/reglementiertes Angebot induziert Verringerung</li> <li>• Vorgehen: synoptische Bestandsaufnahme in allen Gemeinden, gemeinsames Konzept erarbeiten, Umsetzung situations- und bedarfsgerecht in den einzelnen Gemeinden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In einigen Gemeinden bereits erfolgreich umgesetzt.</li> <li>• grosse politische Herausforderung</li> <li>• grosse Unterschiede hinsichtlich Bedarf</li> </ul>	mittel (Konzept) bis hoch (Umsetzung)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politische Herausforderung</li> <li>• Koordinationsbedarf</li> <li>• Längerfristiges Projekt</li> </ul>

## 4 Weitere Schritte

Die wichtigsten nächsten Schritte sind:

- Grundsätzliche Zustimmung aller Gemeinderäte zum Konzept.
- Umsetzungskonzept erarbeiten: Zuständigkeiten, Massnahmenprioritäten mit Umsetzungszeitplan, Kosten, interne Ressourcen.
- Umsetzungskonzept mit Kosten durch alle Gemeinderäte genehmigen.
- Gemeinsame Leitsätze zur Nachhaltigen Mobilität in der Energie-Region Birsstadt definieren und durch Gemeinderäte verabschieden.
- Konzept Sensibilisierung und Kommunikation als übergeordnete Massnahme erarbeiten.
- Umsetzung der einzelnen Massnahmen gemäss Umsetzungsplan und Budget.

## **ANHANG**

- Nachhaltige Mobilität - Bestandaufnahme in den Gemeinden, Februar 2016
- Workshop Nachhaltige Mobilität in der Energie-Region Birsstadt:  
Ort, Vorgehen, Teilnehmer
- Workshopergebnisse vom 5.4.2016 basierend auf dem Konzeptentwurf vom  
29.3.2016
- Begriffsdefinition Mobilitätsmanagement

## Nachhaltige Mobilität - Bestandsaufnahme in den Gemeinden, Februar 2016

Die folgende Tabelle zeigt eine grobe Bestandsaufnahme in den einzelnen Gemeinden zu relevanten Handlungsfeldern im Bereich Mobilität. Sie zeigt auf, welche Massnahmen bereits umgesetzt wurden (teilweise mittlerweile wieder eingestellt).

Massnahme	Aesch	Arlesheim	Birsfelden	Dornach	Münchenstein	Muttenz	Pfeffingen	Reinach
<b>Informieren und Beraten</b>								
Mobilitäts-Karte Birstal	+	+	+	+	+	+		+
Informationen zur Mobilität auf Homepage					+			
Neu-Zuzügerset Mobilität	+	+	+			+		
E-Bike-Förderung	+	+			+	+		+
<b>Sensibilisieren und Bewusstseinsbildung</b>								
Mobilitätstag		+		+	+			+
Mobilitätsfeste/-aktionen		+		+	+			
Versuch Pedi-Bus	+	+		+				
Eco-Drive-Kurse (Verwaltung/Privat)	+	+	+		+	+		+
Bike4Car		+	+			+		+
<b>Kombinierte Mobilität</b>								
Mobility	+	+	+	+	+	+		+
Catch a car			+			+		
Gemeinde GA	+	+	+	+		+	+	+
Hauslieferdienst		+						
Ruftaxi/Nachttaxi		+				+		
Ortsbus				+	+			
<b>Mobilitätsmanagement in Verwaltung und Unternehmen</b>								
bike to work	+	+		+	+	+		+
jobticket		+			+	+	+	
Mobility für Dienstreisen		+						+
E-Bikes für Dienstreisen	+	+		+	+		+	
Elektroauto in Dienstfahrzeugflotte	+	+	+			+		+
<b>Autoarme und autofreie Planungen</b>								
Mobilitätsmanagement-Angebot für Bauherren etc.	+							+
<b>Infrastrukturangebot</b>								
Tempo 30 voll-/teilflächig	+	+	+	+	+	+		+
Stromtankstelle	+	+			+	+		+
Park&Ride	+	+		+	+	+		
Bike&Ride/Veloabstellplätze an zentralen Orten	+	+	+	+	+	+	+	+
attraktives und sicheres Netz für Langsamverkehr	+	+	+	+	+	+	+	+
<b>Parkraumbewirtschaftung</b>								
Parkraumbewirtschaftung voll-/teilflächig	+	+	+		+			

## Workshop Nachhaltige Mobilität in der Energie-Region Birsstadt: Vorgehen, Teilnehmerliste

Datum: Dienstag, 5.4.2016  
 Zeit: 9:00 bis ca. 12:00 Uhr  
 Ort: Foyer KUSPO Münchenstein, Loogstrasse 2, 4142 Münchenstein

### Traktanden

Bis 9:00 Uhr Eintreffen der Workshop-Teilnehmer

9:00 bis 9:30 Uhr Plenum  
 Begrüssung  
 Zielsetzung  
 Kurze Vorstellungsrunde  
 Kurze Präsentation der Handlungsfelder und Massnahmen

9:30 bis 10:45 Uhr Gruppenarbeit  
 Einführung in Arbeitsauftrag  
 Bearbeitung

10:45 bis 11:00 Uhr Kaffeepause

11:00 bis ca. 12:00 Uhr Plenum  
 Priorisierung der Massnahmen  
 Zusammenführung der Ergebnisse  
 Verabschiedung

### Teilnehmerliste

Name	Gemeinde	Funktion
Marco Dähler	Aesch	Leiter öffentl. Sicherheit/ Mitglied Verkehrskommission
Rainer Dietwiler	Arlesheim	Leiter Tiefbau/Verkehr
Roland Stadler	Dornach	Gemeinderat, Präsident Verkehrskommission
Stefan Brugger	Reinach	Gemeinderat
Roberto Bader	Birsfelden	Leiter Tiefbau & Verkehr
Seraphine Degen	Münchenstein	Praktikantin Raum & Umwelt
Marc Bayard	Reinach	Leiter Umwelt & Energie
Marc Etterlin	Dornach	Leiter Tiefbau
Oliver Standke	Aesch	Stv. Leiter Bauabteilung
Sabrina Häring	Aesch	Gemeinderätin
Peter Leuthardt	Reinach	Geschäftsleitung technische Verwaltung
Roger Stöcklin	Münchenstein	Bauverwalter
Samuel von Euw	Pfeffingen	Bauverwalter
Martin Strübin	Münchenstein	Leiter Tiefbau
Thomas Gschwind	Dornach	Gemeinderat
Christoph Toth	-	Koordinator Energie-Region Birsstadt
Silvio Tondi	Reinach	Gemeinderat
Salomé Mall	Reinach	Leiterin Mobilität & Aussenraum
Christian Pestalozzi	-	Moderation, Pestalozzi & Stäheli
Vera Conrad	-	Co-Moderation, Pestalozzi & Stäheli

## **Workshopergebnisse vom 5.4.2016 basierend auf dem Konzeptentwurf vom 29.3.2016**

Der Konzeptentwurf vom 29.3.2016 stellte die Diskussionsgrundlage für den Workshop am 5.4.2016 dar. Neben einer kurzen Beschreibung des Handlungsfelds und den möglichen Massnahmen sind weiterführende Bemerkungen sowie die wichtigsten Ergebnisse des Workshops „Nachhaltige Mobilität“ aufgeführt.

Diejenigen Massnahmen, die aufgrund der Ergebnisse des Workshops in das Konzept zu integrieren sind, sind hellgrün unterlegt. Auf Grundlage dieser Massnahmen wurden die Grundsätze und Ziele für das Konzept formuliert.

### **Methodisches Vorgehen Workshop**

- Zur Vorbereitung des Workshops wurde den Teilnehmern der Konzeptentwurf zugestellt.
- Zur Einleitung des Workshops wurden im Plenum zunächst die Ziele des Workshops und des Konzepts vorgestellt. Im Anschluss daran erfolgte eine knappe Präsentation der möglichen Massnahmen.
- In der anschliessenden Arbeitsphase wurden 3 Gruppen gebildet, die jeweils 2 bis 3 Handlungsfelder und die dazugehörigen Massnahmen diskutierten und bewerteten.
- Die Ergebnisse der Gruppenarbeit wurden im Plenum vorgestellt.
- Anschliessend wurden die Massnahmen mithilfe einer Punktabfrage priorisiert. Grüne Punkte wurden für Massnahmen vergeben, die unbedingt ins Konzept aufgenommen werden sollen; rote Punkte wurden für Massnahmen vergeben, die nicht ins Konzept aufgenommen werden sollen.

### **Handlungsfeld 1: Informieren und Beraten**

#### Kontext

Die Angebote des öffentlichen Verkehrs, des Velo- und Fussverkehrs sowie der kombinierten Mobilität in der Energie-Region Birsstadt sind vielfältig. Für eine optimale Nutzung des Angebots ist es für die NutzerInnen wichtig, die erforderlichen Informationen einfach und rasch beziehen zu können.

- Zudem ist es sinnvoll, die Weitergabe dieser Informationen auszubauen. Es ist möglich, neben der physischen Karte auch eine App mit den gleichen (und evtl. weiteren Inhalten) für die Mobilität in der Region zu entwickeln.
- Zudem ist sinnvoll, die Weitergabe dieser Informationen auszubauen. Es ist denkbar, eine App für die Mobilität in der Region zu entwickeln. Von zentraler Wichtigkeit und Erfolgsfaktor bei diesen Angeboten ist, dass die Aktualisierung der Inhalte regelmässig erfolgt und in einer klaren Zuständigkeit geregelt ist.
- Das Projekt des Trinationalen Eurodistricts Basel TEB für eine grenzüberschreitende Informationsplattform zur Mobilität kann einen wichtigen Beitrag leisten für eine gute Informationsinfrastruktur über die Regionsgrenzen hinaus. Entsprechend sind die Bestrebungen von der Energie-Stadt Region zu unterstützen.
- Des Weiteren kann ebenfalls das breit akzeptierte Neuzuzüger-Set fortgeführt und in weiteren Gemeinden etabliert werden.
- Ebenso ist es möglich, die Freizeitmobilität innerhalb der Region zu stärken, indem über attraktive Ausflugs- und Naherholungsziele in der Region und deren Erreichbarkeit mit dem Langsamverkehr oder ÖV informiert wird. Diese Informationen könnten evtl. als Ergänzung in die Mobilitäts-Karte Birstal integriert werden.



## Mögliche Massnahmen

Massnahme	Kurzbeschreibung	Bemerkung	Ergebnis Workshop
<b>Besteht und könnte weitergeführt/ausgebaut werden</b>			
Mobilitäts-Karte Birstal	Karte mit umfangreichen Informationen zur Mobilität in der Region	Bereits 2. Auflage veröffentlicht und sehr gute Resonanz erfahren	<p>●●●●● (5)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiterführung erwünscht</li> <li>• Aktualisierung durchführen</li> <li>• Erweiterung z.B. mit App</li> <li>• Ergänzung mit touristischen Zielen</li> </ul>
Neu-Zuzügerset Mobilität	Informationen und Gutscheine für die tägliche Mobilität in der Nordwestschweiz	Wird bereits in mehreren Gemeinden mit guter Resonanz abgegeben	<p>●●●●● (6)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Neu-Zuzüger sind „besonders empfängliche“ Zielgruppe</li> <li>• Einheitliches Mobilitäts-Set für gesamte Energiestadt-Region einführen</li> <li>• Sinnvolles Mass an Informationen finden</li> </ul>
<b>Im Einflussbereich der Region/Gemeinde</b>			
Regionale Mobilitäts-Plattform (z.B. Homepage, App etc.)	Homepage/App zum Thema Mobilität in der Region, übernimmt die Informationen aus der Mobilitäts-Karte und ergänzt sie um aktuelle Termine, Angebote und Aktionen etc.	Sinnvolle Weiterentwicklung der Mobilitäts-Karte mithilfe neuer Medien und fortlaufender Aktualisierung Beispiel: <a href="http://www.basel-unterwegs.ch">www.basel-unterwegs.ch</a> verkehrsübergreifendes und grenzüberschreitendes Mobilitätsportal zur Erleichterung der Mobilität im TEB <sup>2</sup> -Raum – Antrag für Interreg-Projekt	<p>●●● (3)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• an TEB-Projekt andocken</li> <li>• kein eigenes Produkt</li> </ul>
Informationen zur nachhaltigen Freizeitmobilität in der Region	Die Region als Ausflugs- und Naherholungsgebiet stärken und entsprechende Informationen auf verschiedenen Medien verfügbar machen (z.B. Birstalkarte, App)	Freizeitmobilität in der Region stärken und Attraktivität der Region bewerben, v.a. bei eigener Bevölkerung	<p>●●● (3)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• touristische Ziele in Mobilitätskarte integrieren</li> </ul>

**Handlungsfeld 2: Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung**Kontext:

Mit Sensibilisierungsmassnahmen soll in der Öffentlichkeit ein Bewusstsein für die nachteiligen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs und vor allem für die Existenz von Alternativen zum Auto geschaffen werden. Sie sollen einen langfristigen Wandel des Mobilitätsverhaltens bewirken bzw. unterstützen. Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung kann mit Aktionen und Kampagnen, die sich an die gesamte Bevölkerung oder an bestimmte Zielgruppen richten, geleistet werden.

- Ein gutes Beispiel dafür ist die jährlich Mitte September stattfindende europäische Mobilitätswoche, an der sich u.a. der benachbarte Kanton Basel-Stadt bereits heute mit einem umfangreichen Programm beteiligt. Denkbar ist, für die Region eine darauf bezugnehmende Aktion zu lancieren (gemeinsamer Mobilitätstag mit gebündelten Aktionen und Informationen o.ä.).
- Für die Gemeinden der Birsstadt wurde im März 2016 ein Grobkonzept zur Teilnahme am SlowUp Basel-Dreiland erstellt. Dieses Konzept dokumentiert eine potenzielle Schlaufe und beinhaltet eine grobe Kostenschätzung.

<sup>2</sup> TEB = Trinationaler Eurodistrict Basel

- Eine wichtige Zielgruppe sind zudem u.a. Schulen der Region. Als Ergänzung zum bestehenden Verkehrserziehungsunterricht kann eine umfassende, ganzheitliche Mobilitätsbildung eingebracht werden. Darüber hinaus können auch andere Bevölkerungsgruppen, Institutionen und Organisationen einbezogen werden (z. B. Vereine, Schulferien-Angebote, SeniorInnen, Eltern etc.) So stellt beispielsweise in mehreren Gemeinden das Thema Eltern-Taxi ein Problem dar, das durch gezielte Aktionen in Angriff genommen werden könnte. Beispiele für Massnahmen sind bike2school, Défi-Velo und Pedibus. Ebenso wurden Neu-Zuzüger als erfolgversprechende Zielgruppe identifiziert.
- Eco-Drive-Kurse wurden bereits vielenorts bei den Verwaltungen und bei Privaten angeboten und genutzt. Auch damit kann ein Beitrag zum schonenden Umgang mit Ressourcen im Mobilitätsverhalten erzielt werden.
- Im Jahr 2015 ist von Energieschweiz zusammen mit verschiedenen Akteuren die Aktion Bike4Car lanciert worden, die bereits in einigen Gemeinden erprobt wurde. Dieses Angebot ist auch für das 2016 angekündigt, entsprechend kann auch in diesem Rahmen auf Unterstützung zur Bewusstseinsbildung zurückgegriffen werden.
- In der Vergangenheit wurden bereits in mehreren Gemeinden E-Bikes umfänglich gefördert. Es ist denkbar, nun neue Velo-Typen in den Förderfokus zu nehmen, so z.B. Kistenvelos (zu Beförderung von Kindern) oder Cargo-Bikes (zur Beförderung von Waren). Dies kann als Mietangebot offeriert werden oder aber als Teilsubventionierung bei der Anschaffung.

#### Mögliche Massnahmen:

Massnahme	Kurzbeschreibung	Bemerkung	Ergebnis Workshop
<b>Besteht und könnte weitergeführt/ausgebaut werden</b>			
Jährlich stattfindende Aktion zum Thema Mobilität	Aktion i.S. von Aktionstagen: Gemeinden organisieren den Anlass gemeinsam, z.B. im Rotationsprinzip, Andocken an Mobilitätswoche/SlowUp Basel-Dreiland	Einzelne Aktionstage wurden bereits durchgeführt, Regionaler Zusammenschluss sinnvoll, Koordination/Erfahrungsaustausch mit Mobilitätswoche Dreiland/BS anknüpfen	<p>●●●●●● (6)</p> <p>● (1)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zusammenarbeit mit BS im Rahmen Mobilitätswoche</li> <li>• Slow-Up-Schleife Birsstadt verfolgen</li> </ul>
Mobilitätsbildung bei Autofahrern	z.B. EcoDrive: Kurs zur treibstoffsparenden Fahrweise bike4car: Möglichkeit zu 2-wöchigen Test eines E-Bikes in Kombination mit Verzicht auf eigenes Auto	<b>Ecodrive:</b> In einigen Gemeinden bereits durchgeführt. Intervalle zum Angebot prüfen. Resonanz bei Privaten bislang nicht nachprüfbar <b>Bike4car:</b> In einigen Gemeinden bereits erprobt, teilweise mit gutem Erfolg, bessere Begleitaktionen und gezielte Partnerschaften mit lokalem Fachhandel erwünscht	<p>●●●●●●● (7)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kampagnen in Hinblick auf Grossbaustellen (i.S. "Sie müssen nicht im Stau stehen, es gibt Alternativen...")</li> </ul>
Mobilitätsbildung Schüler/Elternschaft	Pedi-Bus: Schulbus zu Fuss – an festgelegten Haltestellen und Zeitpunkten werden Schulkinder von einem Erwachsenen zur Schule begleitet	In mehreren Gemeinden bereits versucht, allerdings aufgrund mangelnden Engagements der Elternschaft nicht weitergeführt. Elterntaxi-Problematik in mehreren Gemeinden dringliches Anliegen	<p>●●●●●●● (7)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gemeinsames Konzept</li> <li>• bei den Jüngsten sind die Erfolgschancen am grössten</li> </ul>
<b>Im Einflussbereich der Region/Gemeinden</b>			
Mobilitäts-Leitsätze/Strategie Mobilität für die Region formulieren	Für die Region ist ein von allen getragenes Verständnis von Nachhaltiger Mobilität zu entwickeln und festzulegen. „gemeinsames Word-ing“	Strategie ist als Weiterführung des Agglomerationsprogramms /Raumkonzept Birsstadt 2030, Freiraumkonzept Birspark zu verstehen/	<p>●●●●●●●● (8)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinsame regionale Leitsätze / Strategie Nachhaltige Mobilität formulieren</li> <li>• Aus Strategie ist Sensibilisierungskampagne zu entwickeln, aus der div. abgestimmte Massnahmen abgeleitet werden sollen</li> </ul>

Massnahme	Kurzbeschreibung	Bemerkung	Ergebnis Workshop
<b>Besteht und könnte weitergeführt/ausgebaut werden</b>			
Mobilitätsbildung in Schulen	<p>Bildungsangebote zu verschiedenen Themen werden zielgruppengerecht aufgearbeitet und vermittelt</p> <p>Weitere Aktionen: <b>bike2school</b> motiviert Schüler zum Velofahren. Klassen ab der vierten Primarschulstufe fahren während der Aktion so oft wie möglich mit dem Velo zur Schule. Begleitende Projekte erhöhen die Gewinnchancen. Mit <b>DEFI VELO</b> entdecken die Jugendlichen die Vielfalt des Velofahrens: Geschicklichkeit und Fahrtechnik, Velopolo, Sicherheit im Verkehr, Mechanik und Reparatur. Sie lernen mehr über unsere Velokultur.</p>	<p>Grundsätzlich: In den Gemeinden sehr unterschiedliche Erfahrungen mit der Resonanz in den Schulen,</p> <p>Bspl. „Schlau mobil“ BS (Verschiedene Themen: (Mobilitätsverhalten, Mobilität und Werbung, Schulweganalyse</p> <p>Defi-Velo: in Waadt und Basel-Stadt bereits erfolgreich lanciert. <a href="http://www.defi-velo.ch">www.defi-velo.ch</a></p>	<p>●●●●●●●●● (9)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Thema „Mobilität in der Region“ in den bereits bestehenden Unterricht (durch Polizei) integrieren und erweitern</li> </ul>
Ausserschulische Mobilitätsbildung bei Kindern und Jugendlichen	Aktionen/Projektwochen z.B. im Rahmen von Schulferienprojekten	Da teilweise schwierig, mit den Schulen zusammenzuarbeiten, andere Kanäle finden, um Kinder und Jugendliche zu erreichen	<p>● (1)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ferienprojekt „Nachhaltige Mobilität“ anbieten</li> </ul>
Mobilitätsbildung bei Senioren	Bildungsangebote zu verschiedenen Themen werden zielgruppengerecht aufgearbeitet und vermittelt	Beispiel: <a href="http://www.mobilsein-mobilbleiben.ch">www.mobilsein-mobilbleiben.ch</a>	<p>●●●●● (5)</p> <p>● (1)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Thema könnte E-Mobilität sein</li> <li>• Stark routiniertes Mobilitätsverhalten</li> </ul>
Kistenvelos für Familien	(Kostenlose) Testwochen Kistenvelos (mit E-Bike), evtl. Subvention bei der Anschaffung	Aktion in BS 2015, sehr gute Resonanz – als Weiterführung der E-Bike-Förderung? Regionales Angebot?	<p>●●●●●●● (7)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• geringe Breitenwirkung,</li> <li>• eher in Zentren relevant</li> </ul>

**Handlungsfeld 3: Kombinierte Mobilitätsdienstleistungen bereitstellen**Kontext:

Kombinierte Mobilitätsdienstleistungen zeichnen sich dadurch aus, dass sie unterschiedliche Verkehrsträger und Verkehrsangebote miteinander verknüpfen. So bieten z. B. öffentliche Verkehrsanbieter heute nicht mehr ausschliesslich Angebote im Bereich Bus, Tram und Bahn an, sondern schaffen Verbindungen zu weiteren Verkehrsmitteln wie z. B. zum Velo (Velomitnahme im öV, Veloabstellmöglichkeiten bei Haltestellen) oder zum Auto (Mobility, catch a car).

- In den Gemeinden gibt es bereits verschiedene solcher kombinierten Mobilitätsdienstleistungen (Bsp. Mobility, Velo-Abstellplätze an Haltestellen des öV, Gemeinde-GA).

Mögliche Massnahmen:

Massnahme	Kurzbeschreibung	Bemerkung	Ergebnis Workshop
<b>Besteht und könnte weitergeführt/ausgebaut werden</b>			
Gemeinde GA	SBB-Tageskarten werden auf Vorbestellung zu einem günstigen Preis an Einwohner abgegeben	Bereits nahezu in allen Gemeinden angeboten, sehr gut genutzt	Keine Punkte • weiterführen
<b>Im Einflussbereich der Region/Gemeinden</b>			
(Velo-) Hauslieferdienst	Detailhandel bietet Hauslieferdienst an, z.B. auch mit Lastenvelo, um Vermeidung von Autofahrten beim Einkaufsverkehr zu begünstigen	Nachfrage in Region unklar Bspl. Velostation Liestal im Rahmen eines Sozialprojektes	●●●●●●●● (9) • wenig Potenzial in der Region • Private Initiative
Regionales Verleih-Netzwerk für verschiedene Velosysteme (E-Bike, Kisten-/Cargobike etc.)	An verschiedenen Standorte können spezielle Velosysteme ausgeliehen werden	Nachfrage in Region unklar Carvelo: Mietmöglichkeit für Cargo-Bikes an personalisierten Verleihstationen (Verwaltung, Detailhandel, Gastronomie): Wird ab März 2016 in Basel-Stadt lanciert <a href="http://www.carvelo.ch">www.carvelo.ch</a> Ergänzung zu E-Bike-Flotte in den Verwaltungen? Mietmöglichkeit auch für Einwohner?	●●●●●●●● (7) • wenig Potenzial in der Region • Private Initiative
Evaluation Angebote zu kombinierter Mobilität in der Region	Mobilitätsketten optimieren: Bestandaufnahme der Angebote und Handlungsbedarf identifizieren	Gesamtheitlich für gesamte Region bezogen auf alle Verkehrsträger ausrichten	●●●●●●●● (8) • Evaluierung auslösen • Velotransport im ÖV vereinfachen
<b>Ausserhalb Einflussbereich der Region/Gemeinden</b>			
Mobility	Carsharing-Angebot ausdehnen	Bereits in den Gemeinden vorhanden, teilweise Nutzung durch Verwaltung, Ausdehnung möglich?	
Catch a car	Weiterentwicklung von herkömmlichen Mobility-Angebot, flexiblere Buchung und one-way-Fahrten in einem bestimmten Perimeter möglich	Pilotversuch in Basel, Ausdehnung auf Allschwil, Birsfelden und Muttenz. Je nach Erfolg auch Ausdehnung auf weitere Gemeinden denkbar	
Kombiticket für Veranstaltungen	In Zusammenhang mit Veranstaltungen (Konzerte, Grossveranstaltungen, Turniere etc.) werden öV-Ticket zu vergünstigtem Tarif angeboten	Relevant?	

**Handlungsfeld 4: Mobilitätsprozesse in Verwaltungen und Unternehmen weiter optimieren**Kontext:

Mobilitätsmanagement (*ausführliche Details siehe dazu im Anhang*) in Verwaltungen und Unternehmen umfasst Massnahmen zur wirtschaftlichen, sicheren und umweltverträglichen Abwicklung aller in Beziehung zum Unternehmen stehenden Mobilitätsprozesse. Mit einer gezielten Steuerung des Pendlerverkehrs, des Geschäftsverkehrs, des innerbetrieblichen Verkehrs, des Kundenverkehrs und des Güterverkehrs können Verwaltungen und Unternehmen Betriebskosten sparen, die kundengerechte Erreichbarkeit ihres Standorts optimieren, ihre Mitarbeitenden zu gesunder Bewegung motivieren, einen freiwilligen Beitrag zum Klimaschutz leisten und sich als qualitäts- und ökologiebewusste Verwaltung/Unternehmen profilieren. Verwaltungen können dabei als gutes Beispiel vorangehen und um Nachahmung werben.

- Mit einigen Gemeindeverwaltungen der Birsstadt und verschiedenen in der Region ansässigen Unternehmen sind bereits Erfahrungen und Erfolge im Mobilitätsmanagement (z.B. Bike to work, Jobticket, Mobility, Dienstvelos) gesammelt worden, die in Zukunft weiter ausgebaut werden können.

Mögliche Massnahmen:

Massnahme	Kurzbeschreibung	Bemerkung	Ergebnis Workshop
Gemeinsame regionale Standards (RS) formulieren	• In allen Verwaltungen werden gleiche Angebote bereitgestellt	Fokus liegt auf Gemeindeverwaltungen Region positioniert sich mit öffentlichen Verwaltungen als vorbildlicher Arbeitgeber	●●●●●●●●● (9) ● (1) • Politische Herausforderung. Politikum • grösserer Abstimmungsaufwand
<b>Besteht und könnte weitergeführt/ausgebaut werden</b>			
Bike to work	Aktion, die Mitarbeitende von Verwaltungen/Betrieben dazu motivieren soll, den Arbeitsweg mit dem Velo zurückzulegen. Mittlerweile seit 12 Jahren durchgeführt.	In mehreren Gemeinden bereits etabliert, teilweise immer noch mit guter Resonanz	●●●● (4) ●●● (3) • gemeinsames Vorgehen erwünscht • geringe Priorität im regionalen Kontext • Selbstläufer in den Gemeinden
Jobticket	Mitarbeitern wird das öV-Ticket ganz oder teilweise bezahlt	In einzelnen Gemeinden bereits angeboten, weitere denkbar Unternehmen akquirieren mit Unterstützung der Gemeinden	●●●●●●●●● (9) ● (1) • Regionalen Standard formulieren: Alle Gemeindeverwaltungen bieten Jobticket an
Carpooling	Plattform unterstützt Unternehmens-interne Mitfahrgelegenheiten	Bedarf abklären	●●●●● (5) • selbstorganisierend
Mobilotto - Mobilitäts-Jackpot	Durch eine wöchentliche Ziehung wird eine Person ermittelt, welche den Mobility Jackpot knackt, falls sie zu Fuss, per Velo, ÖV oder Fahrgemeinschaft zur Arbeit gekommen ist. Ansonsten wird der Jackpot für die Folgewoche aufgestockt. <a href="http://www.mobilotto.ch">http://www.mobilotto.ch</a>	Bislang noch keine Erfahrungen in den Birstal-Gemeinden Auch an Unternehmen herantragen	●●● (3) ● (1) • nur kurzfristige Wirkung
Duschen und Garderoben	Dusch- und Umkleemöglichkeit, beim Arbeitsplatz, um Arbeitsweg mit Velo attraktiver zu gestalten	Bedarf abklären	●●●●●● (6) • Reg. Standard formulieren: Alle Gemeindeverwaltungen bieten Duschen & Garderoben an

Massnahme	Kurzbeschreibung	Bemerkung	Ergebnis Workshop
Sichere und ausreichende Veloabstellmöglichkeiten	Attraktivitätssteigerung, um mit dem Velo zur Arbeit zu gelangen	Bedarf abklären, auch bei grösseren Unternehmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>● (1)</li> <li>• Regionalen Standard formulieren: Alle Gemeindeverwaltungen bieten ausreichend Abstellflächen an</li> </ul>
Aufladestation für E-Bikes/E-Autos	Infrastrukturangebot für E-Mobilität	Bedarf abklären, auch bei grösseren Unternehmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>●●●● (4)</li> <li>● (1)</li> </ul>
Dienst- (E-)Velos	E-Bikes stehen für Dienstfahrten zur Verfügung	Bereits in den meisten Gemeinden vorhanden und gut genutzt, Velosysteme erweitern (Cargo-/Kistenvelo?) Auch an Unternehmen herantragen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Punkte</li> <li>• Regionalen Standard formulieren: Alle Gemeindeverwaltungen bieten Dienstvelos an</li> </ul>
Ökologische Beschaffung von Dienstfahrzeugen			<ul style="list-style-type: none"> <li>● (1)</li> <li>• Regionalen Standard formulieren: Alle Gemeindeverwaltungen berücksichtigen ökologische Kriterien</li> </ul>
Parkraumreglement	Steuerung der Parkraumvergabe nach bestimmten Kriterien (Dauer des Arbeitsweg mit dem öV, Parkiergebühr o.ä.)	Sowohl für Verwaltungen als auch Unternehmen relevant	<ul style="list-style-type: none"> <li>●●● (3)</li> <li>●●● (3)</li> <li>• nur im Kontext eines regional abgestimmten Parkraumbewirtschaftungskonzepts zweckdienlich</li> </ul>
Spesenreglement	Steuerung der Nutzung des MIV für Dienstfahrten	Sowohl für Verwaltungen als auch Unternehmen relevant	<ul style="list-style-type: none"> <li>●●●● (4)</li> <li>●●● (3)</li> <li>• geringe Wirkung</li> <li>• Regionalen Standard formulieren: Alle Gemeindeverwaltungen berücksichtigen ökologische Kriterien bei Dienstfahrten in der Regio</li> </ul>
Mobility	Mobility wird für Dienstfahrten genutzt	Bereits in einigen Gemeindeverwaltungen genutzt, auch an Unternehmen herantragen	<ul style="list-style-type: none"> <li>●●● (3)</li> <li>●● (2)</li> <li>• Netzdichte tw. zu gering</li> <li>• Regionalen Standard formulieren: Alle Gemeindeverwaltungen berücksichtigen auch Mobility bei Dienstfahrten</li> </ul>

## Handlungsfeld 5: Nachhaltige Mobilität im Planungsverfahren

### Kontext:

Autoarme und autofreie Quartiere feiern auch in der Schweiz vielerorts Erfolge. Untersuchungen zeigen, dass eine in einem autofreien Haushalt lebende Person pro Jahr rund fünfmal weniger Personenkilometer zurücklegt als eine in einem autobesitzenden Haushalt. Die zurückgelegten Personenkilometer pro Jahr steigen weiter an, wenn ein Haushalt 2 und mehr Autos besitzt. Eine Zunahme autofreier Haushalte hätte deshalb auch eine Reduktion der Personenkilometer zu Folge.

Zudem können Gemeinden die Verfahren bei der Planung und beim Bau von Anlagen im Sinne einer Optimierung der Mobilitätsprozesse beeinflussen, indem sie den Bauherren in einer frühen Planungsphase eine Beratung zu Mobilitätsfragen anbieten. Diese Beratung soll Möglichkeiten aufzeigen, wie das Verkehrsaufkommen, welches durch das Bauvorhaben entsteht, optimiert werden kann. Darüber hinaus besteht die Option, bei grösseren Anlagen zwingend ein Mobilitätskonzept zu fordern, so wie es bereits in Basel-Stadt gehandhabt wird.

- Bislang erschweren die gesetzlichen Grundlagen im Kanton Basel-Landschaft die Umsetzung solcher Projekte. Derzeit ist eine Gesetzesänderung in der Vernehmlassung, die darauf reagiert.
- Sofern die gesetzlichen Grundlagen geändert werden, ist es sinnvoll ein regional abgestimmtes Konzept zur Unterstützung bzw. zur Erstellungspflicht von Mobilitätskonzepten bei grösseren Planungen zu erarbeiten.

### Mögliche Massnahmen:

Massnahme	Kurzbeschreibung	Bemerkung	Ergebnis Workshop
<b>Im Einflussbereich der Region/Gemeinden</b>			
Planungsgrundsatz festhalten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nachhaltige Mobilität ist kein Wunsch, sondern ein MUSS</li> <li>• Sicherstellen der Mobilität aufgrund der geplanten Entwicklungen hinsichtlich Einwohneranzahl und Arbeitsplätze in der Birsstadt</li> </ul>	Einbindung und Abstimmung des Themas „Nachhaltige Mobilität“ mit Raumplanungsgesetz BL, Freiraumkonzept Birsstadt, Raumkonzept Birsstadt 2030, Agglomerationsprogramm	●●●●●●●● (9)
Mobilitätsberatung von Bauherren	Bei Planungsverfahren wird die Projektentwickler/Bauherren von grösseren Planungen bereits frühzeitig eine Mobilitätsberatung angeboten bzw. bestimmte Zielwerte hinsichtlich Mobilität werden festgelegt	Bislang vereinzelte Angebote/Festsetzungen in der Region, Interesse vorhanden, Bislang noch keine Erfahrungen, bei geänderten gesetzlichen Grundlagen Regionales Konzept?	<ul style="list-style-type: none"> <li>● (1)</li> <li>● (1)</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bereits umfänglich vorhandene Beratungsangebote</li> <li>• Selbstläufer</li> <li>• geringe Priorität</li> </ul>
Mobilitätskonzept bei grösseren Projekten	Definierte Zielvorgaben müssen bei bestimmten Planungen erfüllt werden	Bislang vereinzelte Angebote/Festsetzungen in der Region, Interesse vorhanden	<ul style="list-style-type: none"> <li>●●●●● (5)</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ganzheitlichen Ansatz von SIA-Effizienzpfad verfolgen</li> </ul>
<b>Nur teilweise im Einflussbereich der Region/Gemeinden</b>			
Reduktion des Parkplatzbedarfs	Bei autofreien/autoarmen Planungen kann die Erstellung von Parkplätzen reduziert werden	Im Kt. BL befindet sich derzeit eine Gesetzesänderung des RBG in Bearbeitung zur Reduktion der Abstellplätze im Planungsverfahren. Beschluss steht bislang aus. Im Kt. SO sind im Grundsatz die für die jeweilige Nutzung notwendigen Parkplätze zu schaffen. Die Gemeinden haben grösseren Spielraum, durch eigene Reglemente und entspr. Begründung die Abstellplätze zu beschränken	<ul style="list-style-type: none"> <li>●●●●●●●●●● (10)</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedarfsgerechte Reduktion, keine Pauschalisierung</li> <li>• Statement der Region gegenüber Kt BL formulieren für Flexibilisierung des PP-Anzahl</li> </ul>



**Handlungsfeld 6: Infrastrukturausbau**Kontext:

Mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur kann das Angebot für den öffentlichen Verkehr, für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den motorisierten Individualverkehr weiter verbessert werden. Aus wirtschaftlichen und städtebaulichen Gründen aber auch im Sinne der Nachhaltigkeit sind sowohl dem Ausbau der Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr als auch für den öffentlichen Verkehr Grenzen gesetzt. Die Behebung von Überlastungssituationen ist mit alleinigen Infrastrukturausbauten kaum mehr lösbar. In verdichteten Räumen wird deshalb heute immer häufiger der Ansatz gewählt, die Nachfrage nach dem Angebot auszurichten. Bedingung ist, dass gute Alternativen zum motorisierten Individualverkehr vorhanden sind, das heisst eine gute Velo- und Fussverkehrsinfrastruktur und ein gutes ÖV-Angebot. In den Gemeinden der Region herrschen bereits heute gute Voraussetzungen für den Langsamverkehr. Verschiedene relevante Infrastrukturprojekte sind bereits im Aggloprogramm bzw. im Raumkonzept Birsstadt 2035 aufgenommen.

In folgenden Bereichen sind Verbesserungen möglich

- Zur weiteren Attraktivitätssteigerung für den Veloverkehr bietet sich v.a. an, die Verbindung entlang der Birs südlich von Münchenstein (einerseits für den Freizeit- aber auch für den Pendlerverkehr) zu ermöglichen.
- Ein verdichtetes Angebot von öffentlich zugänglichen Pumpstationen ist zu prüfen.
- Insgesamt für die Attraktivierung des öffentlichen Raums ist zu prüfen, ob ein reduziertes Geschwindigkeitsregime (Tempo 30)<sup>3</sup> auch abschnittsweise in den Ortszentren/Ortsdurchfahrten (wie bereits in Münchenstein angedacht) umsetzbar ist.

Mögliche Massnahmen:

Massnahme	Kurzbeschreibung	Bemerkung	Ergebnis Workshop
<b>Im Einflussbereich der Region/Gemeinden</b>			
Pumpstationennetz ausbauen	An zentralen Orten werden weitere öffentlich zugängliche Velo-Pumpstationen eingerichtet	Bestand evaluieren, neue Partnerschaften, z.B. an Bahnhöfen, beim Fachhandel etc. abklären	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (1)</li> <li>•••• (4)</li> <li>• wirkungsvolle Massnahme mit geringer Investition</li> <li>• in Ansprache mit Gewerbe</li> </ul>
Veloweg entlang Birs	Der Birstalweg verbindet die Birsstadt direkt mit dem Stadtkanton Basel.	Verschiedene Privatareale und topographische Gegebenheiten erschweren die Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>•••••••••• (13)</li> <li>• zentrales verbindendes Glied für Region</li> <li>• unbedingt umsetzen!</li> <li>• Güterabwägung beachten hinsichtl. Naturschutz</li> </ul>
Umfeldaufwertungen Ortszentren/ Vorstoss an Kanton zu Tempo-30 auf Ortsdurchfahrten vorbereiten	Gesteigerte Attraktivität des öffentlichen Raums in den Siedlungskernen durch Geschwindigkeitsreduktion	Tempo 30 auf Kt.Str. derzeit in BL nicht möglich, Vorstösse seitens Arisdorf/M <sup>3</sup> stein bislang gescheitert. Akt. BG-Urteil im Kt. ZH definiert T30 als mögliche und zumutbare Lärmsanierungsmassnahme auf Durchgangsstrassen und fordert dessen Ausschöpfung auf kantonaler Ebene an.	<ul style="list-style-type: none"> <li>•••••••• (8)</li> <li>•••• (4)</li> <li>• Weiterverfolgen i.S. von „Temporeduktion auf 30 km/h“, nicht „Zone 30“</li> <li>• gesamtheitlich betrachten i.S. Siedlungsqualität, vs. Verkehrsfluss</li> </ul>

<sup>3</sup> In Untersuchungen hat sich gezeigt, dass eine Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen/Ortsdurchfahrten den Verkehrsfluss verflüssigen und hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der Lärmbelastigung verträglicher gestalten und die Aufenthaltsqualität gesteigert werden kann (VCS 2014: Tempo 30 im Ortszentrum – Argumente, Anleitung. Praxisbeispiele aus Stadt und Land).





## Handlungsfeld 7: Regional abgestimmte Parkraumbewirtschaftung

### Kontext:

Mit der Bewirtschaftung des Parkraums kann der motorisierte Individualverkehr gelenkt und allenfalls reduziert werden, indem es das frühzeitige Umsteigen auf den Langsam- und den öffentlichen Verkehr unterstützt.

- In einzelnen Gemeinden der Region ist bereits eine umfangreiche Parkraumbewirtschaftung realisiert worden (z.B. Birsfelden). Grund dafür war in der Regel der zu knappe Parkraum, der teilweise durch Pendler besetzt wurde und somit den Bewohnern fehlte.
- In den meisten Gemeinden herrscht allerdings bislang kein Parkraumengpass. Parkplätze werden jedoch in verschiedenen Gemeinden von externen Pendlern als P&R genutzt.
- Aktuell wird der nicht-bewirtschaftete Parkraum im Kanton Basel-Stadt stark eingeschränkt, so dass für die Agglomeration von veränderten Rahmenbedingungen ausgegangen wird.
- Um die Wirksamkeit dieses Verkehrslenkungsinstrumentes auszuschöpfen, ist es sinnvoll, eine regional abgestimmte Parkraumbewirtschaftung umzusetzen.
- Um die Akzeptanz bei der Bevölkerung zu gewinnen, ist es notwendig, die Vorteile eines solchen Projektes im regionalen Kontext offensiv zu kommunizieren und zu bewerben und die Einführung der Bewirtschaftung für Anwohner möglichst mit geringen Gebühren umzusetzen.

### Mögliche Massnahmen:

Massnahme	Kurzbeschreibung	Bemerkung	Ergebnis Workshop
<b>Im Einflussbereich der Region/Gemeinden</b>			
Regionale Parkraumbewirtschaftung	Bewirtschaftung mit dem Ziel, einerseits die Nutzung des knappen Parkraums zu steuern, andererseits den Verkehr zu lenken	In einigen Gemeinden bereits erfolgreich umgesetzt.	 (14)  (9) <ul style="list-style-type: none"> <li>• grosse politische Herausforderung</li> <li>• grosse Unterschiede hinsichtlich Bedarf</li> <li>• als regionales Steuerinstrument zu verstehen: eingeschränktes/reglementiertes Angebot induziert Verringerung</li> <li>• regionales Konzept ist Muss</li> <li>• Vorgehen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○synoptische Bestandsaufnahme in allen Gemeinden</li> <li>○Gemeinsames Konzept erarbeiten</li> <li>○Umsetzung situations- und bedarfsgerecht in den einzelnen Gemeinden</li> </ul> </li> </ul>

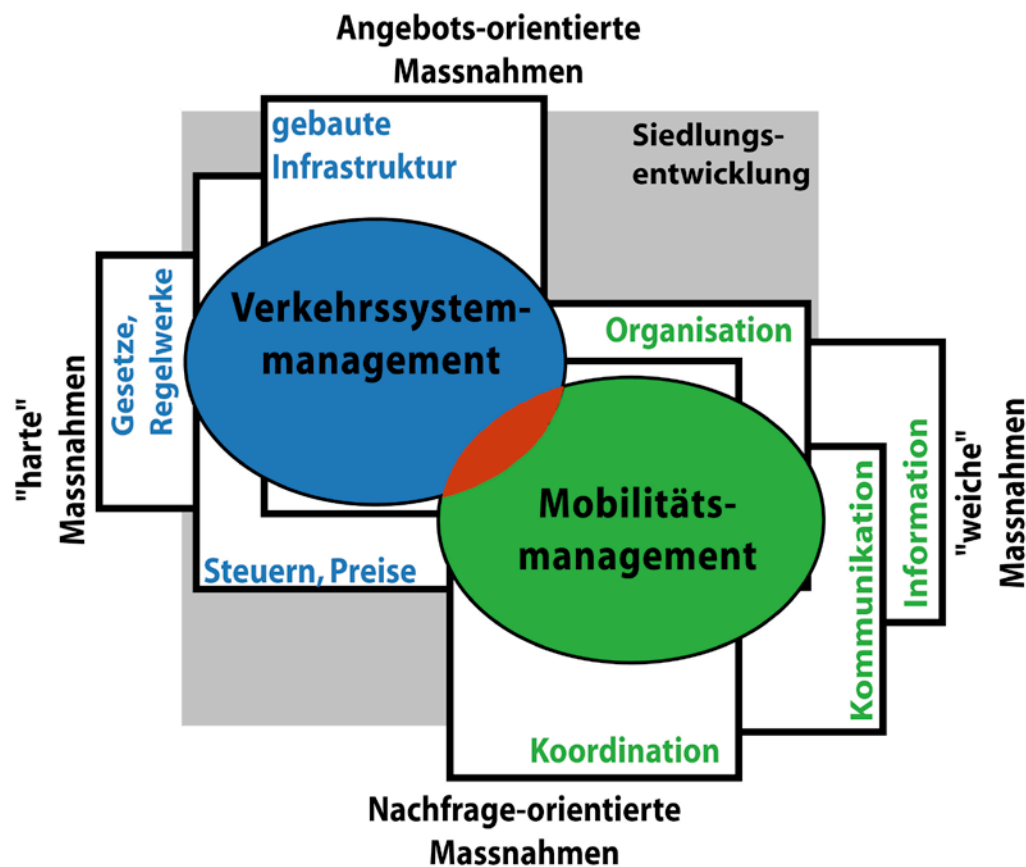
## Begriffsdefinition Mobilitätsmanagement

### Definition „Mobilitätsmanagement“ (MM)

Mobilitätsmanagement ist ein mittlerweile fest etablierter Ansatz in der Verkehrspolitik und -planung. Unter dieser Bezeichnung werden verkehrsmittelübergreifende Handlungskonzepte und Massnahmen mit Dienstleistungscharakter gegenüber den Verkehrsteilnehmenden verstanden, die zum Ziel haben, deren Mobilitätsverhalten zu beeinflussen bzw. nachhaltiger zu gestalten.

Bei MM setzen die Massnahmen bei den Verkehrsteilnehmenden selber an, indem diese über die Möglichkeiten der verschiedenen Verkehrsmittel sowie deren Kombination und allfällige neue Angebote informiert werden. Mit MM werden Anreize zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs geschaffen sowie die kombinierte Mobilität gefördert. Dabei geht es auch um den weensgerechten Einsatz des motorisierten Individualverkehrs.

Die obige Definition von MM basiert auf dem Handbuch Mobilitätsmanagement<sup>4</sup>, welches ein Ergebnis der beiden EU-Forschungsprojekte MOMENTUM und MOSAIC darstellt. Die deutsche Version des Handbuchs entstand im Rahmen des nationalen Forschungsprogramms NFP 41 „Verkehr und Umwelt – Wechselwirkung Schweiz – Europa“.



*Mobilitätsmanagement im Kontext zum Verkehrssystemmanagement*

<sup>4</sup> Konsortien MOMENTUM und MOSAIC (2000): Handbuch Mobilitätsmanagement. Deutsche Version des Handbuches aus den EU-Projekten MOMENTUM und MOSAIC. Materialien des NFP 41 „Verkehr und Umwelt“, Materialband M 16.

Das Bereitstellen von Mobilitätsdienstleistungen ist das wichtigste Element des MM. Die Mobilitätsdienstleistungen sollen zu einer Bewusstseinsbildung im Hinblick auf die Benutzung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln beitragen. Damit werden folgende Ziele verfolgt:

- Informationen über den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr sowie zur kombinierten Mobilität sollen einfacher zugänglich sein.
- Die Benutzung verschiedener Verkehrsmittel und -träger soll einfacher und bequemer sein und damit das multimodale<sup>5</sup> und intermodale<sup>6</sup> Verkehrsverhalten gefördert werden.
- Alternativen zum motorisierten Verkehr sollen attraktiver und greifbarer gemacht werden.
- Neue Kooperationen und Partnerschaften sollen das bestehende Angebot des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs und der kombinierten Mobilität erhalten und weiter ausbauen.

Alle Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement sind intensiv zu vermarkten und zu kommunizieren, damit sie ihre volle Wirkungskraft entfalten können.

---

<sup>5</sup> Benützung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln für unterschiedliche Wegzwecke.

<sup>6</sup> Benützung unterschiedlicher Verkehrsmittel zur Erreichung eines Zielortes (z. B. Öffentlicher Verkehr kombiniert mit Car Sharing).

---