
Gemeinde Binningen

Mobilitätskonzept



Basel, 18. April 2019, 1641/Vdef3 / **angepasst an die Strategie am 2. Juli 2021 / VTU 12.8.2021**



Pestalozzi & Stäheli GmbH
Ingenieurbüro
Umwelt Mobilität Verkehr

Aeschenplatz 2
CH - 4052 Basel
Telefon 061 361 04 04
E-Mail ps@ps-ing.ch

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----------|
| Management Summary | 1 |
| 1 Einleitung | 3 |
| 1.1 Ausgangslage | 3 |
| 1.2 Wozu ein Mobilitätskonzept? | 3 |
| 1.3 Ziele des Mobilitätskonzepts | 4 |
| 1.4 Abgrenzung des Mobilitätskonzepts | 5 |
| 2 Handlungsfelder und Massnahmen | 7 |
| 2.1 Planen und regulieren | 9 |
| 2.2 Betrieb gestalten | 12 |
| 2.3 Initiieren und Anregen | 14 |
| 3 Mögliche Partner | 17 |
| 4 Empfehlungen zum weiteren Vorgehen | 18 |
| Anhang: Massnahmenliste | 20 |

Management Summary

Einleitung

Nachhaltigkeit und Mobilität in Binningen

Die Gemeinde Binningen hat in den letzten 15 Jahren umfassende strategische Grundlagen für eine nachhaltige Entwicklung erarbeitet und unterhält verschiedene Massnahmen zur Förderung von nachhaltiger Mobilität. Basierend auf der Energiestrategie Binningen wurde unter Einbezug weiterer bestehender Grundlagen das vorliegende Mobilitätskonzept erarbeitet.

- Mobilität: Das Befriedigen von Mobilitätsbedürfnissen und die damit verbundenen Angebote, Verhaltensweisen, Fahrzeuge (inkl. Antriebstechnologien) und Infrastrukturen.
- Nachhaltige Mobilität: Ressourcenschonende Mobilität, die zum langfristigen Erhalt der Lebensqualität beiträgt (vgl. Binninger Nachhaltigkeitsverständnis).

Übergeordnet zum Mobilitätskonzept wurde im Nachgang die Strategie nachhaltige Mobilität erarbeitet, um die Massnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität in der Gemeinde Binningen zu koordinieren.

Wozu ein Mobilitätskonzept?

Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) ist ein wichtiger Bestandteil eines guten Mobilitätsangebots der Gemeinde Binningen. Er birgt aber auch Nachteile wie z. B. ein hoher Platzverbrauch, Lärm- und Schadstoff-Emissionen sowie erhöhte Treibhausgas-Emissionen. Tendenziell wollen mehr Personen auf nachhaltige Mobilitätsangebote umsteigen. Die Gemeinde Binningen kann sie dabei unterstützen und gleichzeitig Strassen und Parkplätze freigehalten für das Gewerbe und Personen, die auf ein Auto angewiesen sind.

Binningen unterhält bereits vorbildliche Aktivitäten, um nachhaltige Mobilität zu fördern. Das Umsteigepotential ist aber noch nicht ausgeschöpft und gewisse Massnahmen können optimiert und besser koordiniert werden. Ausserdem sind die Aktivitäten der Gemeinde generell zu wenig bekannt bei der Bevölkerung. Das Mobilitätskonzept dient dazu, die bestehenden Förderungsmassnahmen zu bündeln und weiterzuentwickeln. Es basiert auf Freiwilligkeit. Regulatorische Massnahmen sind nur in Ausnahmefällen vorgesehen (z. B. Parkplatzbewirtschaftung, bereits umgesetzt). Der MIV wird auch in Zukunft für ein funktionierendes Mobilitätsangebot in der Gemeinde wichtig bleiben.

Ziele des Mobilitätskonzepts

1. Energieeffiziente Mobilitätsformen mit zweckmässigen Massnahmen fördern.
2. Strassennetz zugunsten des Gewerbes und auf PW angewiesenen Personen entlasten.
3. Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum für alle Einwohnenden verbessern.
4. Bestehende und neue Aktivitäten der Gemeinde koordinieren und bekannt machen.
5. Nachhaltige Mobilität ohne fossile Treibstoffe beim MIV fördern.
6. Umsetzung der Massnahmen vorbereiten.
7. Entscheidungsgrundlage für den Gemeinderat schaffen.

Abgrenzung des Mobilitätskonzepts

Das Mobilitätskonzept Binningen ist keine Gesamtverkehrsstrategie. Es thematisiert die ganzheitliche Förderung nachhaltiger Mobilität (z. B. nicht nur den Einsatz von E-Fahrzeugen) und nimmt keine ökologische Bewertung vor. Es muss mit anderen Zielen und Prioritäten der Gemeindeentwicklung koordiniert werden und behandelt nur Massnahmen im Handlungsspielraum der Gemeinde. Der Flugverkehr wird in diesem Konzept nicht behandelt. Die Verbesserung der Schulwegsicherheit wird mit einem separaten Projekt umgesetzt.

Handlungsfelder und Massnahmen

Die bestehenden Förderungsmassnahmen der Gemeinde wurden ergänzt und in 9 Handlungsfeldern zusammengefasst. Für jedes Handlungsfeld wurde ein Entwicklungsziel formuliert.

Die Gemeinde kann nachhaltige Mobilität in 3 Funktionen fördern:

- im Rahmen der Infrastrukturplanung und mit regulatorischen Hilfsmitteln
- in ihren Geschäftsabläufen und unter den Mitarbeitenden
- in der Bevölkerung und in Unternehmen mit Anreizen und Sensibilisierungsmassnahmen

Die Massnahmen wurden nach Wirkung, Mitteleinsatz, Realisierbarkeit und strategischer Bedeutung in drei Stufen (hoch, mittel, tief) priorisiert.

Die einzelnen Massnahmen und die mit jeder Massnahme abhängig vom Kontext verfolgten Ziele sind detailliert in der Massnahmenliste im Anhang dargestellt.

Massnahmen mit hoher Priorität im Überblick

- Optimierung bestehendes Netz Langsamverkehr
- Öffentliche Veloabstellanlagen / Bike+Ride einrichten
- Ladestationen für E-Bikes einrichten
- Nutzung öffentlicher Parkplätze mit elektronischer Erfassung optimieren
- Mobilitätskonzepte für freiwillige PP-Reduktion bei Planungen
- Konzept für Elektromobilität erstellen
- Mobilitätsmanagement Verwaltung einführen
- E-Bikes für Dienstfahrten nutzen
- Information für Mobilitätsmanagement in Unternehmen
- Informationen zu Mobilität auf Gemeinde-Website
- Mobilitätsset für Neuzuzüger
- Mobilitätstag Binningen
- Pedibus – Schulbus auf Füssen (im Rahmen des Projektes Schulwegsicherheit)

Mögliche Partner

Mögliche Partner der Gemeinde zur Umsetzung der einzelnen Massnahmen sind in der Massnahmenliste aufgeführt. Weiter können u. U. für bestimmte Massnahmen bei Energie-Schweiz, der Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität des Bundes (KOMO), dem Pendlerfonds Basel-Stadt und dem Aggloprogramm Basel Gelder beantragt werden.

Empfehlung weiteres Vorgehen

Das Büro Pestalozzi & Stäheli empfiehlt der Gemeinde Binningen die Umsetzung der Massnahmen mit hoher Priorität ab September 2019. Bestehende sowie erste neue Massnahmen sollen im Rahmen eines öffentlichen Mobilitätstages Binningen lanciert werden.

Die Umsetzung der Massnahmen gemäss diesem Konzept erfolgt laufend über mehrere Jahre und folgt dem üblichen Vorgehen in Projekten (Analyse, Konzeption, Umsetzung, Bilanzierung). Der finanzielle Umfang der zu realisierenden Massnahmen wird jährlich durch das bewilligte Budget bestimmt.

Die im Mobilitätskonzept vorgesehenen Massnahmen sollen laufend mit technologischen und gesellschaftlichen Entwicklungen in Einklang gebracht werden.

Die Berichterstattung erfolgt alle 2 Jahre im Rahmen der Energiestrategie, erstmals 2024.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Gemeinde Binningen hat in den letzten 15 Jahren umfassende strategische Grundlagen für eine nachhaltige Entwicklung erarbeitet und unterhält aktuell verschiedene Massnahmen zur Förderung von nachhaltiger Mobilität (vgl. 1.2). Im Zuge der Umsetzung der *Energiestrategie Binningen* von 2016 wurde die Gemeinde Binningen Mitglied des Trägervereins Energiestadt. Im entsprechenden Aktivitätenprogramm von 2017 ist zum Thema Mobilität aufgeführt, dass weitere Massnahmen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts zu prüfen sind.

1.2 Wozu ein Mobilitätskonzept?

Neben einer guten öV-Erschliessung und attraktiven Angeboten des Langsamverkehrs bildet der Motorisierte Individualverkehr (MIV) eine wichtige Stütze für ein funktionierendes Mobilitätsangebot in der Gemeinde Binningen. Insbesondere das lokale Gewerbe ist auf ein leistungsfähiges, funktionierendes MIV-Angebot angewiesen. Auch in Zukunft wird das MIV-Angebot für die Binninger Bevölkerung wichtig sein.

Verschiedene Gründe legen jedoch nahe, dass es sinnvoll ist, mittel- und langfristig eine Reduktion des Anteils des MIV am Modal-Split anzustreben. Dazu zählen folgende:

- Der vergleichsweise hohe Platzbedarf des MIV für Strassenflächen und Parkplätze führt besonders in städtischen und stadtnahen Gebieten zu einer Verknappung von wertvollem öffentlichen Raum.
- Der MIV ist auf Gemeindeebene tendenziell stärker für die Verursachung von Lärm- und Schadstoffimmissionen verantwortlich als andere Verkehrsträger. Diese Immissionen beeinflussen die Lebens- und Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung negativ.
- Im Rahmen der Klimapolitik des Bundes wird bis 2030 eine Reduktion des Ausstosses von Treibhausgasen um 50% angestrebt. Der MIV beruht nach wie vor überwiegend auf der Nutzung fossiler Treibstoffe und verursacht anteilmässig bedeutend mehr CO₂-Emissionen pro Personenkilometer als öV und LV.¹

Aus praktischen Überlegungen und durch die wachsende Sensibilisierung für die problematischen Seiten des fossil betriebenen MIV ist eine steigende Anzahl Personen dazu bereit, auf alternative Mobilitätsformen sowie auf Elektroantriebe oder weitere nicht fossile Antriebsformen umzusteigen. Gestützt auf die *Energiestrategie* und das *Binninger Nachhaltigkeitsverständnis* ist es sinnvoll, dass die Gemeinde diesen Personen Alternativen aufzeigt und einen Umstieg mit geeigneten Massnahmen unterstützt. Gleichzeitig verringert sich dadurch der Nutzungsdruck auf das lokale Strassennetz und die Parkierflächen zugunsten des Gewerbes und Personen, die auf ein Auto angewiesen sind.

Die Gemeinde Binningen unterhält bereits vorbildliche Aktivitäten, um nachhaltige Mobilität zu fördern. Sowohl in der Planung und dem Verwaltungsbetrieb als auch im Kontakt mit der Bevölkerung sind Massnahmen rund um das Thema nachhaltige Mobilität verankert. Die strategische Positionierung der Gemeinde im Bereich Mobilität und die Breite, mit der eine Umsetzung angestrebt wird, sind beispielhaft.

¹ Vgl. Bundesamt für Statistik (2018): Mobilität und Verkehr: Statistischer Bericht 2018. <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr.html>

Nach wie vor ist das Umsteigepotential auf erneuerbare Antriebe und nachhaltige Mobilitätsformen in der Bevölkerung aber nicht ausgeschöpft. Auch im internen Betrieb bestehen noch Verbesserungsmöglichkeiten. Bestehenden Angebote werden teilweise nicht befriedigend genutzt oder sind nicht ausreichend aufeinander abgestimmt. Insbesondere den Kenntnisstand der Einwohnerinnen und Einwohner zu bestehenden Angeboten und Aktionen der Gemeinde schätzt die Verwaltung als ungenügend ein. Mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept sollen die bestehenden Aktivitäten der Gemeinde zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen gebündelt, optimiert und weiterentwickelt werden.

Die Palette an Mobilitätsangeboten sowie Mobilitätsverhalten und -präferenzen von Individuen sind geprägt durch verschiedene gesellschaftliche und technologische Entwicklungen, an die das Mobilitätskonzept laufend angepasst werden muss. Diese Entwicklungen kann die Gemeinde Binningen nicht beeinflussen. Sie kann jedoch die Bevölkerung dabei unterstützen, auf solche Veränderungen vorbereitet zu sein.

Das Mobilitätskonzept Binningen basiert im Kern auf Freiwilligkeit. Die Massnahmen sind deshalb wo immer möglich so auszugestalten, dass sie die freiwillige Nutzung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten fördern, ohne Zwang gegenüber Nutzern von anderen Mobilitätsformen auszuüben. In gewissen Bereichen sind regulatorische Massnahmen jedoch unausweichlich (z. B. Parkraumbewirtschaftung, bereits umgesetzt). Generell sind regulatorische Massnahmen aber sparsam vorzusehen und sorgfältig gegen widerstrebende öffentliche und private Interessen abzuwägen.

Übergeordnet zum Mobilitätskonzept wurde im Nachgang die Strategie nachhaltige Mobilität² erarbeitet, um die Massnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität in der Gemeinde Binningen zu koordinieren.

1.3 Ziele des Mobilitätskonzepts

Das Mobilitätskonzept Binningen dient folgenden Zielen:

1. **Energieeffiziente Mobilitätsformen fördern:** Das Mobilitätskonzept Binningen unterstützt Einwohnerinnen und Einwohner, die vermehrt energieeffiziente Mobilitätsangebote nutzen wollen, mit zweckmässigen Massnahmen.
2. **Strassennetz entlasten:** Durch das Mobilitätskonzept soll das lokale Strassennetz entlastet werden zugunsten des Gewerbes und von Personen, die auf ein Auto angewiesen sind. Auf den Durchgangsstrassen kann ein Beitrag zur Staureduktion geleistet werden. Ebenfalls wird eine effiziente Nutzung des vorhandenen Parkraums unterstützt.
3. **Aufenthaltsqualität verbessern:** Der öffentliche Raum, zu dem insbesondere auch Quartierstrassen gehören, ist wichtig für Begegnungen und ein positives Zusammenleben. Durch einen steigenden Anteil von energieeffizienten Mobilitätsformen erhöht sich die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum für die gesamte Einwohnerschaft.

² Strategie nachhaltige Mobilität 2035, 2. Juli 2021, Gemeinde Binningen/Pestalozzi & Stäheli GmbH

4. **Aktivitäten koordinieren:** Die bestehenden Aktivitäten der Gemeinde im Bereich nachhaltige Mobilität sind in einer Massnahmenliste erfasst. Diese Massnahmenliste wird systematisch aktualisiert. Die Massnahmen sind so nach Handlungsfeldern gegliedert, dass sie in der Umsetzung vereinfacht aufeinander abgestimmt werden können.
5. **MIV nachhaltig gestalten:** Die Gemeinde Binningen fördert alternative Antriebsformen im MIV auf angemessene Weise. Neben E-Autos werden auch andere nachhaltige Antriebsformen berücksichtigt. Der MIV soll in Zukunft zunehmend ohne fossile Treibstoffe auskommen.
6. **Umsetzung vorbereiten:** Ziele und Nutzen der Massnahmen, bisherige Aktivitäten, mögliche Partner und Faktoren der Realisierung sind bekannt. Die Massnahmen sind hinsichtlich der Umsetzung priorisiert. Das Konzept enthält einen groben Umsetzungsfahrplan.
7. **Entscheidungsgrundlage schaffen:** Der Gemeinderat kennt mögliche Handlungsfelder und Massnahmen im Bereich nachhaltige Mobilität. Er hat die massgebenden Informationen, um über das weitere Vorgehen zu entscheiden.

1.4 Abgrenzung des Mobilitätskonzepts

Das Mobilitätskonzept Binningen zeigt auf, wie und in welchem Umfang die Gemeinde Binningen sinnvoll nachhaltige Mobilitätsformen fördern kann. Daraus ergeben sich folgende Abgrenzungen:

- Das Mobilitätskonzept Binningen ist keine Gesamtverkehrsstrategie. Wie das Angebot für die verschiedenen Verkehrsträger (Langsamverkehr, öV, MIV) insgesamt entwickelt und aufeinander abgestimmt werden soll, wird in diesem Konzept nicht behandelt. Es ersetzt keines der vorhandenen Instrumente der Verkehrsplanung der Gemeinde.
- Das Mobilitätskonzept Binningen ist auf die *Energiestrategie Binningen* und im weiteren Sinne auf das *Binner Nachhaltigkeitsverständnis* abgestützt. Die Ziele des Mobilitätskonzepts werden insbesondere durch die laufend angepasste Finanzierung der Massnahmen (vgl. Kap. 4) mit anderen Zielen und Prioritäten der Gemeindeentwicklung koordiniert.
- Das Mobilitätskonzept ist kein Energiekonzept. Es thematisiert die ganzheitliche Förderung nachhaltiger Mobilität und hat deshalb einen breiteren Fokus als nur den Ersatz von fossil betriebenen Fahrzeugen durch Elektrofahrzeuge. Dies spiegelt sich auch im Bewusstsein, dass Elektrofahrzeuge nur in Kombination mit der Produktion von erneuerbarem Strom wirklich nachhaltig sein können (vgl. Kap. 2.1, Handlungsfeld 6).

-
- Das Mobilitätskonzept nimmt keine Beurteilung von Fahrzeugen oder Antriebs- und Angebotssystemen im Sinne von Ökobilanzierungen von der Herstellung über die Nutzung bis zur Entsorgung vor, wie sie z. B. in der «Auto-Umweltliste des VCS» dargestellt sind.
 - Das Mobilitätskonzept Binningen behandelt ausschliesslich Massnahmen im Handlungsspielraum der Gemeinde. Mögliche Massnahmen in der Kompetenz der übergeordneten Planung von Kanton und Bund werden nicht berücksichtigt. Dementsprechend betrifft das Mobilitätskonzept Binningen nicht die überregionale Verkehrsplanung, sondern fokussiert auf die Optimierung des lokalen Verkehrs und dessen Auswirkungen auf den Transitverkehr.
 - Die Gemeinde Binningen setzt sich aktiv für den Schutz der Wohnbevölkerung vor übermässigen Lärm- und Schadstoffimmissionen durch den Flugverkehr des Euro Airports ein. Diese Bestrebungen sind nicht Bestandteil dieses Konzeptes.
 - Das Thema Schulwegsicherheit wird von der Gemeinde Binningen als separates Projekt geführt und ist daher nicht Teil dieses Konzeptes. In Zusammenarbeit mit dem Kinderbüro Basel und Pestalozzi & Stäheli wurde ab Herbst 2018 untersucht, mit welchen Massnahmen die Verkehrssicherheit auf den Schulwegen für die Schulhäuser Margarethen, Mühlematt und Birkenweg verbessert werden kann.

2 Handlungsfelder und Massnahmen

Die Gemeinde Binningen unterhält diverse Aktivitäten zur Förderung nachhaltiger Mobilität. Diese Aktivitäten wurden in der Massnahmenliste im Anhang erfasst, mit weiteren mobilitätsrelevanten Themen ergänzt und in **9 Handlungsfelder** gegliedert. Sämtliche Massnahmen stützen sich auf das Nachhaltigkeitsverständnis und die weiteren Grundlagen gemäss Kapitel 1.5.

Je nach Handlungsfeld verfügt die Gemeinde über unterschiedliche Zuständigkeiten und einen unterschiedlich grossen Handlungsspielraum. Daraus ergeben sich für die Gemeinde **3 Funktionen**, welche sie bei der Förderung nachhaltiger Mobilität einnehmen kann:

★ Planen und regulieren ★ Betrieb gestalten ★ Initiieren und anregen

Jedes Handlungsfeld ist einer dieser 3 Funktionen zugeordnet. Die Funktionen sind in Kapitel 2.1-2.3 jeweils vor der Darstellung der zugehörigen Massnahmen detaillierter beschreiben.

Für jedes Handlungsfeld wurde zudem eines der folgenden **3 Entwicklungsziele** formuliert. Das Entwicklungsziel zeigt den Stand der bisherigen Aktivitäten im Handlungsfeld und wie Binningen sich in Zukunft in diesem Handlungsfeld positionieren will.

| Ziele | Beschreibung |
|----------------------------|--|
| Handlungsfeld beibehalten | Die bestehenden Aktivitäten in diesem Handlungsfeld werden als vorbildlich oder ausreichend eingeschätzt. Sie sollen beibehalten werden. |
| Handlungsfeld entwickeln | Binningen unterhält bereits einige Aktivitäten in diesem Handlungsfeld. Diese sollen mit ergänzenden Massnahmen weiterentwickelt werden. |
| Handlungsfeld erschliessen | Aktuell unterhält Binningen in diesem Handlungsfeld keine Aktivitäten. Die Verwaltung empfiehlt, dass die Gemeinde hier mit gezielten Massnahmen aktiv wird. |

Die Abbildung auf der nächsten Seite zeigt die 9 Handlungsfelder geordnet nach den 3 Funktionen und den 3 Zielen im Überblick.

In den folgenden Kapiteln 2.1-2.3, gegliedert nach den 3 Funktionen, sind die Handlungsfelder und Massnahmen beschrieben. Die Massnahmen mit hoher Priorität sind ausführlicher dargestellt und besonders hervorgehoben (grau hinterlegt). Die Nummerierung der Handlungsfelder folgt der Reihenfolge in der Massnahmenliste im Anhang. Das zugehörige Entwicklungsziel ist bei jedem Handlungsfeld angegeben.

Die **Prioritäten** der Massnahmen wurden nach folgenden Kriterien festgelegt:

- Gute Wirkung der Massnahme
- Vergleichsweise geringer Mitteleinsatz für die Umsetzung
- Gegebene Realisierbarkeit
- Strategische Bedeutung der Massnahme im Handlungsfeld

In der Massnahmenliste sind zudem Massnahmen aufgeführt, die bereits umgesetzt wurden, sowie Massnahmen, auf die verzichtet werden soll.

Handlungsfelder nach Funktionen und Zielen

| | ★ Planen und regulieren | ★ Betrieb gestalten | ★ Initiieren und anregen |
|-----------------------------------|---|------------------------------------|---|
| Handlungsfeld beibehalten | 1 Qualität öV-Anbindung 4 Parkierung | | |
| Handlungsfeld entwickeln | 2 Langsamverkehr 6 E-Mobilität | 7a Mobilitätsmanagement Verwaltung | 3 Kombinierte Mobilität |
| Handlungsfeld erschliessen | 5 Mobilität bei Planungen | 9d Aktionen an Schulen | 7b Mobilitätsmanagement Unternehmen 8 Anreize 9a Organisation 9b Information und Sensibilisierung 9c Sensibilisierung |

2.1 Planen und regulieren

Binningen kann im Rahmen der Infrastrukturplanung und mit regulatorischen Hilfsmitteln nachhaltige Mobilität fördern. Die Massnahmen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität sind gegenüber Massnahmen zur Verfolgung anderer strategischer Ziele der Gemeinde abzuwägen. Insbesondere ist der Erhaltung eines weiterhin adäquaten Angebotes für den MIV im Rahmen der Gesamtverkehrsplanung Rechnung zu tragen. Folgende Handlungsfelder und Massnahmen können dieser Funktion zugeordnet werden:

★ Planen und regulieren

1 Qualität öV-Anbindung

- 1.1 Verbessertes öV-Angebot
- 1.2 Ergänzendes öV-Angebot
- 1.3 (Entflechtung von öV und MIV)

2 Langsamverkehr

- 2.1 Optimierung bestehendes Netz Langsamverkehr
- 2.2 Veloabstellanlagen
- 2.3 Ladestationen für E-Bikes
- 2.4 Veloschnellroute Leimental
- 2.5 Tempo 30-Zonen
- 2.6 (Pumpstationen)

4 Parkierung

- 4.1 Parkraumbewirtschaftung ✓
- 4.2 Parkplatznutzung optimieren

5 Mobilität bei Planungen

- 5.1 Mobilitätskonzepte
- 5.2 Unterstützung für Bauherren
- 5.3 ~~Obligatorisches Mobilitätsmanagement~~

6 E-Mobilität

- 6.1 Strategische Positionierung ✓
- 6.2 Konzept E-Mobilität
- 6.3 Voraussetzungen in Bau- und Nutzungsordnung
- 6.4 Ladestationennetz
- 6.5 (Sharing E-Auto)

Legende

- **Massnahme bereits umgesetzt** ✓
- **Massnahme mit hoher Priorität**
- Massnahme mit mittlerer Priorität
- (Massnahme mit tiefer Priorität)
- ~~Massnahme, auf die verzichtet wird~~

Handlungsfeld 1: Qualität öV-Anbindung**Handlungsfeld beibehalten**

Binningen verfügt über sehr gute öV Anbindungen. Die Gemeinde setzt sich deshalb langfristig dafür ein, dieses Angebot zu erhalten und gegebenenfalls durch eine verbesserte Anbindung an Basel SBB zu optimieren (Massnahme 1.1). Ein kommunales Zusatzangebot im öV ist zurzeit in Abklärung (Massnahme 1.2), ein entsprechendes Postulat im Einwohnerrat hängig. Langfristig strebt Binningen eine Entflechtung von öV und MIV auf der Achse Basel – Leimental an (Massnahme 1.3).

Handlungsfeld 2: Langsamverkehr**Handlungsfeld entwickeln**

Die Förderung des Langsamverkehrs ist ein wichtiges Ziel der Energiestrategie 2016 von Binningen. Tempo-30-Zonen sind auf Gemeindestrassen vollflächig eingeführt (vgl. Massnahme 2.5), bieten ein attraktives Verkehrsregime für den Langsamverkehr und machen die unerwünschte Nutzung von Quartierstrassen durch den Durchgangsverkehr unattraktiv. Mit dem Konzept Langsamverkehr 2012 und dem Raumkonzept Leimental 2018 hat die Gemeinde bereits strategische und planerische Grundlagen zur Förderung des Langsamverkehrs erarbeitet. Eine Schwachstellenanalyse und Massnahmenvorschläge zur Infrastruktur für den Langsamverkehr wurden im Rahmen des Konzeptes Langsamverkehr erarbeitet. Aufbauend auf diesen Grundlagen wurden folgende Massnahmen mit hoher Priorität definiert:

| | | |
|-----|---------------------------|---|
| 2.1 | Optimierung LV-Netz | Optimierung des kantonalen Veloroutennetzes, ergänzende Infrastruktur schaffen und Schwachstellen auf Basis des Konzepts Langsamverkehr 2012 beheben. |
| 2.2 | Veloabstellanlagen | Ausbau der öffentlichen Abstellanlagen (auch für Bike+Ride) an geeigneten Orten gemäss Konzept Langsamverkehr 2012. Gedeckte Veloabstellplätze an Umsteigehaltstellen und öffentlichen Einrichtungen. |
| 2.3 | Ladestationen für E-Bikes | Ladestationennetz für E-Bikes in Binningen einrichten, koordiniert mit Veloabstellanlagen (2.2). |

Handlungsfeld 4: Parkierung**Handlungsfeld beibehalten**

Mit der Revision des Parkraumreglements von 2018 führt Binningen eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung im gesamten Gemeindegebiet ein. Die vorhandenen öffentlichen Parkplätze werden so für die beabsichtigten Nutzer freigehalten, Fremdparkierung hingegen vermieden. Die Revision des Parkraumreglements ist auf den 1.1.2019 in Kraft getreten. Die Parkraumbewirtschaftung wird laufend überprüft (vgl. Massnahme 4.1). Mit einer Erfassung der Parkplatzbelegung in Echtzeit kann die Nutzung der Parkplätze u. U. weiter optimiert werden. Folgende Massnahme hat daher hohe Priorität:

| | | |
|-----|-----------------------------|---|
| 4.2 | Parkplatznutzung optimieren | Erfassung der Belegung von öffentlichen Parkplätzen an Schlüsselstandorten im Gemeindegebiet. Die Belegung kann von Nutzern via App abgerufen werden. Dies vereinfacht das Auffinden freier Parkplätze und reduziert den Parksuchverkehr. Potential und Umsetzbarkeit prüfen. |
|-----|-----------------------------|---|

Handlungsfeld 5: Mobilität bei Planungen**Handlungsfeld erschliessen**

Binningen unterhält bisher keine Aktivitäten zur Förderung von nachhaltiger Mobilität bei Planungen. Folgende Massnahme hat deshalb hohe Priorität:

| | | |
|-----|--------------------|--|
| 5.1 | Mobilitätskonzepte | Binningen unterstützt die laufenden Bestrebungen zur Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für Mobilitätskonzepte im Kanton BL. Gestützt auf ein Mobilitätskonzept kann bei grösseren Bauvorhaben die vorgeschriebene Mindestanzahl von Parkplätzen unterschritten werden. Mobilitätskonzepte bilden eine Voraussetzung für die Planung von Siedlungen mit einem reduzierten Parkplatzbedarf. |
|-----|--------------------|--|

Die Verwaltung empfiehlt, auf ein obligatorisches Mobilitätsmanagement für grössere Planungen vorläufig zu verzichten (Massnahme 5.3). Die oben aufgeführte Massnahme 5.1 wird als zielführender betrachtet.

Handlungsfeld 6: E-Mobilität**Handlungsfeld entwickeln**

Binningen hat sich mit der Energiestrategie 2016 bereits strategisch bezüglich E-Mobilität positioniert (Massnahme 6.1). Damit besteht eine Grundlage für die Förderung der E-Mobilität. Der nächste Schritt mit hoher Priorität bildet die Erarbeitung eines Konzeptes Elektromobilität:

| | | |
|-----|--------------------------|---|
| 6.2 | Konzept Elektromobilität | Ein Konzept zur Elektromobilität definiert Ziele, Handlungsfelder, Massnahmen, Prioritäten und Kosten. Weiter zeigt es auf, wo dank Information und Koordination private Akteure, insbesondere Arbeitgeber und Vermieter von Parkplätzen bei der Bereitstellung von Ladeflächen aktiv werden können. Das Konzept koordiniert neue und bestehende Aktionen zur Förderung der Elektromobilität. |
|-----|--------------------------|---|

Zusätzliche Elektrofahrzeuge sind nur in Kombination mit der Produktion von erneuerbarem Strom wirklich nachhaltig. Die E-Mobilität in der Gemeinde Binningen soll daher, wenn immer möglich, mit erneuerbarem Strom betrieben werden. Solarstrom, der lokal in der Gemeinde produziert werden kann, bietet dazu ein grosses Potenzial. Binningen fördert die Fotovoltaik bereits im Rahmen des Energiefonds.

Die weitere Ausgestaltung der Förderung der Elektromobilität und die Koordination der Massnahmen 6.3 – 6.5 mit mittlerer und niedriger Priorität soll im Rahmen des Konzeptes Elektromobilität erfolgen. Ebenfalls miteinbezogen werden soll die Massnahme 2.3 «Ladestationen für E-Bikes».

Wie sich weitere alternative Antriebstechnologien (z. B. Wasserstoff) entwickeln, soll aktiv verfolgt werden.

2.2 Betrieb gestalten

Die Gemeinde kann nachhaltige Mobilität direkt in ihren Geschäftsabläufen und indirekt unter den Mitarbeitern fördern. Insbesondere als Arbeitgeberin verfügt die Gemeinde über verschiedene Schalthebel, um ihre Mitarbeitenden zu sensibilisieren und sie in einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten zu unterstützen. Die Massnahmen sind mit einer wirtschaftlichen und zweckmässigen Betriebsführung in Einklang zu bringen. Folgende Handlungsfelder und Massnahmen können dieser Funktion zugeordnet werden:

★ Betrieb gestalten

7a Mobilitätsmanagement Verwaltung

- 7.1 Aktion bike to work ✓
- 7.2 Mobilitätsmanagement einführen
- 7.3 E-Bikes für Dienstfahrten
- 7.4 Attraktive Veloabstellanlagen
- 7.5 Duschen und Garderoben
- 7.6 Energieeffiziente Dienstfahrzeugflotte
- 7.7 (Eco-Drive-Kurse)
- 7.8 (Dienstfahrten mit öV)

9d Aktionen an Schulen

- 9.13 Pedibus
- 9.14 Konzept Mobilitätsaktionen
- 9.15 Aktion Kindermeilen Kampagne
- 9.16 Velokurs für Eltern und Schüler
- 9.17 Bike2School

Legende

- Massnahme bereits umgesetzt ✓
- Massnahme mit hoher Priorität
- Massnahme mit mittlerer Priorität
- (Massnahme mit tiefer Priorität)
- Massnahme, auf die verzichtet wird —

Handlungsfeld 7a: Mobilitätsmanagement Verwaltung

Handlungsfeld entwickeln

Die Gemeinde unterhält bereits diverse Aktivitäten im Bereich Mobilitätsmanagement Verwaltung. Es wurde eine Umfrage zur Nutzung des Jobtickets durchgeführt und die Verwendung von Mobility für Dienstfahrten geprüft. Das Thema wurde bis heute jedoch nicht weiterverfolgt. Zudem hält die Verwaltung ein E-Bike und hat bereits zwei Mal an der Aktion «bike to work» teilgenommen. Diese Aktivitäten sollen mit folgenden Massnahmen mit hoher Priorität erweitert werden:

| | | |
|-----|----------------------|---|
| 7.2 | Mobilitätsmanagement | Ein umfassendes Mobilitätsmanagement unterstützt ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden und koordiniert entsprechende Aktivitäten strategisch. Die konkreten Massnahmen des Mobilitätsmanagements werden zusammen mit den Mitarbeitenden erarbeitet. |
| 7.3 | E-Bike-Flotte | Ausbau der E-Bike-Flotte für Dienstfahrten. |

Handlungsfeld 9d: Aktionen an Schulen

Handlungsfeld erschliessen

Momentan werden an den Schulen in Binningen keine Mobilitätsaktionen durchgeführt. Die Verwaltung empfiehlt, die Tätigkeiten der Gemeinde in diesem Themenbereich in Zukunft zu verstärken. In der Schweiz existiert ein vielfältiges Angebot an etablierten Aktionen, an welchen Schulen teilnehmen können. Die Einführung eines Pedibus ist als erste Massnahme im Themenbereich «Aktionen an Schulen» zur Umsetzung gewünscht und wird mit dem Projekt zur Verbesserung der Schulwegsicherheit koordiniert.

| | | |
|------|---------|--|
| 9.13 | Pedibus | Der Pedibus – der Schulbus auf Füssen – ist eine organisierte Schulwegbegleitung zu Fuss. Pedes ist lateinisch und heisst Füsse. Begleitpersonen sind meistens Eltern. Vom herkömmlichen «Bus auf vier Rädern» werden folgende Aspekte übernommen: eine definierte Routenführung (Linie); ein Zeitplan (Fahrplan); signalisierte Sammelstellen (Haltestellen). Das Bringen und Abholen von Kindern mit dem «Eltern-Taxi» werden so verringert. |
|------|---------|--|

2.3 Initiieren und Anregen

Was nachhaltige Mobilität in der Bevölkerung und in Unternehmen betrifft, ist der direkte Handlungsspielraum der Gemeinde beschränkt. Sie kann aber indirekt Anreize setzen, Ideen lancieren und Ressourcen dazu bereitstellen, dass Private sich mit nachhaltiger Mobilität auseinandersetzen können. Die Massnahmen der Gemeinde sind nach ihrer Effektivität zu beurteilen. Folgende Handlungsfelder und Massnahmen können dieser Funktion zugeordnet werden:

★ Initiieren und anregen

3 Kombinierte Mobilität

3.1 Tageskarten Gemeinde ✓

3.2 Ruftaxi ✓

3.3 Mobility

3.4 Catch a car

3.5 Kombination Carsharing – öV

3.6 Carpooling

3.7 (Vermietung Spezialvelos)

3.8 (Hauslieferdienst)

~~3.9 Mobilitätsketten prüfen~~

~~3.10 Park+Ride Binningen~~

~~3.11 Veloverleihsystem~~

Legende

- **Massnahme bereits umgesetzt** ✓
- **Massnahme mit hoher Priorität**
- Massnahme mit mittlerer Priorität
- (Massnahme mit tiefer Priorität)
- ~~Massnahme, auf die verzichtet wird~~

7b Mobilitätsmanagement Unternehmen

7.9 Informationsveranstaltung für Unternehmen

7.10 Ressourcenplattform

7.11 Mobilitätsberatung

7.12 (Prämie für Mobilitätsmanagement)

8 Anreize

8.1 Mobilitätsmanagement für grössere Veranstaltungen

8.2 Förderbeitrag für E-Bikes und Spezialvelos

8.3 (Gut leben ohne Zweitauto)

8.4 (Mobilitätsgutschein)

9a-c Organisation, Information und Sensibilisierung

9.1 (Fachperson Kommunikation und Beratung)

9.2 Informationen auf Website

9.3 Mobilitätsset für Neuzuzüger

9.4 Themenblätter

9.5 Mobilitätskarte Binningen

9.6 Parkplatzkarte Binningen

9.7 Naherholungskonzept

9.8 (Mobilitätsplattform TEB)

9.9 Mobilitätsaktionen

9.10 Testmöglichkeiten für E-Bikes und Spezialvelos

9.11 (Bike4Car)

9.12 (Mobilitätsbildung für Erwachsene)

Handlungsfeld 3: Kombinierte Mobilität**Handlungsfeld entwickeln**

Im Bereich kombinierte Mobilität unterhält Binningen ein vorbildliches Angebot. Die SBB-Tageskarten der Gemeinde lassen sich bequem über die Homepage reservieren (Massnahme 3.1). Es existiert ein Ruftaxi vom Kronenplatz nach Hause bis Betriebsschluss der wichtigsten öV-Linien (Massnahme 3.2). Binningen verfügt zudem über 3 Mobility-Standorte mit 6 Fahrzeugen (Massnahme 3.3) und hat den standortunabhängigen Car-Sharing Anbieter «catch a car (neu: Mobility Go)» zugelassen (Massnahme 3.4).

Diverse Massnahmen (3.5-3.8, vgl. Anhang) bieten Möglichkeiten zur Weiterentwicklung der Aktivitäten in diesem Bereich. Sie haben derzeit mittlere bis tiefe Priorität, weil etliche Angebote bereits eingeführt sind, die vor allem noch weiter bekannt zu machen sind.

Die Verwaltung empfiehlt hingegen, vorläufig auf folgende Massnahmen zu verzichten:

- 3.9 Mobilitätsketten prüfen: Das Verhältnis Aufwand-Nutzen wird als negativ beurteilt.
- 3.10 Park+Ride Binningen: Standort ist ungeeignet für P+R.
- 3.11 Veloverleihsystem: Eigenes System ist wegen des BLT-Angebots nicht zweckmässig.

Handlungsfeld 7b: Mobilitätsmanagement Unternehmen**Handlungsfeld erschliessen**

Aktuell werden Unternehmen im Rahmen von Beratungsgesprächen mit der Verwaltung teilweise darüber informiert, wie sie nachhaltige Mobilität fördern können. Darüber hinaus unterhält Binningen aber keine Aktivitäten, um ein Mobilitätsmanagement in Unternehmen anzuregen. Das Thema Mobilitätsmanagement für Unternehmen soll deshalb folgendermassen lanciert werden:

| | | |
|-----|----------------------------------|--|
| 7.9 | Information Mobilitätsmanagement | Die Gemeinde führt eine Informationsveranstaltung / einen Workshop mit Fachpersonen zum Thema Mobilitätsmanagement für lokale Unternehmen durch. Das Ziel ist, zuständige Personen von lokalen Unternehmen für die Chancen eines Mobilitätsmanagements zu sensibilisieren. |
|-----|----------------------------------|--|

Handlungsfeld 8: Anreize**Handlungsfeld erschliessen**

Ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten der Bevölkerung mit finanziellen Anreizen und durch Regulierung anzuregen, hat für die Verwaltung momentan nur eine mittlere bis tiefe Priorität. Mögliche Massnahmen wie Mobilitätsmanagement bei grösseren Veranstaltungen und Fördermöglichkeiten für Spezialvelos werden geprüft.

Handlungsfeld 9a-c: Organisation, Information und Sensibilisierung

Handlungsfelder erschliessen

Binningen informiert auf der Gemeindehomepage über bestehende Mobilitätsangebote und unterhält Mobilitätsinformationen auf der GIS-Plattform. Im Rahmen des Raumkonzepts Leimental soll ein Konzept für regionale Ausflugs- und Erholungsziele erarbeitet werden. Insgesamt wird die Informationslage in der Bevölkerung aber als ungenügend eingeschätzt. Mit folgenden Massnahmen soll sichergestellt werden, dass die Bevölkerung gut über Mobilitätsaktionen der Gemeinde informiert ist und für das Thema nachhaltige Mobilität sensibilisiert wird:

| | | |
|-----|------------------------------|---|
| 9.2 | Informationen auf Website | Umfassende Informationen über Mobilitätsdienstleistungen und -Aktionen werden in einer eigenen Rubrik «Mobilität» auf der Homepage benutzerfreundlich zur Verfügung gestellt. |
| 9.3 | Mobilitätsset für Neuzuzüger | Enthält wichtige Informationen und attraktive Gutscheine rund um Mobilität in Binningen und wird laufend aktualisiert. |
| 9.9 | Mobilitätsaktionen | Wiederkehrende Aktionen für 1 Halbtag oder 1 Tag pro Jahr zum Thema Mobilität. Mobilitätsaktionen sensibilisieren die Bevölkerung zum Thema Mobilität und laden zum Mitmachen und Ausprobieren diverser Mobilitätsangebote ein. |

3 Mögliche Partner

Die Massnahmenliste (Anhang) enthält zu den verschiedenen Massnahmen mögliche Partner, mit denen bei der Umsetzung zusammengearbeitet werden kann wie z. B. Primeo Energie (EBM), Mobility, TNW sowie weitere lokale Partner.

Übergreifend bestehen folgende Möglichkeiten, finanzielle Unterstützung für einzelne Projekte und Massnahmen zu beantragen:

| | | |
|----------------------------|---|--|
| EnergieSchweiz | Projektförderung EnergieSchweiz für Gemeinden: Jede Energiestadt hat die Möglichkeit, pro Jahr ein Projekt einzugeben, um beim BfE Förderbeiträge von 3'000 – 5'000 CHF zu beantragen. Massnahmen zur Umsetzung eines Mobilitätsmanagements können unterstützt werden (Details siehe Homepage). Stichtag für Projektanträge 2020: Ende September 2019 | Projektförderung EnergieSchweiz |
| KOMO | Die Koordinationsstelle für Nachhaltige Mobilität des Bundes (KOMO) unterstützt Projekte (ab 50'000 CHF Gesamtkosten), die Innovations- und Marktpotenzial haben, Potenzial für Energieeffizienz haben und eine CO2-Reduktion aufweisen, möglichst keine negativen Auswirkungen auf andere Umweltbereiche haben und positive Effekte auf nachhaltige Verkehrspolitik, auf die Umwelt und auf die Gesundheit haben. Die jährlichen Eingabetermine sind der 30. April und der 31. Oktober . | KOMO KOMO-Broschüre |
| Pendlerfonds BS | Mit dem Pendlerfonds werden Projekte gefördert, die dazu beitragen, den Parkdruck auf Allmend zu reduzieren und bisherige Autofahrten auf den öffentlichen Verkehr oder die kombinierte Mobilität zu verlagern, wie Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen, Quartierparkings oder neue ÖV-Angebote, die im Zusammenhang mit Park-and-Ride-Anlagen stehen oder hauptsächlich dem Pendlerverkehr dienen. Stichtage für Gesuche: 31. März und 30. September . | Pendlerfonds Basel-Stadt |
| Aggloprogramm Basel | Die 4. Generation des Agglomerationsprogramms Basel befindet sich seit 2018 in der Bearbeitung. Binningen kann sich dafür einsetzen, dass Massnahmen aus den Handlungsfeldern 1 «Qualität öV-Verbindung» und 2 «Langsamverkehr» ins Programm aufgenommen werden. Insbesondere eine Veloschnellroute Leimental (Massnahme 2.2) ist dazu geeignet. Das Programm wird 2021 beim Bund eingereicht | Aggloprogramm Basel |

4 Empfehlungen zum weiteren Vorgehen

Das Büro Pestalozzi & Stäheli empfiehlt der Gemeinde Binningen, eine Umsetzung der Massnahmen mit hoher Priorität anzustreben. Vorgängig ist dieses Konzept vom Gemeinderat zu genehmigen und dem Einwohnerrat zur Kenntnisnahme vorzulegen. Daraus ergibt sich folgender Umsetzungsfahrplan:



Ein Mobilitätstag bietet eine gute Gelegenheit, die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes öffentlichkeitswirksam zu starten. Idealerweise werden mit diesem Mobilitätstag auch erste Flaggschiff-Massnahmen (im Anhang grün hinterlegt) mit besonders sichtbarer Wirkung aus den verschiedenen Handlungsfeldern lanciert, wie z. B. der Pedibus an den Schulen, das Mobilitätsmanagement der Verwaltung und die Informationsveranstaltung für Unternehmen. Der Mobilitätstag am 14. September 2019 wird mit der Mobilitätswoche Dreiland abgestimmt.

Für die Umsetzung der vorgesehenen Massnahmen ist gleich zu Beginn eine Zusammenarbeit mit zuständigen Stellen der Verwaltung und möglichen Partnern zu etablieren. In den etablierten Handlungsfeldern kann das Konzept zur Umsetzung an die zuständigen Stellen überwiesen werden.

Die Umsetzung der Massnahmen gemäss diesem Konzept erfolgt laufend über mehrere Jahre und folgt dem üblichen Vorgehen in Projekten (Analyse, Konzeption, Umsetzung, Bilanzierung). Der finanzielle Umfang der zu realisierenden Massnahmen wird jährlich durch das bewilligte Budget (Globalbudget, Investitionen/Sondervorlagen) bestimmt.

Ebenfalls Bestandteil der Umsetzung ist die Entwicklung eines Systems zur Wirkungsüberprüfung der einzelnen Massnahmen, das qualitative und quantitative Erhebungen beinhalten kann. Das Monitoring und Controlling des Mobilitätskonzeptes erfolgt basierend auf der Wirkungsüberprüfung der einzelnen Massnahmen, wobei eine qualitative Beurteilung vorgenommen wird.³ Dabei ist auch die in weiten Bereichen grosse bis sehr grosse Dynamik im Mobilitätsbereich laufend zu berücksichtigen. Insbesondere sollen die im Mobilitätskonzept vorgesehenen Massnahmen mit laufenden technologischen und gesellschaftlichen Entwicklungen in Einklang gebracht werden. Die Berichterstattung erfolgt zweijährlich im Rahmen der Energiestrategie, erstmals Anfang 2024.

Basel, 18. April 2019 / cp, mm

³ Ein quantitatives Controlling (z. B. nach Energiebilanz) wäre mit einem hohen personellen und finanziellen Aufwand verbunden, der als nicht verhältnismässig eingeschätzt wird. Zudem liessen sich gemessene Veränderungen in quantitativen Indikatoren (z. B. Anzahl MFZ) nur schwer auf die getroffenen Massnahmen zurückführen.

Anhang: Massnahmenliste

| Nr. | Massnahme | Beschreibung, Ziel und Nutzen | Bisherige Aktivität | Grundlage | Realisierung | Mögliche Partner | Link | Handlungsfeld | Priorität |
|---|---|---|--|--|---|---|---|-------------------------|-----------|
| Handlungsfeld 1: Qualität öV-Anbindung | | | | | | | | | |
| 1.1 | Verbessertes öV-Angebot | Gemeinde Binningen setzt sich für eine verbesserte Verbindung zum Bahnhof Basel SBB ein. Ziel: öV-Erreichbarkeit optimieren Nutzen: Beeinflusst den Modal-Split zugunsten des öV, Durchgangsverkehr verringern | - Bestandteil von Legislaturprogramm 2012-2016 - öV-Massnahmen nicht Bestandteil des aktuellen Legislaturprogramms - Gemeinde verfügt über gute öV-Erschliessung | Energiestrategie 2016 | - Langfristiges Engagement - Gemeinde setzt sich für gutes öV-Angebot ein | Aggloprogramm Basel | https://www.agglobasel.org/home.html | 1 Qualität öV-Anbindung | mittel |
| 1.2 | Ergänzendes öV-Angebot | Zusatzangebot öV, z. B. auf Bruderholz (Ortsbus, Rufbus) Ziel: Flächendeckendes öV-Angebot Nutzen: Sinnvolle Ergänzungen des bestehenden Angebotes | In Abklärung, Postulat im ER hängig | Energiestrategie 2016, Postulat ER | - Mittlerer interner Aufwand - Kosten: 270'000 CHF (in Abklärung, je nach Angebot) | Aggloprogramm Basel | https://www.agglobasel.org/home.html | 1 Qualität öV-Anbindung | mittel |
| 1.3 | Entflechtung von öV und MIV | Tieferlegung Tram oder Strasse Ziel: Taktverdichtung für das Leimental Nutzen: Beeinflusst den Modal-Split zugunsten des öV, Durchgangsverkehr verringern | | Energiestrategie 2016 Raumkonzept Leimental | - Hoher Mitteleinsatz - Langfristiges Engagement | Aggloprogramm Basel | https://www.agglobasel.org/home.html | 1 Qualität öV-Anbindung | tief |
| Handlungsfeld 2: Langsamverkehr | | | | | | | | | |
| 2.1 | Optimierung bestehendes Netz Langsamverkehr | Optimierung des kantonalen Veloroutennetzes, ergänzende Infrastruktur schaffen, Schwachstellen beheben. Ziel: attraktives und sicheres Netz Langsamverkehr Nutzen: Beeinflussung des Modal-Split zugunsten des LV | Schwachstellenanalyse und Massnahmen im Rahmen des Konzeptes Langsamverkehr 2012 durchgeführt. Energiestrategie 2016: Förderung öV und LV | Konzept Langsamverkehr 2012 und Raumkonzept Leimental 2018 | - Mittlerer interner Aufwand - Daueraufgabe - Regionale Zusammenarbeit | Aggloprogramm Basel | https://www.agglobasel.org/home.html | 2 Langsamverkehr | hoch |
| 2.2 | Veloabstellanlagen / Bike+Ride | Ausbau öffentlicher Abstellanlagen (auch für Bike+Ride) an geeigneten Orten gemäss Konzept Langsamverkehr 2012: Gedeckte Veloabstellplätze an Umsteigehaltstellen und öffentlichen Einrichtungen (Post, Bottminger Mühle, Gemeindeverwaltung, Kronenplatz) Ziel: Veloverkehr fördern Nutzen: Optimale Voraussetzungen für kombinierte Velo- und öV-Nutzung schaffen | Konzept Langsamverkehr 2012 und Raumkonzept Leimental 2018 wurden erarbeitet | Konzept Langsamverkehr 2012 und Raumkonzept Leimental 2018 | - Mittlerer interner Aufwand - Subvention durch Pendlerfonds BS - Stand prüfen: Bedarf regional abklären | Pendlerfonds BS - Aggloprogramm Basel | http://www.mobilitaet.bs.ch/gesamtverkehr/verf | 2 Langsamverkehr | hoch |
| 2.3 | Ladestationen für E-Bikes | Ein Ladestationennetz für E-Bikes in Binningen fördert den Gebrauch von E-Bikes, mögliche Standorte bei Verwaltung, Post, Schloss und Kronenplatz. Gemeinsam mit Veloabstellanlagen (2.3) planen. Ziel: Förderung Veloverkehr Nutzen: Steigende Nachfrage befriedigen, macht Nutzung von E-Bikes komfortabel. | Konzept Langsamverkehr 2012 und Raumkonzept Leimental 2018 wurden erarbeitet | Konzept Langsamverkehr 2012 und Raumkonzept Leimental 2018 | - Mittlerer interner Aufwand - Nutzerfreundliche Umsetzung ist trotz entsprechender Produkte am Markt technisch anspruchsvoll (Diebstahlsicherheit, eigenes vs. vorhandenes Ladekabel, Kompatibilität mit allen E-Bike-Modellen) | Pendlerfonds BS | http://www.mobilitaet.bs.ch/gesamtverkehr/verf | 2 Langsamverkehr | hoch |
| 2.4 | Veloschnellroute Leimental | Die Planung und Realisierung einer Veloschnellroute Leimental forcieren. Ziel: Schnelle, attraktive Veloverbindung vom Leimental in die Stadt Basel schaffen Nutzen: Beeinflussung des Modal-Split zugunsten des LV, Reduktion Durchgangsverkehr MIV | Diskussion im Rahmen des Raumkonzeptes Leimental | Raumkonzept Leimental 2018 | - Mittlerer interner Aufwand - Regionale Zusammenarbeit | Aggloprogramm Basel - Energieregion Birsstadt (Forciert die Planung eines regionalen Veloschnellrouten-netzes) | https://www.agglobasel.org/home.html - Verantwortliche Langsamverkehr: Salomé Mall Leiterin Mobilität und Aussenraum Gemeinde Reinach salome.mall@reinach-bl.ch | 2 Langsamverkehr | mittel |
| 2.5 | Tempo 30-Zonen | Tempo 30-Zonen sind vollflächig auf Gemeindestrassen eingeführt. Wirksamkeit und Sicherheit laufend prüfen und optimieren. Ziel: Förderung Langsamverkehr Nutzen: Attraktives Verkehrsregime für Langsamverkehr auf Gemeindestrassen | Vorhanden, soll weitergeführt werden | Bevölkerungsumfrage und ER-Beschluss 2003, RES/REK 2006, Strassennetzplan 2011 | - Mittlerer interner Aufwand - Laufendes Monitoring | | | 2 Langsamverkehr | mittel |
| 2.6 | Pumpstationen | Velo-Pumpstation mit 24h-Betrieb bei privatem Unternehmen. Die Gemeinde bezahlt eine Entschädigung dafür. Kombination mit Servicestation möglich. Ziel: Komfortable Velonutzung Nutzen: Fördert die Nutzung des Velos | Keine | Konzept Langsamverkehr 2012, Energiestrategie 2016: Förderung öV und LV | - Kosten: 2'000 CHF - Geringer Aufwand | Pendlerfonds BS | http://www.mobilitaet.bs.ch/gesamtverkehr/verf | 2 Langsamverkehr | tief |

| Nr. | Massnahme | Beschreibung, Ziel und Nutzen | Bisherige Aktivität | Grundlage | Realisierung | Mögliche Partner | Link | Handlungsfeld | Priorität |
|---|-----------------------------|---|--|---|---|-----------------------------------|--|-------------------------|---------------------------------|
| Handlungsfeld 3: Kombinierte Mobilität | | | | | | | | | |
| 3.1 | Tageskarten Gemeinde | SBB Tageskarten komfortabel zur Verfügung stellen Ziel: Marketingmassnahme für Freizeitmobilität mit dem öV Nutzen: Angebot der SBB effizient nutzen | 9 Tageskarten stehen vergünstigt zur Verfügung, Online-Reservation möglich | Energiestrategie 2016 | - Geringer interner Aufwand - Weiterführen | | | 3 Kombinierte Mobilität | bereits umgesetzt / beibehalten |
| 3.2 | Ruftaxi / Nachttaxi | Das Ruftaxi befördert bis Betriebschluss der wichtigsten öV-Verbindungen Fahrgäste von zu Hause zum Kronenplatz und umgekehrt für 2 - 4 CHF. Betriebskonzept (Kosten/Nutzen) laufend prüfen. Ziel: Mobilitätsketten optimieren Nutzen: Anschluss an öV wird gewährleistet, öV-Nutzung zu Randzeiten (oft Freizeit) wird gefördert | Bereits umgesetzt. | Energiestrategie 2016 | - Kosten: 50'000 CHF/Jahr - Geringer interner Aufwand - Weiterführen und laufende Überprüfung | | | 3 Kombinierte Mobilität | bereits umgesetzt / beibehalten |
| 3.3 | Mobility | Weitere Standorte auf Gemeindeparzellen bei Anfrage von Mobility anbieten, über die Standorte informieren. Ziel: Carsharing fördern Nutzen: Reduktion MIV, verminderter PP-Gebrauch | Aktuell 3 Standorte mit 6 Fahrzeugen | | - Geringer interner Aufwand - Mobility muss aktiv werden | Mobility | https://www.mobility.ch/de/ | 3 Kombinierte Mobilität | mittel |
| 3.4 | Catch a car | Standortunabhängiger Car-Sharing-Anbieter, Vertragsabschluss nach Beschluss des neuen Parkraumreglements, Reklamationen müssen gemanagt werden. Ziel: Carsharing fördern Nutzen: Reduktion MIV, verminderter PP-Gebrauch | Catch a car ist auf Gemeindegebiet zugelassen | Parkraumreglement 2018 | - Geringer interner Aufwand - Umgang mit Reklamationen muss geklärt werden | Catch a Car | https://www.catch-a-car.ch/de/home/ | 3 Kombinierte Mobilität | mittel |
| 3.5 | Kombination Carsharing - öV | Es existieren bereits Kombiangebote für Mobility und U-Abo, sowie vergünstigte Konditionen bei Catch a car für TNW-Kunden. Ziel: Mobilitätsketten optimieren Nutzen: Kombination von Carsharing und öV fördern | Keine | Energiestrategie 2016 | - Geringer interner Aufwand - Information im Rahmen von priorisierten Informationsmassnahmen | TNW | http://www.tnw.ch/service/kooperation | 3 Kombinierte Mobilität | mittel |
| 3.6 | Carpooling | Hinweis auf bestehende Angebote und Initiativen. Pflege der aktuellen Links und Infos auf der Homepage. Ziel: Effiziente PW-Nutzung Nutzen: Fördert Bekanntheit bestehender Angebote | Keine | | - Geringer Aufwand | Blablacar Sharoo | https://www.blablacar.de https://sharoo.com | 3 Kombinierte Mobilität | mittel |
| 3.7 | Vermietung Spezialvelos | Kleiner Pool an Kistenvelos und Cargobikes, die sich mieten lassen, anregen. Zusammenarbeit mit lokalen Fachhändlern prüfen. Ziel: Velonutzung attraktiv gestalten Nutzen: Spezialvelos als Alternative zum MIV | Keine | Energiestrategie 2016: Förderung E-Mobilität | - Geringer Aufwand - Keine Kosten | | | 3 Kombinierte Mobilität | tief |
| 3.8 | Hauslieferdienst | Infos Gewerbe zur Verfügung stellen, Einrichtung anregen. Ziel: Reduzierte PW-Nutzung Nutzen: Kunden sind nicht auf PW angewiesen zum Einkaufen | Keine | | - Geringer interner Aufwand | | | 3 Kombinierte Mobilität | tief |
| 3.9 | Mobilitätsketten prüfen | Erhebung in der Bevölkerung zur Erfassung der relevanten Mobilitätsketten sowie Optimierungspotenziale Ziel: Mobilitätsketten optimieren Nutzen: Erfassung relevanter Mobilitätsketten, Beurteilung Optimierungspotenzial sowie Grundlage für das Ergreifen effizienter Massnahmen | Keine | Energiestrategie 2016 | - Aufwand-Nutzenverhältnis negativ | | | 3 Kombinierte Mobilität | Verzicht |
| 3.10 | Park+Ride Binningen | Öffentliche Parkierungsanlage zum Umsteigen auf öV. Subventionsmöglichkeit aus Pendlerfonds eventuell gegeben. Ziel: Mobilitätsketten optimieren Nutzen: Vermehrte öV-Nutzung, definiertes Angebot für Fremdparkierer | Keine | | - Standort Binningen ungeeignet - Verzicht auf Massnahme | | | 3 Kombinierte Mobilität | Verzicht |
| 3.11 | Veloverleihsystem | Ausleihsystem für Velos inkl. E-Bikes an einigen zentralen Standorten der Gemeinde. Gesamtdienstleisterschreibung Basel prüfen. E-Bike-Verleihsystem von BLT realisiert. Ziel: Weiterreise mit dem Velo nach öV-Nutzung fördern Nutzen: Velo- und E-Bike-Verleihsystem als ergänzendes Angebot zum öV | BLT-E-Bikes auf dem Gemeindegebiet von Binningen vorhanden | | - Aufgrund BLT-Projekt ist ein eigenes System wenig sinnvoll | | | 3 Kombinierte Mobilität | Verzicht |

| Nr. | Massnahme | Beschreibung, Ziel und Nutzen | Bisherige Aktivität | Grundlage | Realisierung | Mögliche Partner | Link | Handlungsfeld | Priorität |
|---|--|--|--|---|---|---|--|---------------------------|---------------------------------|
| Handlungsfeld 4: Parkierung | | | | | | | | | |
| 4.1 | Parkraumbewirtschaftung | Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung durch Blaue Zone im gesamten Gemeindegebiet mittels Revision Parkraumreglement einführen. Ziel: Fremdparkierung vermeiden, kein unbeschränktes Parkieren auf öffentlichen Strassen mehr zulassen Nutzen: Vorhandene Parkplätze stehen den beabsichtigten Nutzern zu Verfügung | Teilrevision Parkraumreglement vom Einwohnerrat beschlossen und in Kraft. | RES/REK 2006, Parkraumreglement 2007, Revision 2018 | Seit 1.1.2019 in Kraft - Kosten: 200'000 CHF, gedeckt durch Gebühren - Laufende Optimierung | | | 4 Parkierung | bereits umgesetzt / beibehalten |
| 4.2 | Parkplatz-Nutzung optimieren | Elektronische/optische Erfassung der Belegung von öffentlichen Parkplätzen an Schlüsselstandorten im Gemeindegebiet. Die Belegung kann von Nutzern live via App abgerufen werden. Potential und Umsetzbarkeit prüfen. Ziel: Effiziente Nutzung vorhandener Parkplätze, vereinfachtes Auffinden von freien Parkplätzen Nutzen: Reduktion Parksuchverkehr | Keine | | - Geringer interner Aufwand - Kosten abhängig von eingesetzter Technologie | - parquery als möglicher Anbieter, bietet Erfassung über existierende Kameras an. | https://parquery.com | 4 Parkierung | hoch |
| Handlungsfeld 5: Mobilität bei Planungen | | | | | | | | | |
| 5.1 | PP-Reduktion mit Mobilitätskonzepten | Gestützt auf ein Mobilitätskonzept kann bei grösseren Bauvorhaben die vorgeschriebene Mindestanzahl Parkplätze unterschritten werden (im Rahmen von Baubewilligungsverfahren oder Sondernutzungsplanungen denkbar). Bestrebungen zur Schaffung und Erweiterung einer zweckmässigen gesetzlichen Grundlage in BL unterstützen. Ziel: Zwang zur Erstellung von überflüssigen PP bei Planungen vermeiden Nutzen: Gezielte Planung der Mobilität bei Siedlungen, Nutzung innerer Reserven vereinfachen, etabliertes Instrument zur PP-Reduktion einführen | Keine | | - Mittlerer interner Aufwand - kantonale gesetzliche Grundlage für Mobilitätskonzepte im Rahmen von Quartierplanungen eingeführt - Koordination mit Birsstadt für zweckmässige Ausgestaltung der gesetzlichen Grundlage und Leitfadens Mobilitätskonzepte | EnergieRegion Birsstadt (Unterstützt die Schaffung einer zweckmässigen gesetzlichen Grundlage für den Einsatz von Mobilitätskonzepten und entwickelt einen Anwendungs-Leitfaden für Gemeinden und Bauherren) | Verantwortlicher Mobilitätskonzepte: Florian Inneman Projektleiter Raum und Umwelt Gemeinde Münchenstein florian.inneman@muenchenstein.ch | 5 Mobilität bei Planungen | hoch |
| 5.2 | Unterstützung für Bauherren | Informationsangebote zum Thema Mobilitätskonzepte, z. B. in Form eines Leitfadens Ziel: Mobilitätskonzepte bei grösseren Überbauungen anregen und fördern Nutzen: PP-Angebot entspricht tatsächlichem Bedarf von Bewohnern von Siedlungen mit Mobilitätsmanagement | Keine | | - Mittlerer Aufwand - Koordination mit Birsstadt | EnergieRegion Birsstadt (Unterstützt die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für den Einsatz von Mobilitätskonzepten und entwickelt einen Anwendungs-Leitfaden für Gemeinden und Bauherren) | Verantwortlicher Mobilitätskonzepte: Florian Inneman Projektleiter Raum und Umwelt Gemeinde Münchenstein florian.inneman@muenchenstein.ch | 5 Mobilität bei Planungen | mittel |
| 5.3 | Obligatorisches Mobilitätsmanagement bei Planungen | Grössere Planungen müssen bestimmte Kriterien bezgl. Mobilitätsmanagement erfüllen. Umsetzung im Rahmen eines Reglements oder der Nutzungsplanung prüfen. Mobilitätskonzepte können ein geeignetes Instrument dafür darstellen. Ziel: Zweckmässiges Mobilitätsmanagement bei grösseren Bauvorhaben sicherstellen Nutzen: Mobilitätsmanagement wird vermehrt durchgeführt, langfristige Verschiebung des Modal Split zugunsten des öV und reduzierte Verkehrsbelastung durch MV in der Gemeinde | Keine | | - Mittlerer interner Aufwand - rechtliche Grundlagen schaffen - Koordinieren mit 5.1 Mobilitätskonzepte /5.2 Unterstützung für Bauherren | | | 5 Mobilität bei Planungen | Verzicht |
| Handlungsfeld 6: E-Mobilität | | | | | | | | | |
| 6.1 | Strategische Positionierung bezgl. E-Mobilität | Eine strategische Positionierung der Gemeinde bezgl. Elektromobilität bildet die Grundlage für alle weiteren Fähigkeiten der Gemeinde in diesem Bereich. Ziel: Grundlage für strategisches Vorgehen im Bereich E-Mobilität schaffen Nutzen: Weitere Konzepte und Massnahmen können darauf aufbauend ergriffen werden | Bereits vorhanden. Die Energiestrategie 2016 nennt als eines von zwei Zielen bezgl. Mobilität die Förderung der Elektromobilität | Energiestrategie 2016 | Bereits realisiert - Strategie laufend überprüfen | | | 6 E-Mobilität | bereits umgesetzt / beibehalten |
| 6.2 | Konzept für Elektromobilität erstellen | Ein Konzept zur Elektromobilität definiert Ziele, Handlungsfelder, Massnahmen, Prioritäten und Kosten. Weiter zeigt es auf, wo dank Information und Koordination private Akteure, insbesondere Arbeitgeber und Vermieter von Parkplätzen bei der Bereitstellung von Ladeinfrastruktur aktiv werden können. Ziel: Koordination von bestehenden und neuen Aktionen zur Förderung der E-Mobilität Nutzen: Strategische Vorgehensweise zur Förderung E-Mobilität möglich | Abzuklären | Energiestrategie 2016 | Mittlerer Aufwand | | | 6 E-Mobilität | hoch |
| 6.3 | Voraussetzungen in der Bau- und Nutzungsordnung schaffen | Bauherren und Grundeigentümer können bei der Planung und Projektierung von Neu- und Umbauten zur Berücksichtigung der Elektromobilität verpflichtet werden. Dies geschieht durch die Integration einer Bestimmung in der Bau- und Nutzungsordnung oder in der Gestaltungsplanung von grösseren Überbauungen. Ziel: Sicherstellen, dass schon beim Bau die technischen Voraussetzungen für die spätere Einrichtung von Ladestationen geschaffen werden. Nutzen: Bei steigender Nachfrage nach Elektroautos können Ladestationen einfach bereitgestellt werden. | Abzuklären | Energiestrategie 2016 | - Änderung der Nutzungsordnung aufwändig - Mögl. politischer Widerstand | | | 6 E-Mobilität | mittel |
| 6.4 | Ladestationennetz Binningen für E-Autos | Ein Ladestationennetz für E-Autos in Binningen fördert den selbstverständlichen Gebrauch von E-Autos durch die Bevölkerung und reagiert auf die steigende Nachfrage. Die Analyse des regionalen, zukünftigen Bedarfs als Voraussetzung für eine zweckmässige Planung von Ladestationen hilft bei der Vermeidung von Fehlinvestitionen. In vielen Fällen muss eine Stadt oder eine Gemeinde öffentliche Ladestationen nicht selber bereitstellen. Sie kann stattdessen die Bedingungen dafür schaffen, dass Private dies tun, indem sie diese informiert, koordiniert, berät (z.B. bezüglich korrekter und einheitlicher Signalisation und Kennzeichnung) und allenfalls finanziell unterstützt. Im Fokus stehen insbesondere Garagisten, Energieversorger, Parkhausbetreiber, grosse Arbeitgeber, Liegenschaftsverwaltungen, Betreiber von Shoppingzentren und von Tankstellen. Gerade in zentraler Lage sind Anbieter oft bereit, Ladeinfrastruktur auf eigene Rechnung zu installieren. Ziel: Bedarfsgerechtes Ladestationennetz für E-Autos schaffen Nutzen: Basis für eine selbstverständliche Nutzung von E-Autos durch die Bevölkerung | Erfassung möglicher Standorte erfolgt | Energiestrategie 2016: Förderung E-Mobilität | - Geringer interner Aufwand - Längerfristige Aufgabe - Drittanbieter müssen aktiv werden | | | 6 E-Mobilität | mittel |
| 6.5 | Sharing E-Auto | Gemeinde stellt Standplatz für mietbares E-Fahrzeug zu Verfügung. Angebot der EBM "Elektrofahrzeug auf Zeit" (Über die App Sharoo kann ein BMW i3 stunden- tage- oder wochenweise gemietet werden) prüfen. Ziel: Marketingmassnahme für E-Mobilität Nutzen: Möglichkeit für Bevölkerung, Erfahrungen mit einem E-Auto zu sammeln | Keine | Energiestrategie 2016: Förderung E-Mobilität | - Geringer interner Aufwand - Längerfristige Aufgabe - Drittanbieter müssen aktiv werden | EBM (Genossenschaft Elektra Birseck) | https://www.ebm.ch/de/hr-elektroauto-auf-zeit | 6 E-Mobilität | tief |

| Nr. | Massnahme | Beschreibung, Ziel und Nutzen | Bisherige Aktivität | Grundlage | Realisierung | Mögliche Partner | Link | Handlungsfeld | Priorität |
|--|---|--|---|--|--|---|---|------------------------------------|---------------------------------|
| Handlungsfeld 7: Mobilitätsmanagement | | | | | | | | | |
| 7a | Mobilitätsmanagement Verwaltung | | | | | | | | |
| 7.1 | Aktion bike to work | Die Verwaltung meldet sich für die jährliche Challenge an und übernimmt die Teilnahmegebühr. Die Mitarbeitenden bilden Viererteams und fahren an möglichst vielen Tagen mit dem Velo zur Arbeit. Die zurückgelegten Kilometer tragen sie online im Challenge-Kalender ein. Wer an mindestens der Hälfte seiner Arbeitstage das Velo eingesetzt hat, nimmt an der Verlosung teil. Zu gewinnen gibt es Preise im Wert von über CHF 100'000 CHF. Ziel: Sensibilisierung zur Velonutzung Nutzen: Mitarbeiter nutzen das Velo öfters für den Arbeitsweg | Bisher 2 Teilnahmen, wiederkehrend geplant | Energiestrategie 2016: Förderung öV und LV | - Teilnehmerbeitrag: 200 CHF - Interner Aufwand gering - Weiterführen | bike to work (Findet immer im Mai und Juni statt) | https://www.biketowork.ch/de | 7a Mobilitätsmanagement Verwaltung | bereits umgesetzt / beibehalten |
| 7.2 | Umfassendes Mobilitätsmanagement Verwaltung einführen | Ein umfassendes Mobilitätsmanagement fördert die Nachhaltigkeit von mobilitätsrelevanten Aktivitäten der Verwaltung, unterstützt ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter und koordiniert entsprechende Massnahmen strategisch. Ein Mobilitätsmanagement kann finanzielle Anreize (Öko-Bonus, Jobticket, Anpassung Spesenreglement), Massnahmen zur Veloförderung (Reparaturgutschein, Velozubehör-Set auf Verwaltung, Reparaturservice), Massnahmen zur reduzierten PW-Nutzung und eines reduzierten PP-Gebrauchs (Parkkarte, Fahrgemeinschaftsbörse) sowie Informations- und Sensibilisierungsmassnahmen (Mobilitätstag, Mobilitätsgewinnspiele, Mobilitätsset, projektbegleitende Kommunikation) beinhalten. Ziel: Nachhaltige Mobilität in der Verwaltung fördern Nutzen: Potentiale für nachhaltige Mobilität werden aktiviert, Mitarbeiter werden ermuntert, alternative Mobilitätsangebote zum PW zu nutzen, koordiniertes und strategisches Vorgehen möglich | - 1-2 länger zurückliegende interne Umfragen zum Jobticket - Einsatz von Mobility für Dienstfahrten geprüft, lohnt sich nicht | Energiestrategie 2016 | - Interner Aufwand - Konkrete Ausgestaltung muss erarbeitet werden | Pestalozzi und Stäheli (Begleitung Erarbeitung Mobilitätsmanagement Verwaltung) | Christian Pestalozzi pestalozzi@ps-ing.ch | 7a Mobilitätsmanagement Verwaltung | hoch |
| 7.3 | E-Bikes für Dienstfahrten | Ausbau der E-Bike-Flotte für Dienstfahrten, als Ergänzung zu bestehenden Angeboten. Ziel: Attraktive Velonutzung Nutzen: Geringerer PP-Gebrauch, reduzierte Wartungskosten | 1 E-Bike vorhanden | Energiestrategie 2016: Förderung E-Mobilität | - Geringer interner Aufwand | | | 7a Mobilitätsmanagement Verwaltung | hoch |
| 7.4 | Attraktive Veloabstellanlagen | Gedeckte Veloabstellanlage mit Abschliesseinrichtung und Ladestation für E-Bikes bei Verwaltung Ziel: Attraktive Velonutzung Nutzen: Macht Velonutzung für Mitarbeiter komfortabler | Abzuklären | | - Realisierbarkeit nach Standort abklären - Mittlere Kosten | | | 7a Mobilitätsmanagement Verwaltung | mittel |
| 7.5 | Duschen, Garderoben und Spinde in Verwaltung | Ein ausreichendes Angebot macht Velonutzung komfortabel. Ziel: Attraktive Velonutzung Nutzen: Velo wird für mehr Mitarbeiter eine Option | Abzuklären | | - Realisierbarkeit nach Standort abklären - Mittlere Kosten | | | 7a Mobilitätsmanagement Verwaltung | mittel |
| 7.6 | Energieeffiziente Dienstfahrzeugflotte | Bei der Beschaffung von Dienstfahrzeugen werden Fahrzeuge mit energieeffizientem Antrieb bevorzugt. Die Verwaltung kann den Einsatz von alternativen Antriebskonzepten beeinflussen, indem sie bei den Submissionsrichtlinien ökologische Zuschlagskriterien im Bereich der CO ₂ -, NO _x - und Feinstaub- und Lärmemissionen einbaut. Elektrisch angetriebene Fahrzeuge schneiden hier besser ab. Beschaffung eines auffällig gekennzeichneten E-Autos als publikumswirksame Massnahme prüfen. Ziel: Umweltfreundliche Fahrzeugflotte Nutzen: Geringerer Energieverbrauch durch Fahrzeuge, evtl. Kostenersparnis bei Treibstoff | Dienstfahrzeuge werden bereits jetzt wenn möglich mit effizienten Antrieben beschafft. - Antrag für E-Auto als Werkhofffahrzeug in Bearbeitung | Energiestrategie 2016 | - Leicht höhere Beschaffungskosten - Kleiner Aufwand - Mögliche Investitionskosten für Ladeinfrastruktur | | | 7a Mobilitätsmanagement Verwaltung | mittel |
| 7.7 | Eco-Drive-Kurse | Kurs für Mitarbeiter durchführen, in dem sie eine sichere, umweltfreundliche, wirtschaftliche Fahrtechnik erlernen. Beispielangebot: http://www.easy-drive.ch/fortbildungs-kurse/kursablauf Ziel: Sensibilisierung Nutzen: Mitarbeiter lernen ökologisches Fahren, sorgfältiger Umgang mit Dienstfahrzeugflotte | Keine | | Kosten: ca. 2000 CHF für eine Gruppe von 12 Personen | z. B. Easy Drive GmbH Basel | http://www.easy-drive.ch/fortbildungs-kurse/kur | 7a Mobilitätsmanagement Verwaltung | tief |
| 7.8 | Dienstfahrten mit öV | Dienstfahrten mit öV vorsehen. Nicht personalisierte TNW-Abos für Dienstfahrten in der Region nutzen. Ziel: öV-Nutzung stärken Nutzen: Verringerter PW-Gebrauch, evtl. Reduktion der Dienstfahrzeugflotte | - 1 TNW-Abo vorhanden - Gemäss Paragraph 20 der Personalverordnung werden Dienstfahrten mit dem öV in der 2. Klasse als Mehrauslage vergütet | Energiestrategie 2016: Förderung öV und LV | - Interner Aufwand: Abklären für welche Dienstfahrten öV geeigneter ist - Kosten: gering | | | 7a Mobilitätsmanagement Verwaltung | tief |

| Nr. | Massnahme | Beschreibung, Ziel und Nutzen | Bisherige Aktivität | Grundlage | Realisierung | Mögliche Partner | Link | Handlungsfeld | Priorität |
|--|--|--|---------------------|--|--|---|---|---|-----------|
| 7b Mobilitätsmanagement für Unternehmen | | | | | | | | | |
| 7.9 | Information / Motivation für Mobilitätsmanagement in Unternehmen | Informationsveranstaltung / Workshop für lokale Unternehmen zum Thema Mobilitätsmanagement mit Fachpersonen. Zusammenarbeit mit Verein Ökogemeinde Binningen und Arbeitsgemeinschaft Energie Binningen prüfen. Ziel: Zuständige Personen von lokalen Unternehmen für Mobilitätsmanagement sensibilisieren Nutzen: Es werden Kompetenzen und Anreize zum Mobilitätsmanagement geschaffen. | Keine | | - Interesse / Bedarf bei lokalen Unternehmen abklären - Organisationsform klären | Arbeitsgemeinschaft Energie Binningen | https://oekoemunde.ch/verein.html | 7b Mobilitätsmanagement für Unternehmen | hoch |
| 7.10 | Ressourcenplattform für Unternehmer | Gemeinde stellt Ressourcen zum Mobilitätsmanagement in Unternehmen zur Verfügung, z. B. auf Website, als Themenblatt etc., bestehende Angebote integrieren / verlinken. Ziel: Konzentrierte Information zum Thema Mobilitätsmanagement für lokale Unternehmer Nutzen: Ressourcensammlung mit Relevanz für den Standort Binningen | Abklären | | - Mittlerer interner Aufwand - Link zu EnergieSchweiz | EnergieSchweiz (Factsheets und Flyer zum Thema Mobilitätsmanagement in Unternehmen) | http://www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch/de/m | 7b Mobilitätsmanagement für Unternehmen | mittel |
| 7.11 | Mobilitätsberatung | Beratung zum Thema Mobilitätsmanagement, durch Externe oder durch Verwaltung. Mit anderen Beratungsangeboten koordinieren. Ziel: Sensibilisierung und Information Nutzen: Niederschwellige, professionelle Beratung für Unternehmen | Teils vorhanden | | - Interner Aufwand, Weiterbildung von Personal | EnergieSchweiz (Kostenlose Inputberatung für Unternehmen) | http://www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch/de/m | 7b Mobilitätsmanagement für Unternehmen | mittel |
| 7.12 | Prämie für Mobilitätsmanagement | Finanzieller Beitrag der Gemeinde für die Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes durch ein Unternehmen Ziel: Mobilitätsmanagement von lokalen Unternehmen fördern Nutzen: Anreiz für professionelles Mobilitätsmanagement. | Keine | | - Kostenrahmen abklären - Bedarf abklären - EnergieSchweiz leistet Beitrag | | | 7b Mobilitätsmanagement für Unternehmen | tief |
| Handlungsfeld 8: Anreize | | | | | | | | | |
| 8.1 | Mobilitätsmanagement für grössere Veranstaltungen | Pflicht für ein Mobilitätsmanagement bei grösseren Veranstaltungen einführen. Die Gemeinde stellt Checklisten und Massnahmenblätter zur Verfügung. Ziel: Mobilitätsmanagement für grössere Veranstaltungen fördern Nutzen: Reduzierte Anreise mit dem MIV zu grossen Veranstaltungen | Keine | | - Mittlerer interner Aufwand | EnergieSchweiz (Beispiele, Best-Practice, Checklisten) | http://www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch/mobil | 8 Anreize | mittel |
| 8.2 | Förderbeitrag für E-Bikes, Kistenvelos, Cargo-Bikes | Die Gemeinde stellt Informationen und einen finanziellen Beitrag zur Beschaffung zur Verfügung. Ziel: Finanzieller Anreiz zur Beschaffung von Spezialvelos als Alternative zur PW-Nutzung für kurzen Distanzen Nutzen: Vermehrte Anschaffung von Spezialvelos als Alternative zum zur PW-Nutzung für kurzen Distanzen | Keine | Energiestrategie 2016: Förderung E-Mobilität | - Zusammenarbeit mit Fachhändler möglich - Sicherheit von Cargo-Bikes im Strassenverkehr evaluieren | | | 8 Anreize | mittel |
| 8.3 | Gut leben ohne Zweitauto | Aktion «Gut leben ohne Zweitauto». Personen, die nachweisen, dass sie ein Zweitauto ersatzlos abgeben und auf Langsamverkehr, öV oder E-Bike umsteigen, erhalten einen Gutschein für die gewünschte alternative Transportform. Zusammenarbeit mit Unternehmen suchen. Ziel: Effizienter PW-Gebrauch fördern Nutzen: Umsteigen auf alternative Mobilitätsangebote wird gefördert | Keine | Energiestrategie 2016: Förderung öV und LV | Kosten abklären | | | 8 Anreize | tief |
| 8.4 | Mobilitätsgutscheine | Gutscheine, die für diverse Mobilitätsangebote eingelöst werden kann (Car-Sharing, Velounterhalt, öV-Abo). Betrag variabel. Ziel: Mit dem Gutschein die Nutzung von Mobilitätsangeboten anregen Nutzen: Verstärkte Nutzung von bestehenden Mobilitätsangeboten | Keine | | - Mittlere bis hohe Kosten - Einlösbarkeit aufwändig zu organisieren | | | 8 Anreize | tief |

| Nr. | Massnahme | Beschreibung, Ziel und Nutzen | Bisherige Aktivität | Grundlage | Realisierung | Mögliche Partner | Link | Handlungsfeld | Priorität |
|---|--|---|---|--|--|--|---|---------------------|-----------|
| Handlungsfeld 9: Öffentlichkeitsarbeit | | | | | | | | | |
| 9a Organisation | | | | | | | | | |
| 9.1 | Fachperson Kommunikation und Beratung | Fachperson, welche das Thema Mobilität in der Gemeinde Binningen betreut. Denkbar ist z. B. die Verantwortung für Aktionen, Beratungen, mobilitätsrelevante Dossiers etc. Das Erstellen eines Pflichtenheftes kann auch dazu dienen, Verantwortlichkeiten in der bestehenden Belegschaft optimal zu verteilen. Denkbar ist auch, dass die Gemeinde eine Energie- Bauökologie- und Mobilitätsberatungsstelle unterstützt (auf lokaler oder regionaler Ebene). Ziel: Mobilitätsrelevante Aktivitäten der Gemeinde koordiniert umsetzen, Beratung HausbesitzerInnen, ArchitektInnen und PlanerInnen in Mobilitätsfragen Nutzen: Zuständigkeiten für mobilitätsrelevante Aktivitäten der Gemeinde sind definiert, individuelle Beratung, die Infrastruktur betrifft | -Im Rahmen von Bauverfahren besteht Beratung durch die Verwaltung -Binningen beteiligt sich an der öffentlichen Baseline Energieberatung, die in Binningen allerdings schwach genutzt wird | Energiestrategie 2016 | -Hohe Kosten bei eigenständiger Lösung -Stellenprozent abklären -Pflichtenheft intern erarbeiten -Bestehende Energieberatung deckt Themenfeld Mobilität ungenügend ab. Erweiterung der Beratungstätigkeiten der kantonalen Stelle eher längerfristig denkbar. | | | 9a Organisation | tief |
| 9b Information | | | | | | | | | |
| 9.2 | Informationen zu Mobilität auf Website | Es wird eine Rubrik "Mobilität" für die Website der Gemeinde Binningen erarbeitet, auf der Informationsressourcen (Hinweise, Themenblätter etc.) verfügbar sind und auf aktuelle Aktionen der Gemeinde hingewiesen wird. Evtl. können interaktive Elemente (z. B. Mitfahrerbörse) integriert werden. die Website macht auch auf existierende Angebote wie z. B. Kombiangebote für Mobility und U-Abo, sowie vergünstigte Konditionen bei catch a car für TNW-Kunden aufmerksam. Ziel: Alle Informationen rund um das Thema Mobilität zentral verfügbar machen Nutzen: Informationen sind an einem Ort verfügbar | Infos zu Konzept Langsamverkehr, aktuellen Verkehrsplanungen, zum Parkieren, zum Ruf taxi und zur Verfügbarkeit Tageskarte SBB vorhanden. Keine thematischen Informationsressourcen. | Energiestrategie 2016 (Hinweis) | - Website bereits vorhanden - Keine externen Kosten, hoher interner Aufwand. - Begrenzung der Funktionalität durch Layout der Gesamthomepage. - Aufwand abhängig von Funktionalität der Website | | | 9b Information | hoch |
| 9.3 | Mobilitätsset für Neuzuzüger | Wird an Zuzüger abgegeben und lässt sich ohne grosse Schwierigkeiten zusammenstellen. Diverse Massnahmen sind denkbar, um das Mobilitätsset attraktiv zu machen (Informationen zu bestehenden Angeboten und Erreichbarkeit, Gutscheine, etc.). Themenblätter sind als ein Bestandteil des Sets zu integrieren. Ein regelmässiges Update des Sets ist sinnvoll. In bestehende Neuzuzügeraktivitäten integrieren. (Flaggschiffmassnahme: Einmalig an alle Teilnehmer des Mobilitätstages verteilen). Ziel: Neuzuzüger auf Mobilitätsangebote in der Region aufmerksam machen Nutzen: Neuzuzüger lernen div. Mobilitätsangebote in der Region kennen und können sie nutzen | Teils vorhanden | Energiestrategie 2016 (Hinweis) | - Geringer interner Aufwand - Zusammenarbeit mit BKOM - Es existiert bereits ein Mobilitätsset NWCH | Pestalozzi und Stäheli (Zusammenstellen Mobilitätsset) | Christian Pestalozzi pestalozzi@ps-ing.ch | 9b Information | hoch |
| 9.4 | Themenblätter | Ein Themenblatt fasst alle relevanten Infos rund um ein bestimmtes Thema (z. B. E-Mobilität oder Car-Sharing) zusammen und macht auf entsprechende Angebote der Gemeinde aufmerksam (z. B. Förderaktionen, lokale Anbieter etc.). Ziel: Information zu einem bestimmten Thema Nutzen: Themenspezifische Infos sind an einem Ort verfügbar | Keine | Energiestrategie 2016 | - Aufwand gering - Sinnvoll als ergänzende Massnahme zu bestehenden Angeboten | | | 9b Information | mittel |
| 9.5 | Mobilitätskarte Binningen | Karte mit umfangreichen Informationen zur Mobilität in der Region (Velorouten, Servicestationen, Car-Sharing, Vermietung, öV-Haltestellen etc.). In anderen Gemeinden stiess eine Mobilitätskarte bereits auf gute Resonanz. Regionale Zusammenarbeit mit Leimental und der Birsstadt prüfen. Ziel: Relevante Mobilitätsinformationen publikumswirksam zur Verfügung stellen. Nutzen: Publikumswirksame Information, bekanntmachen von bestehenden Mobilitätsangeboten. | Informationen GIS zu Mobilität | Energiestrategie 2016 (Hinweis) | - Kosten: 15'000 CHF für Karte, 75'000 CHF für App - Evtl. regionale Lösung - Realisierung mit Partnern möglich | | | 9b Information | mittel |
| 9.6 | Parkplatz-Karte Binningen | Karte mit Standort von öffentlichen Parkplätzen und Informationen zur Nutzung sowie zum Parkieregime auf Gemeindestrassen. Kann zusammen mit Parkscheibe/Parkkarte ausgegeben werden und weitere für Automobilisten relevante Informationen enthalten. Ziel: Relevante Mobilitätsinformationen publikumswirksam zur Verfügung stellen. Nutzen: Publikumswirksame Information, Reduktion Parksuchverkehr, Klarheit bei Benutzung von Parkplätzen. | -Anfahrtsplan auf Website - Plan Parkraumbewirtschaftung auf Website | Energiestrategie 2016 | - Mit Mobilitätskarte Binningen | | | 9b Information | mittel |
| 9.7 | Konzept zu Ausflugs- und Naherholungszielen in Region (vgl. Raumkonzept Leimental) | Die Region als Ausflugs- und Naherholungsgebiet stärken und entsprechende Informationen auf verschiedenen Medien verfügbar machen (z. B. Themen-Karte, Homepage, App) Bestehende Initiativen integrieren, z. B. IBA-Projekt Regio-Grüngürtel (http://www.gruenguertel.ch). Ziel: Freizeitmobilität innerhalb der Region fördern Nutzen: Stärkt Freizeitmobilität in der Region und bewirbt die Attraktivität der Region bei der eigenen Bevölkerung | - In Arbeit - Bearbeitung mit Raumkonzept Leimental (Bsp. Landschaft für 1 Stunde) | Energiestrategie 2016 | - Kosten: 5'000 CHF - Es bestehen bereits entsprechende Initiativen und Infoplattformen, die genutzt werden können - Aggloprogramm Basel | IBA-Projekt Regio Grüngürtel (Website, die 100 ungewöhnliche Naturorte in der Regio Basel beschreibt) | http://www.gruenguertel.ch | 9b Information | mittel |
| 9.8 | Übergreifende Mobilitätsplattform des TEB | Der TEB verfolgt den Aufbau eines verkehrsübergreifenden und grenzüberschreitenden Mobilitätsportals. Diese internetbasierte Plattform ermöglicht eine Fahrplanauskunft mit verschiedenen Verkehrsmitteln und Mobilitätsdiensten über die Grenzen hinweg. Die Gemeinde Binningen kann sich daran beteiligen. Ziel: Zentrale Plattform für zur Verfügung stehende Mobilitätsdienste Nutzen: Vereinfacht Nutzung bestehender Mobilitätsangebote (öV, Car-Sharing, Velomiete etc.) und erhöht dadurch Ausnutzung | Keine | Energiestrategie 2016 (Hinweis) | - Ergänzung zu Website - Hoher Aufwand für Gesamtprojekt, geringer bis mittlerer Aufwand für Beteiligung - Anlaufzeit 2-3 Jahre, abhängig von mehreren Institutionen und Ländern | TEB (Trinationaler Eurodistrict Basel) | https://www.eurodistrictbasel.eu/de/home.html | 9b Information | tief |
| 9c Sensibilisierung | | | | | | | | | |
| 9.9 | Mobilitätsaktionen (Mobilitätstag, Mobilitätsfest, Mobilitätsmarkt) | Wiederkehrende Aktion für 1 Halbtage oder 1 Tag pro Jahr zum Thema Mobilität. Der Aktionstag sensibilisiert die Bevölkerung zum Thema Mobilität und lädt zum Mitmachen und Ausprobieren diverser Mobilitätsangebote ein. Es sind verschiedene Formate denkbar. Möglich ist z. B. ein Anschluss an die Mobilitätswoche Basel-Dreiland. Mit Einführung von Mobilitätsmanagement der Verwaltung koordinieren. Ziel: Sensibilisierung der Bevölkerung zum Thema Mobilität. Nutzen: Wiederkehrende Thematisierung, gute Plattform für das Lancieren von Aktionen, sichtbare Kommunikation des Mobilitätskonzeptes | Teils vorhanden | Energiestrategie 2016: Förderung öV und LV | - Geringer interner Aufwand - Kosten: 5'000 CHF - externe Organisation anstreben, z. B. Energiestadt - Synergien mit Mobilitätsmanagement Verwaltung nutzen | Basel Unterwegs (Organisiert die Mobilitätswoche Basel-Dreiland) | https://www.basel-unterwegs.ch/de/Events-Aktio | 9c Sensibilisierung | hoch |

| Nr. | Massnahme | Beschreibung, Ziel und Nutzen | Bisherige Aktivität | Grundlage | Realisierung | Mögliche Partner | Link | Handlungsfeld | Priorität |
|-------------------------------|--|--|-----------------------------------|--|--|--|---|------------------------|-----------|
| 9.10 | Testmöglichkeit für Kisten-, Cargo-, E-Bikes | Die Gemeinde stellt Informationen zur Verfügung und organisiert Testmöglichkeiten mit lokalen Bike-Händlern. Mit Aktion Bike4Car kombinierbar. Ziel: Anreiz zur Nutzung von Spezialvelos als Alternative zur PW-Nutzung für kurze Distanzen Nutzen: Vermehrte Anschaffung von Spezialvelos als Alternative zur PW-Nutzung für kurze Distanzen | Keine | | Kosten: 5'000 CHF | Herzog Sport AG Oberwilerstrasse 18-16 Gütlin Velo Bottmingerstrasse 68a Velos - Motos - Zürcher Hauptstrasse 74 | https://www.herzogsport.ch http://www.guetlinvelo.ch http://www.velos-motos-zuercher.ch | 9c Sensibilisierung | mittel |
| 9.11 | Bike4Car | Teilnehmer können während einer Aktionswoche ein E-Bike gratis testen, sofern sie während dieser Zeit auf das Auto verzichten. Ziel: Anreiz zur Nutzung von E-Bikes als Alternative zur PW-Nutzung für kurze Distanzen Nutzen: Vermehrte Anschaffung von E-Bikes als Alternative zur PW-Nutzung für kurze Distanzen | Keine | Energiestrategie 2016: Förderung öV und LV | - Kosten: 1'000 CHF - Geringer interner Aufwand - Zusammenarbeit mit Fachhändler möglich | myblueplanet (Bike for Car wurde letztmals im 2017 Schweizweit durchgeführt. Eine Gemeinde kann eine Aktion auch hosten, zusammen mit lokalen Velo-Fachhändlern.) | http://www.myblueplanet.ch/de/aktion/bike4car | 9c Sensibilisierung | tief |
| 9.12 | Mobilitätsbildung für Erwachsene | Informieren über externe Kursangebote zu bestimmten mobilitätsrelevanten Themen in der Gemeinde (z. B. Billetlösen). Kursangebote einbinden in bestehende Aktivitäten (Neuzugerveranstaltung, Mobilitätstag etc.). Ziel: Bevölkerung gezielt für die Nutzung von Mobilitätsangeboten schulen Nutzen: Bestehende Mobilitätsangebote werden für weitere Nutzer zugänglich | Keine | | - Kosten: 5'000 CHF - Geringer interner Aufwand | | | 9c Sensibilisierung | tief |
| 9d Aktionen an Schulen | | | | | | | | | |
| 9.13 | Pedibus | Der Pedibus – der Schulbus auf Füssen – ist eine organisierte Schulwegbegleitung zu Fuss. Pedes ist lateinisch und heisst Füsse. Begleitpersonen sind meistens Eltern. Vom herkömmlichen «Bus auf vier Rädern» werden folgende Aspekte übernommen: eine definierte Routenführung (Linie); ein Zeitplan (Fahrplan); signalisierte Sammelstellen (Haltestellen). Ziel: Bringen und Abholen von der Schule durch "Elterntaxi" verringern Nutzen: Zu Fuss zur Schule oder in den Kindergarten zu gehen ist sicher und attraktiv. | Keine | Energiestrategie 2016: Förderung öV und LV | - Keine Kosten, Infos vorhanden - Aufwand bei den Schulen | Eltern, Schulleitung, Lehrerkollegium (Eine Pedibus-Linie wird in Zusammenarbeit mit Eltern und Lehrpersonen entwickelt. Pedibus.ch hat einen Erarbeitungsprozess definiert und stellt das nötige Material online zur Verfügung.) | https://pedibus.ch/de/pedibus-3/kurzbeschreibung/ | 9d Aktionen an Schulen | hoch |
| 9.14 | Konzept für Mobilitätsaktionen an Schulen | Es wird ein Konzept erstellt, das Initiativen und Aktionen zum Thema Mobilität an Binninger Schulen plant. Ziel: Koordination von Aktionen und Bildungsinhalten an Schulen zum Thema Mobilität Nutzen: Strategische Teilnahme an bestehenden Aktionen möglich, Zweigleisigkeiten vermeiden, Abstimmung mit Lehrplan | Keine | Energiestrategie 2016: Förderung öV und LV | - Aufwand gering - Interne Diskussion und Abklärung mit den zuständigen Stellen | Schulleitung und Lehrerkollegium | | 9d Aktionen an Schulen | mittel |
| 9.15 | Aktion Kindermeilen-Kampagne | Während der jährlichen Aktionswoche unter dem Motto "Kleine Klimaschützer unterwegs - gemeinsam um die Eine Welt" bringt jeder umweltfreundlich zurückgelegte Weg - zu Fuss, mit dem Trottnet oder Velo, per öV - eine Grüne Meile. Jede Meile entspricht einem Sticker im Kindermeilen-Sammelalbum. Die Anzahl der Grünen Meilen pro Schule werden an das Klima-Bündnis gemeldet und dort addiert. Die Gesamtzahl der europaweit gesammelten Grünen Meilen präsentiert das Klima-Bündnis als Beitrag der Kinder Europas zum globalen Klimaschutz auf der UN-Klimakonferenz. Ziel: Sensibilisierung von Kindern und deren Familien für das Thema Mobilität und Klima Nutzen: Motivation zum Nutzen nachhaltiger Mobilitätsformen | Keine | Energiestrategie 2016: Förderung öV und LV | - Aufwand gering - Interne Diskussion und Abklärung mit den zuständigen Stellen | Klimabündnis (e-Mail Anmeldung durch Lehrperson. Zeitraum flexibel, Aktion 2018 dauert bis 10.11.2018) | http://www.kindermeilen.de/participate.html | 9d Aktionen an Schulen | mittel |
| 9.16 | Velokurs für Eltern und Schüler | Informationen zu Velokursen von Pro Velo bereitstellen. Eltern und ihre Kinder üben Velofahren auf geschütztem Terrain, auf verkehrsarmen Strassen oder im Stadtverkehr. Pro Velo bietet Kurse für verschiedene Altersstufen in 130 Ortschaften in allen Landesteilen an. Koordination mit Veloprüfung der Polizei. Ziel: Kinder werden zum sicheren Velofahren angeleitet Nutzen: Können Kinder sicher Velofahren, wird das Velo für die gesamte Familie als Verkehrsmittel attraktiver. | Verkehrsschulung mit der Polizei? | Energiestrategie 2016: Förderung öV und LV | - Pro Velo als etablierter Anbieter vorhanden - Geringer Aufwand - Rahmen der Massnahme zu diskutieren | ProVelo beider Basel (laufendes Kursangebot) Polizei Basel-Landschaft (Praktische Verkehrsschulung in der 4. Klasse) | https://www.provelo-beiderbasel.ch/index.php?lang=de | 9d Aktionen an Schulen | mittel |
| 9.17 | Bike2School | Bike2school motiviert Schülerinnen und Schüler aus der ganzen Schweiz zum Velofahren. Klassen ab der vierten Primarschulstufe fahren während der Aktion so oft wie möglich mit dem Velo zur Schule. So sammeln sie Punkte und Kilometer im Wettbewerb um attraktive Klassen- und Einzelpreise. Die Klassen fahren während vier frei wählbaren Wochen innerhalb des Schuljahres mit. Eigene Begleitaktionen rund um die Themen Gesundheit, Ernährung, Umwelt oder Verkehrssicherheit bringen zusätzlichen Schwung und steigern die Gewinnchancen. Ziel: Schulweg mit dem Velo fördern Nutzen: Sensibilisierung zum Thema Mobilität | Keine | Energiestrategie 2016: Förderung öV und LV | - Geringe Kosten - Aufwand bei den Schulen | bike2school (Teilnahme kostenlos in Basel-Landschaft. Online-Anmeldung durch Lehrperson. 4 Wochen nach Wahl im Herbst oder Frühling.) | https://www.bike2school.ch/de | 9d Aktionen an Schulen | mittel |