



An den Grossen Rat

09.5103.04

BVD/P095103

Basel, 26. August 2015

Regierungsratsbeschluss vom 25. August 2015

Anzug Stephan Luethi-Brüderlin und Konsorten betreffend „Mobilitätsmanagement“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 11. September 2013 vom Zwischenbericht des Regierungsrates vom 2. Juli 2013 Kenntnis genommen und dem Antrag des Regierungsrates folgend den nachstehenden Anzug Stephan Luethi-Brüderlin und Konsorten stehen gelassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

„Der Kanton Basel-Stadt beschäftigt knapp 17'000 Angestellte (Zahlen gem. Stat. Amt BS aus dem Jahre 2007). Diese Personen pendeln zu Fuss, mit dem Velo, dem ÖV oder mit dem Auto zwischen ihrem Wohnort und der Arbeitsstelle.

Als Arbeitgeber, der sich zum Ziel gesetzt hat auf einen nachhaltigen Umgang mit den Ressourcen hinzuwirken (Stichwort 2000-Watt-Gesellschaft und klimaneutrale Verwaltung), würden es die Unterzeichnenden begrüßen, wenn der Kanton Basel-Stadt das Thema Mitarbeitermobilität thematisieren und zusammen mit den Mitarbeitenden ein Mobilitätsmanagement erstellen würde. Als positives Beispiel in dieser Richtung hat das Claraspital im vergangenen Jahr mit einer Arbeitsgruppe Anregungen und Massnahmen erarbeitet, welche die Mitarbeitenden unterstützt, ihre gewohnte Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg zu überprüfen und gegebenenfalls auf gesundheitsfördernde und/oder umweltfreundliche Verkehrsmittel umzusteigen. Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten:

- ob er bereit ist, zusammen mit den Kantonsangestellten das Thema Mitarbeitermobilität zu thematisieren
- ob er das Ziel „Klimaneutrale Verwaltung“ auch auf die Mobilität (Arbeits- und Dienstwege) seiner Mitarbeiter ausweiten kann
- ob er mit adäquaten Massnahmen (Mobilitätsmanagement) einen Beitrag zur Gesundheitsförderung des Personals sowie zur Rücksichtnahme auf die Umwelt bewirken kann
- ob durch infrastrukturelle Verbesserungen (z.B. gedeckte abschliessbare Abstellplätze, Steckdosen für E-Bikes usw.) oder durch eine Anpassung der Verordnung über die Dienstfahrten weitere Anreize zum Umsteigen geschaffen werden können
- ob er ein Anreizsystem schaffen kann, dass die klimaneutralen Fortbewegungsarten (ÖV, zu Fuss, Velo) belohnt.

Stephan Luethi-Brüderlin, Brigitte Heilbronner, Patrizia Bernasconi, Christoph Wydler,
Helen Schai-Zigerlig, Urs Müller-Walz, Jörg Vitelli“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Im Zwischenbericht des Regierungsrates an den Grossen Rat vom 2. Juli 2013 hatte dieser vorgeschlagen, im Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) als Pilotbetrieb die Einführung eines Mobilitätsmanagements zu prüfen unter besonderer Beachtung folgenden Aspekte:

- Betrieblicher Fahrzeugpark für Dienstfahrten (Auto und Velos)
- Parkierungssituation für Autos, Motorräder und Velos
- Sonstige Infrastruktur zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs
- Information und Bewusstseinsbildung
- Finanzielle Anreize (Beiträge und/oder Gebühren).

Der Grosse Rat hat den Zwischenbericht mit Grossratsbeschluss vom 11. September 2013 zur Kenntnis genommen und den Anzug, dem Antrag des Regierungsrats folgend, erneut stehen lassen.

2. Mobilitätsmanagement in der Kantonsverwaltung

Der Kanton Basel-Stadt stützt sich bei der grundsätzlichen Förderung einer nachhaltigen Verkehrsmittelnutzung bei Arbeits- und Dienstwegen bereits auf folgende Rechtsgrundlagen, die für alle Mitarbeitenden gelten:

- *Reglement betreffend Parkieren von Motorfahrzeugen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf Staatsarealen (Parkplatz-Reglement) (163.900) bzw. § 18 Umweltschutzgesetz (780.100)*
Das Reglement legt fest, dass Mitarbeitende keinen Anspruch auf einen Parkplatz auf Staatsareal für ihren privaten Personenwagen (PW) haben, sondern dass diese Flächen prioritär für Dienstfahrzeuge genutzt werden. Zudem wird geregelt, unter welchen Bedingungen (Arztzeugnis, Nutzung Privat-PW als Dienstfahrzeug, ohne PW unzumutbarer Arbeitsweg, Schichtarbeit, Fahrgemeinschaften, Wohnung auf dem Staatsareal) das jeweilige Departement (Vorsteher/-in) eine Parkplatzbewilligung erteilen kann und zu welchen Entgelten die Plätze vergeben werden. „Überzählige“ Parkplätze auf Staatsarealen werden durch Immobilien Basel-Stadt zu Marktpreisen verwaltungsextern vermietet.
- *Verordnung über die Ausrichtung von Spesen und Entschädigungen an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Kantons Basel-Stadt (Spesenverordnung) (164.420)*
Die Spesenverordnung legt für Dienstfahrten fest, dass „grundsätzlich“ öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen seien und nur unter bestimmten Bedingungen private PW für Dienstfahrten eingesetzt werden dürfen (und wie dies abgegolten wird). Bei durchschnittlich mindestens vier angeordneten Dienstfahrten pro Woche wird den Mitarbeitenden je nach genutztem Verkehrsmittel eine jährliche pauschale Abgeltung (Velo, Motos: 300 Franken) oder ein Jahres-U-Abo (2. Klasse, abzüglich 20% Selbstbehalt) gewährt. Auch die Nutzung eines privaten Halbtax- oder Generalabonnements für Dienstfahrten wird entschädigt.

Damit zeigt der Kanton bereits seit langem die Bereitschaft, ein umweltfreundliches Verkehrsverhalten der Staatsangestellten auf Arbeits- und Dienstwegen wie vom Anzug gefordert aktiv zu unterstützen. Er tut dies sowohl in der Form von Gebühren („Push“-Massnahmen) wie auch in der Form von finanziellen Anreizen („Pull“-Massnahmen).

Wie die letzte Mitarbeitendenbefragung aus dem Jahr 2008 ergeben hat ist die ÖV-Nutzung der Mitarbeitenden der Kantonsverwaltung auf dem Arbeitsweg mit 39% im Sommer und 51% im Winter sehr hoch. Dies steht im engen Zusammenhang mit der Wohnortverteilung der Mitarbeitenden (Basel-Stadt: 49%, Basel-Landschaft: 33%, AG und SO: jeweils 5%) bzw. dem daraus resultierenden kurzen Arbeitsweg für eine Mehrheit der Angestellten des Kantons. Ein grosser Teil der Mitarbeitenden verfügt bereits über ein ÖV-Abo (gem. Mitarbeiterbefragung besaßen 50% der Befragten bereits ein U-Abo, hinzukommen weitere Mitarbeitende mit anderen ÖV-Abos wie z.B. dem GA).

Eine weitere Ausweitung von finanziellen Anreizen (z.B. durch Einführung des Jobtickets oder durch Einführung eines Ökobonus) hat einen ungünstigen Kosten-Nutzen-Faktor, d.h. es würden gerade aufgrund der jetzt schon hohen ÖV-Nutzeranteile sehr hohe Kosten anfallen, ohne dass ein deutlicher Verlagerungseffekt eintreten würde. Dies hat der Regierungsrat abgelehnt (siehe kleine Anfrage Ernst Jost betreffend „jobticket“ (06.5196.02) – Schreiben des RR vom 18.06.2008) jedoch für einen späteren Zeitpunkt nicht grundsätzlich ausgeschlossen.

Bei der Anschaffung neuer Dienstfahrzeuge legt der zuständige Bereich Services des Justiz- und Sicherheitsdepartement neben der erforderlichen Funktionalität den Schwerpunkt auf die Umweltfreundlichkeit, um in einem kontinuierlichen Austauschprozess die gesamte Flotte auf einem zeitgemässen Stand zu halten.

Der Kanton bzw. einzelne Dienststellen haben aktuell mehrere Rahmenverträge mit dem Car Sharing-Unternehmen Mobility abgeschlossen, die neben dem vergünstigten Bezug von Buchungskarten für Dienststellen bzw. Mitarbeitende die Reservierung von Mobility-Fahrzeugen an ausgewählten Standorten zur dienstlichen Nutzung priorisiert. Die Nutzung von Car Sharing-Autos reduziert den Bedarf kantonaler Dienststellen an eigenen Dienstfahrzeugen – und damit auch denjenigen an eigenen Parkplätzen sowie den Aufwand für Service und Unterhalt. Vom Rahmenvertrag können auch Institutionen, die mehrheitlich vom Kanton subventioniert sind, sowie Mitarbeitende der Kantonsverwaltung profitieren.

Auch mit der SBB besteht ein Rahmenvertrag zur rabattierten Nutzung des SBB-Onlinetickets für Dienstwege.

Die gesamte Kantonsverwaltung nimmt bereits seit 2007 jeweils im Juni an der seit 2006 von Pro Velo durchgeführten nationalen Aktion „bike to work“ teil, mit der Mitarbeitende dazu motiviert werden sollen, den Arbeitsweg mit dem Velo (evtl. auch in Kombination mit dem ÖV) oder zu Fuss zurückzulegen.

3. Mobilitätsmanagement im Bau- und Verkehrsdepartement

Ein grosser Teil der Mitarbeitenden des Bau- und Verkehrsdepartement nutzt bereits heute umweltfreundliche Verkehrsmittel (ÖV, Fuss, Velo) für Arbeits- und Dienstwege. Erleichtert wird dies auch durch die zentrale Lage des derzeitigen Hauptstandortes am Münsterplatz (inkl. Gebäude an der Rittergasse 4), wo sich ein Grossteil der Büroarbeitsplätze befindet (die Mehrzahl der Mitarbeitenden der Betriebe arbeiten hingegen an dezentralen Standorten).

Damit bietet sich das BVD als Pilot für Mobilitätsmanagement mit den definierten Schwerpunktsetzungen an. Die BVD-interne Analyse hat ergeben, dass in erster Linie qualitativer und quantitativer Verbesserungsbedarf bei der Infrastruktur zur Unterstützung der Velonutzung an den Standorten des BVD besteht.

Die Regelungen auf Gesamtverwaltungsebene (siehe Kapitel 2) gelten selbstverständlich auch für die Mitarbeitenden des BVD.

Im BVD selbst existieren zudem zwei Weisungen, die in Hinblick auf das Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden relevant sind:

- *Kumulative km-Entschädigung und Umweltschutz-Abo*
Diese Weisung erlaubt, ergänzend zum U-Abo und unter bestimmten Bedingungen (unverhältnismässiger Zeitaufwand mit dem ÖV), die Entschädigung einzelner Dienstfahrten mit dem eigenen PW (bis max. 1'500 km pro Jahr), was die Spesenverordnung normalerweise ausschliesst.
- *Weisung betreffend die private Benützung von Dienstfahrzeugen*
Auch diese Weisung ergänzt die kantonale Spesenverordnung dahingehend, dass bei durch die Amtsleitungen persönlich zugeteilte Dienstwagen eine Privatbenützung ausnahmsweise und nur innerhalb der Region Basel erlaubt wird, allerdings unter Abgeltung gemäss kantonaler Spesenverordnung.

3.1 Dienstwege

Für Dienstfahrten stehen den Mitarbeitenden am Münsterplatz derzeit neben sechs Car Sharing-Fahrzeugen, die zu Dienstzeiten für die Nutzung durch das BVD vorreserviert sind, auch sieben Dienstvelos und seit Frühjahr 2015 zwei Dienst-E-Bikes zur Verfügung.

Derzeit gibt es im BVD insgesamt knapp 45 Dienstvelos (d.h. eines pro ca. dreissig Mitarbeitende). Das Tiefbauamt verfügt an der Wallstrasse 22 über vier Velos sowie zwei E-Bikes und an der Brüssel Strasse über 18 Velos sowie fünf E-Bikes. Das Planungsamt sowie die Stadtgärtnerei stellen an der Rittergasse 4 je vier Dienstvelos zur Verfügung.

3.2 Zufahrt und Stellplätze

Seit Umsetzung des Verkehrskonzeptes Innenstadt am 5. Januar 2015 ist die motorisierte Zufahrt zum BVD-Hauptstandort nur noch mit einer vorab zu beantragenden Zufahrtsbewilligung möglich. Bereits vorher gab es am Hauptstandort Münsterplatz keine an Mitarbeitende des BVD vermieteten Parkplätze. Die bis Ende 2014 noch vorhandenen Motorrad-Stellplätze hat das BVD aufgehoben und durch Velostellplätze ersetzt.

Auch Kunden und Besucher werden dazu motiviert, wenn immer möglich nicht mit dem PW anzureisen. Dem BVD steht eine sehr begrenzte Anzahl von insgesamt sechs Besucherparkplätzen zur Verfügung. Velostellplätze für Mitarbeitende und Besucher sind dezentral verteilt am Hauptstandort des BVD vorhanden, wie die folgende Tabelle zeigt:

Stand 6/2015			
	Mitarbeiter- und Besuchervelos		Dienstvelos
	mit	ohne	ohne
	Parkiersystem		Parkiersystem
Domhof (nicht gedeckt)	42		
Münsterplatz 10 Keller (gedeckt)	30		
Münsterplatz 11 vor dem Gebäude (nicht gedeckt)	14		
Münsterplatz 11 Lichthof (gedeckt)	20	4	4
Rittergasse 4 vor dem Gebäude (nicht gedeckt)	74		
Rittergasse 4 Keller (gedeckt)	22		

Die verwendeten unterschiedlichen Parkiersysteme entsprechen dem heutigen Stand der Technik (Mindestabstand zwischen den Velos, Nutzbarkeit für unterschiedliche Velotypen, Rahmenanschlussmöglichkeit mit eigenem Veloschloss usw.) und werden gut angenommen.

Die vor dem Haupteingang Münsterplatz 11 angeordneten 14 Veloständer befinden sich auf Allmend und werden in erster Linie von der Kundschaft und Besuchern des BVD sowie der Schülerschaft des gegenüber liegenden Gymnasiums aber auch zum Teil durch Mitarbeitende für das kurzzeitige Abstellen von Velos genutzt.

Damit stehen aktuell knapp 200 Velostellplätze zur Verfügung. Damit ist zwar die hohe Nachfrage gedeckt, doch mangelt es an gedeckten Stellplätzen. Die Zahl der Kunden-Kurzzeitstellplätze direkt vor dem Haupteingang am Münsterplatz könnte zudem höher sein.

3.3 Kampagnen und Aktionen

Das BVD unterstützt ein umweltfreundliches Mobilitätsverhalten seiner Mitarbeitenden auch durch eine Vielzahl von Kampagnen und Aktionen. Dabei werden zwei Ziele verfolgt: Einerseits soll den Mitarbeitenden mit umweltfreundlichem Mobilitätsverhalten die entsprechende Wertschätzung zum Ausdruck gebracht werden, andererseits werden weitere Mitarbeitende zu einem solchen Mobilitätsverhalten motivieren.

In die erste Kategorie fällt der Velocheck, den das BVD jedes Frühjahr als Start in die Velosaison seinen Mitarbeitenden kostenfrei anbietet. Dabei werden Fahrräder auf ihre Betriebssicherheit überprüft und kleinere Reparaturen durchgeführt.

Um Mitarbeitende mit eher längerem Arbeitsweg zur Anschaffung eines E-Bikes zu motivieren, führte das BVD zwei Aktionen durch: 2012 nahm das Departement an der Kampagne „E-Bikes für Unternehmen“ teil. Bei dieser Kampagne des Amts für Mobilität wurde interessierten Unternehmen für zwei Wochen eine kleine Flotte von zehn E-Bikes in einem „Rundum-sorglos-Paket“ (Lieferung und Abholung, Ersatzfahrzeuge, Reparatur, Einführung ...) für dienstliche oder auch private Nutzung zur Verfügung gestellt. 2014 wurden wiederum zwei E-Bikes für mehrere Monate beim BVD eingestellt und konnten von den Mitarbeitenden genutzt werden, wenn sie nicht anderweitig gebraucht wurden.

3.4 Geplante weitere Massnahmen des Mobilitätsmanagements an den zwei Hauptstandorten des Bau- und Verkehrsdepartements

Im August 2014 wurde beschlossen, den bisherigen Hauptstandort des Bau- und Verkehrsdepartments durch einen Zweitstandort in Gehdistanz zum Münsterplatz in den zusammenhängenden Liegenschaften an der Dufourstrasse 40 und 50 zu ergänzen. Nötig wurde dieser, da das Gebäude an Rittergasse 4, in dem Bereiche des BVD untergebracht sind, wieder als Schulhaus genutzt werden soll.

Der Zweitstandort wird vom BVD gemietet, abschnittsweise saniert bzw. umgebaut und in Etappen zwischen Sommer 2016 und Ende 2017 bezogen. Aber auch am Hauptstandort am Münsterplatz 11 und 12 stehen Umbauten an. Nach vollständiger Umsetzung werden damit an jedem der beiden Standorte ca. 250 Mitarbeitende arbeiten.

Im Rahmen dieser Umbauplanungen konnte idealerweise neben anderen Aspekten (Brand-
schutz, Barrierefreiheit ...) das Anliegen eines weiteren Ausbaus der Infrastruktur für Velofahrende
und zu Fuss kommende Mitarbeitende einfließen.

3.4.1 Infrastruktur für Velofahrende und Zu-Fuss-Gehende

Folgende Ausstattung zur Unterstützung von Fuss- und Veloverkehr sind für die beiden genann-
ten Standorte vorgesehen:

Standort	Veloabstellplätze	Sonstige Velo- infrastruktur	Sonstige Ausstattung
Münsterplatz	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 100, teilweise ge- deckt, ✓ 14 Veloabstellplätze für Kunden, eben- erdig, auf Allmend 	Dienstvelos	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 2 Duschen ✓ Mobility-Standort mit 2–3 Fahrzeugen ✓ PW-Stellplätze (für Dienst- fahrzeuge und Kunden)
Dufourstrasse	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 120, gedeckt, davon 20 mit E-Ladeinfrastruktur ✓ ca. 20 Veloabstell- plätze für Kunden, ebenerdig 	Dienstvelos	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 2 Duschen ✓ 35 belüftete Garderoben- schränke ✓ Mobility-Standort mit ca. 10 Fahrzeugen ✓ 23 PW-Stellplätze (aus- schliesslich für Dienstfahr- zeuge und Kunden), 1 Gü- terumschlagplatz

Die Ausstattung mit Veloabstellplätzen entspricht der zu erwartenden Nachfrage durch Mitarbei-
tende und den zu erwartenden Kundenverkehr. Sie liegt über der aktuell für alle Bauherrschaften
im Kanton rechtlich vorgeschriebenen Mindestanzahl von Veloabstellplätzen gemäss der Veloab-
stellplatzrichtlinie aus dem Jahre 1992.

Die neue Ausstattung mit Duschen und belüfteten Garderobenschränken wird die Situation für die
Mitarbeitenden verbessern.

3.4.2 Dienstvelos

Die Dienstvelos sind bisher durchschnittlich ausgelastet, im Mittel eine Ausleihe pro Arbeitstag,
d.h. ein Ausbau des Angebots ist nicht erforderlich. Ein Problem sind hingegen die Konzentration
an nur wenigen Standorten und vor allem die teilweise auf einzelne Dienststellen eingeschränkte
Nutzbarkeit. Im Zuge der weiteren Konzentration auf die beiden Standorte Münsterplatz und
Dufourstrasse wäre – angelehnt an die Mobility-Fahrzeuge – eine bedarfsgerechte Aufteilung der
Dienstvelos auf die Standorte und eine zentrale Buchungsmöglichkeit über das Kundenzentrum
eine bedenkenswerte Optimierung.

3.5 Fazit Mobilitätsmanagement im Bau- und Verkehrsdepartment

Allgemein kann für das BVD festgestellt werden, dass es bei den in seinem Einflussbereich
liegenden Massnahmen des Mobilitätsmanagements auf gutem Weg ist. In Hinblick auf die weite-
ren Standorte und die Mitarbeitenden in den Betrieben besteht noch Überprüfungs- und Hand-
lungsbedarf, der schrittweise und mittelfristig angegangen werden kann. Die Massnahmen im
Rahmen des Mobilitätsmanagements sind auch aus Sicht des seit 2013 im BVD betriebenen
Gesundheitsmanagements positiv zu beurteilen und begrüssenswert.

4. Checkliste Mobilitätsmanagement für weitere Departemente

Auf der Basis der inzwischen langjährigen Erfahrungen des BVD und unter Berücksichtigung der vorhandenen Grundlagen hat der Regierungsrat beschlossen, den Departementen folgende Mindestvorgaben für ein Mobilitätsmanagement vorzugeben. Dabei muss natürlich neben weiteren Rahmenbedingungen (Lage, Standorte, Anbindung, Angebot an PW-Stellplätzen, Dienstfahrzeuge) besonders die spezifische Mitarbeitendenstruktur des jeweiligen Departments berücksichtigt werden (z.B. Arbeitszeitmodelle). Das Bau- und Verkehrsdepartement bietet an, die Konzeption und Umsetzung fachlich zu unterstützen:

- Mobilitätsinformationen für neu eintretende Mitarbeitende bereitstellen
- Bedarf PW-Stellplätze für Mitarbeitende und Kundschaft regelmässig überprüfen und gegebenenfalls reduzieren
- Veloinfrastruktur mindestens in Qualität und Quantität gemäss der kantonalen Richtlinie erstellen
- Gebäude soweit möglich mit Duschen/Garderoben ausstatten
- Einrichtung von Standorten für Car Sharing-Autos (Mobility) auf Staatsareal zur Reduktion des Dienstfahrzeugpools prüfen
- Dienstvelos inkl. E-Bikes (und notwendige Schnelladeinfrastruktur) wo sinnvoll bereitstellen
- Angebote wie Telearbeit, Telefon-, Video- und Audiokonferenzen technisch und organisatorisch unterstützen zur Vermeidung von verzichtbaren Arbeits- und Dienstwegen
- Förderkampagnen wie „bike to work“, „Velocheck“, „Schritt auf Tritt“, „E-Bikes für Unternehmen“, „Mobilitätswoche Basel-Dreiland“, „slow-up“ anbieten und kommunikativ unterstützen

5. Antrag

Die laufende Umsetzung im Bau- und Verkehrsdepartement als Pilot dient als Grundlage für die Umsetzung von Mobilitätsmanagement in den anderen Departementen. Diese werden – z.T. in Abstimmung mit geplanten Bau- und Umbauvorhaben – die in der Checkliste unter Punkt 4 aufgeführten Massnahmen zum Mobilitätsmanagement prüfen und abgestimmt auf die Bedürfnisse der Dienststellen umsetzen.

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Luethi-Brüderlin und Konsorten betreffend „Mobilitätsmanagement“ als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin