



An den Grossen Rat

25.0427.01

BVD/P250427

Basel, 19. November 2025

Regierungsratsbeschluss vom 18. November 2025

Ratschlag

**betreffend Umsetzung des Mobilitätsmanagementkonzepts für die
Kantonsverwaltung Basel-Stadt**

Inhalt

1. Begehren.....	3
2. Ausgangslage.....	3
3. Verkehrsaufkommen der Kantonsverwaltung	4
3.1 Arbeitsverkehr.....	4
3.2 Geschäftsfahrten.....	5
3.3 Kantonaler Fahrzeugpark.....	6
3.4 Homeoffice.....	6
4. Mobilitätsmanagement in der Kantonsverwaltung.....	7
4.1 Überblick Konzept.....	7
4.2 Massnahmen zur Emissionsminderung	8
4.2.1 Beitrag an ÖV-Kosten Arbeitsweg: Jobticket	8
4.2.2 Beitrag an Velo-Kosten Arbeitsweg: Velopauschale	9
4.2.3 Verbesserung der Veloparkierung an Verwaltungsstandorten.....	9
4.2.4 Einrichtung von Veloverleih-Standorten auf Staatsareal	9
4.2.5 Bereitstellung von Ladestationen für E-Fahrzeuge an Verwaltungsstandorten	10
4.2.6 Revision Parkierungsreglement	10
4.2.7 Mobilitätsberatung für Dienststellen und Kantonsmitarbeitende	11
4.2.8 Entwicklung weitergehender Massnahmen	11
4.3 Massnahmen zur Optimierung von Grundlagen und Monitoring	12
4.3.1 Periodische Erhebung zum Verkehrsverhalten	12
4.3.2 Monitoring Entwicklung Mitarbeitendenparkplätze	12
4.3.3 Monitoring CO ₂ -Ausstoss der kantonalen Fahrzeugflotte	12
5. Finanzielle Auswirkungen	13
6. Prüfungen	14
7. Antrag.....	14

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, Ausgaben von 1,76 Mio. Franken zu bewilligen. Diese teilen sich auf: in einmalige Ausgaben von 1,1 Mio. Franken für die Realisation der Massnahmen gemäss Mobilitätsmanagementkonzept sowie wiederkehrende Ausgaben von 660'000 Franken für die Einführung der Velopauschale für die Kantonsverwaltung. Mit dem Mobilitätsmanagementkonzept soll der Arbeits- und Geschäftsverkehr der Verwaltung umweltverträglich weiterentwickelt werden. Das Konzept ist zudem die Massnahme für das Handlungsfeld Mobilität in der Strategie «Klimaneutrale Verwaltung». Diese Strategie zielt darauf ab, bei den direkten Emissionen der Verwaltung bis 2030 Netto Null zu erreichen und die indirekten Emissionen so weit wie möglich zu reduzieren.

2. Ausgangslage

Mit Beschluss zur Klimaschutzstrategie «Netto-Null 2037» hat der Regierungsrat die Weichen für die Umsetzung des verfassungsmässigen Auftrags von Netto-Null Treibhausgasemissionen bis 2037 gestellt. Beim Klimaschutz wird die Kantonsverwaltung hierbei eine Vorbildrolle einnehmen und ihre direkten Treibhausgasemissionen bereits bis 2030 auf Netto-Null senken und die indirekten Emissionen so weit wie möglich reduzieren. Die Strategie «Klimaneutrale Verwaltung»¹ zeigt auf, wie das Netto-Null-Ziel 2030 für die Verwaltung erreicht werden kann. Auch wenn genaue Daten fehlen, lässt sich feststellen, dass die Mobilität für rund ein Drittel bis die Hälfte der direkten und indirekten Treibhausgasemissionen der Kantonsverwaltung verantwortlich ist.² Eine umweltfreundliche Abwicklung des Arbeitsweges sowie der Geschäftsfahrten ist wichtig. Der Regierungsrat hat deshalb immer wieder einzelne Massnahmen ergriffen. Die wichtigsten bereits umgesetzten Massnahmen zu Gunsten einer umweltfreundlichen Mobilität der Verwaltung sind:

- Parkplatz-Reglement für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (SG 163.900): Die seit 1995 geltende Verordnung macht restriktive Bestimmungen, wer auf Staatsareal parkieren darf und zur Festlegung von Parkgebühren für Mitarbeitende: Die Verordnung wurde 2015 und 2016 aktualisiert.
- Spesenverordnung (SG 164.420): Vorgabe, dass der ÖV für Dienstfahrten zu bevorzugen ist und Flugreisen unter 1'000 km grundsätzlich untersagt sind; Möglichkeit von pauschalen Velospesen und einem U-Abo für Geschäftsfahrten.
- Gesamtkonzept Elektromobilität (2020): Bei Ersatzbeschaffungen sollen ausschliesslich Elektrofahrzeuge erworben werden, sofern dadurch keine leistungsmässigen Nachteile gegenüber einem Fahrzeug mit einem Verbrennungsmotor anfallen.
- Reduktion der kantonalen Fahrzeugflotte und Ersatz durch Carsharing-Fahrzeuge.
- Verbesserte Veloabstellplatzsituation und Duschen an verschiedenen Standorten.
- Diverse Sensibilisierungsmassnahmen – teilweise für die ganze Verwaltung wie z. B. bike to work, teilweise für einzelne Dienststellen wie z. B. ein Velocheck-Tag.

Seit 2015 gibt es zudem eine «Checkliste Mobilitätsmanagement»³, die der Regierungsrat zur Umsetzung durch die Departemente zur Verfügung stellt. Ein umfassendes und verbindliches Gesamtkonzept fehlt aber.

¹ <https://www.bs.ch/schwerpunkte/klima/klimaschutz#klimaschutzstrategie>

² Eine Studie des Ingenieurbüros EBP hat im 2020 festgestellt, dass im JSD 63% der Treibhausgasemissionen des Departements auf den Mobilitätsbereich (Geschäftsfahrten und Arbeitsverkehr) entfallen. Analoge Analysen für das Amt für Umwelt und Energie und für das Lufthygieneamt beider Basel kamen auf einen Anteil von 30 bis 43%.

³ <https://www.mobilitaet.bs.ch/gesamtverkehr/mobilitaetsmanagement/mobilitaetsmanagement-in-der-verwaltung.html>

Die bisherigen Massnahmen reichen nicht aus, um das Ziel einer klimaneutralen Verwaltung zu erreichen. Es braucht zusätzlich:

- eine zentrale Projektstelle für eine effektive Umsetzung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements,
- Erhöhung der Anreize für eine umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl auf Dienstfahrten aber auch auf dem Arbeitsweg,
- verlässliche Grundlagendaten für weiterführende Massnahmen.

Der Regierungsrat hat das Jobticket für Mitarbeitende der kantonalen Verwaltung eingeführt. Mit dem vergünstigten U-Abo des TNW erhöht der Kanton die Arbeitgeberattraktivität und fördert die klimafreundliche Mobilität. Für Auszubildende werden die Kosten für das U-Abo vollständig übernommen. Die Kosten von 1,38 Millionen Franken wurden vom Grossen Rat bewilligt (Geschäft 24.1748).

3. Verkehrsaufkommen der Kantonsverwaltung

3.1 Arbeitsverkehr

In der Kantonsverwaltung arbeiten zurzeit rund 12'300 Mitarbeitende (Festangestellte, inkl. Auszubildende). Knapp 50% wohnen im Kanton Basel-Stadt und gut 30% im Kanton Basel-Landschaft. Weitere je 5% wohnen in den Kantonen Aargau und Solothurn. In der übrigen Schweiz wohnen 2%, in Deutschland 6% und in Frankreich 3%.

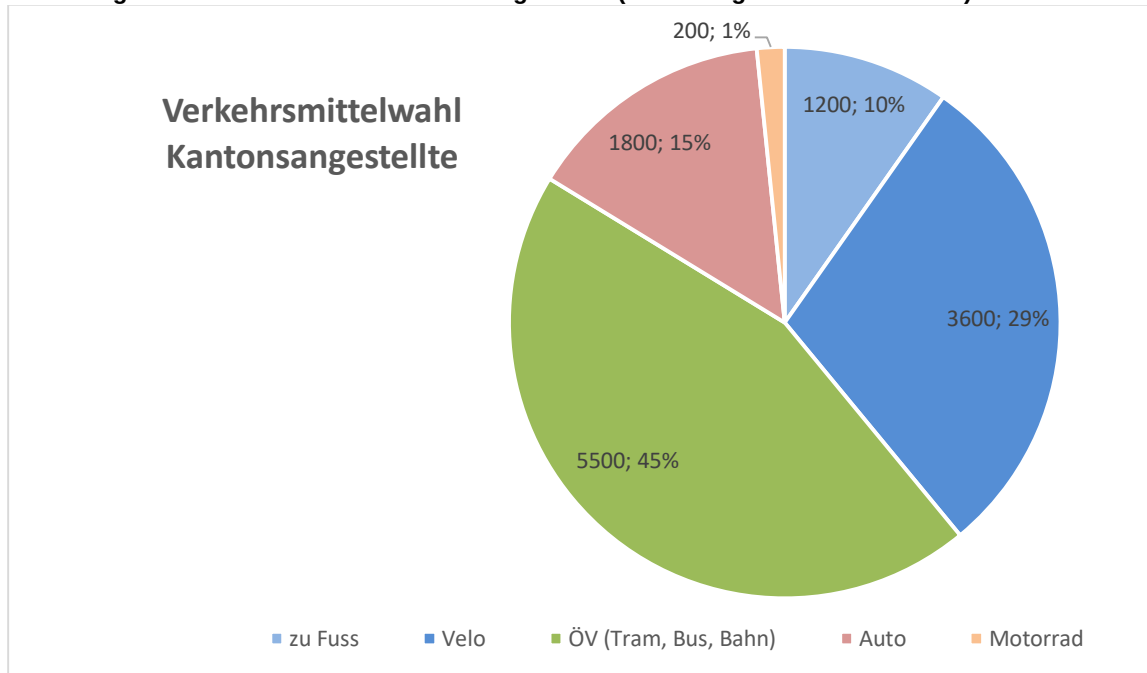
Für eine Analyse der Wohnorte nach Verkehrsgunst kann die Einteilung des Agglomerationsprogramms nach Raumtypen⁴ verwendet werden:

- 76% der Mitarbeitenden wohnen in Basel oder in einem inneren Korridor gemäss Agglomerationsprogramm. Diese Personen haben somit alle sehr gute Voraussetzungen, um zu Fuss oder mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr zur Arbeit zu gelangen.
- 9% der Kantonsmitarbeitenden wohnen in einem äusseren Korridor gemäss Agglomerationsprogramm. Diese Personen haben bereits einen erheblichen Arbeitsweg und nur in Ausnahmefällen ein qualitativ gutes ÖV-Angebot.
- 6% der Kantonsmitarbeitenden wohnen im ländlichen Raum innerhalb der Agglomeration Basel. Auch diese Personen müssen eine erhebliche Distanz zum Arbeitsort zurücklegen. Die ÖV-Verbindungen sind in der Regel wenig attraktiv. Sie lassen sich aufgrund der Bevölkerungsdichte im ländlichen Raum auch nicht relevant ausbauen.
- 8% der Kantonsmitarbeitenden wohnen ausserhalb der Agglomeration Basel. Diese Personen haben alle einen weiten Arbeitsweg und nur teilweise ein qualitativ gutes ÖV-Angebot.

Aktuelle Daten zur Verkehrsmittelwahl der Kantonsangestellten liegen nicht vor. Aus einer alten Umfrage bei den Kantonsangestellten von 2008 und aktuellen Daten über alle Beschäftigten mit Arbeitsort Basel-Stadt lassen sich folgende Verkehrsmittelanteile abschätzen:

⁴ <https://www.aggloprogramm.org/de/korridore>

Abbildung 1: Verkehrsmittelwahl Kantonsangestellte (Schätzung Anzahl bzw. Anteil)



Von den rund 1'800 Personen, die mit dem Auto zur Arbeit kommen, parkieren rund 200 auf Staatsarealen und 67 Personen (Stand Mai 2023) haben eine Pendlerparkkarte. Die übrigen mieten sich vermutlich einen privaten Parkplatz. Die rund 200 Motorradfahrenden dürften ihr Fahrzeug in der Regel im Strassenraum abstellen.

Für die rund 3'600 Personen, die mit dem Velo zur Arbeit kommen, stehen etwa 3'000 Veloabstellplätze auf Staatsarealen zur Verfügung. Bereits für den heutigen Bedarf fehlen demnach rein rechnerisch mehrere hundert Veloabstellplätze.

3.2 Geschäftsfahrten

Auch bei den Geschäftsfahrten liegen keine aktuellen Daten vor, weder zur Häufigkeit von Dienstfahrten noch zur Verkehrsmittelwahl. Eine zentrale Erfassung solcher Daten wird nicht gemacht und wäre sehr aufwändig, da die Dienstfahrten entweder nur als Pauschale⁵ oder über eine Spesenabrechnung ohne detaillierte Erfassung von Reiseweg und Verkehrsmittel abgegolten werden.

Gemäss einer Mitarbeitendenbefragung bei Büroangestellten des Kantons von 2008 wurden damals 42% der Dienstfahrten mit dem öffentlichen Verkehr durchgeführt; 36% erfolgten zu Fuss oder mit dem Velo und 21% mit dem Auto. Unklar bleibt, zu welchem Anteil Privatautos und Dienstfahrzeuge verwendet wurden. Es ist zu vermuten, dass der Autoanteil seit 2008 eher abgenommen hat. Unklar bleibt auch die Anzahl Dienstfahrten. Aus der alten Erhebung ist nur bekannt, dass rund die Hälfte der Mitarbeitenden nie oder nur selten Dienstfahrten ausübt.

Dies deckt sich mit der Tatsache, dass heute (Stand Juli 2023) nur 137 Personen eine Velopauschale für Dienstfahrten und nur 269 Personen ein geschäftliches U-Abo beziehen. Das sind also rund 3% der Kantonsangestellten, die regelmässig unterwegs sind und mehr als durchschnittlich vier Dienstfahrten pro Woche aufweisen. Eine Überprüfung der Spesenverordnung ist im Zusammenhang mit der Einführung der Velopauschale vorgesehen (vgl. Kap. 4.2.2).

⁵ Gemäss Spesenreglement des Kantons erhalten Mitarbeitende, die mehr als 4 Dienstfahrten pro Woche ausführen, eine Velopauschale von 300 Franken oder ein vom Kanton finanziertes U-Abo.

Über das SBB-Businessportal wurden 2022 total 5'414 Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr abgerechnet. Das ist jährlich etwa eine halbe Fahrt pro Mitarbeiterin bzw. pro Mitarbeiter. Die Durchschnittskosten pro Fahrt betrugen rund 44 Franken, das entspricht ungefähr einer durchschnittlichen Fahrt nach Bern oder Zürich.

Bei der Carsharing Genossenschaft Mobility wurden 2022 von Kantonsangestellten total 1'712 Reservationen für Dienstfahrten getätigt und dabei 50'954 km gefahren. Die mittlere Fahrtlänge betrug damit knapp 30 km. Carsharing-Autos werden also primär für Geschäftsfahrten innerhalb der Region benutzt.

Über den Anteil Geschäftsfahrten mit privaten Autos liegen keine Angaben vor. Geschäftsfahrten mit kantonalen Fahrzeugen sind in den Angaben gemäss Kapitel 3.3 enthalten.

Eine Übersicht über die Flugreisen hat der Regierungsrat im Rahmen der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Pascal Messerli betreffend «Flug- und Klimabilanz der Basler Regierung und Verwaltung» gegeben (Geschäft 24.5037). Demnach haben in den Jahren 2019 bis 2022 alle Kantonsangestellten zusammen jährlich etwa 80 Flüge pro Jahr absolviert.

3.3 Kantonaler Fahrzeugpark

Bei der Motorfahrzeugkontrolle sind insgesamt 943 Motorfahrzeuge auf kantonale Departemente oder Dienststellen zugelassen (Stand November 2023).

Die grössten Fahrzeugbesitzenden sind die Blaulichtorganisationen im Justiz- und Sicherheitsdepartement (JSD) sowie das Tiefbauamt (inkl. Stadtreinigung) und die Stadtgärtnerei im Bau- und Verkehrsdepartement (BVD). Beide Departemente haben rund 400 Motorfahrzeuge. Während beim JSD die Personenwagen dominieren, sind es im BVD Spezialfahrzeuge sowie Last- und Lieferwagen. Auch das Erziehungsdepartement verfügt über eine erhebliche Menge an Spezialfahrzeugen, insbesondere zum Unterhalt der Sportanlagen. In den übrigen Departementen gibt es nur vereinzelte Fahrzeuge, meistens Personenwagen. In den meisten Departementen gibt es zudem einen Anteil an schnellen E-Bikes. Konventionelle Velos und langsame E-Bikes zählen nicht als Motorfahrzeuge und sind deshalb in der Gesamtzahl nicht enthalten. Gemäss einer Umfrage bei den Generalsekretariaten aller Departemente dürften knapp 100 Dienstvelos zur Verfügung stehen – etwa hälftig langsame E-Bikes und konventionelle Velos.

Ohne schnelle E-Bikes umfasst die kantonale Fahrzeugflotte 810 Fahrzeuge. Der Anteil an Diesel- (62%) und Benzin-Fahrzeugen (17%) ist nach wie vor hoch. Gasbetriebene Fahrzeuge machen 1% aus. 19% der Fahrzeuge verfügen über einen reinen Elektroantrieb. Bei den Last- und Lieferwagen fahren bereits je 25% elektrisch. Bei den Personenwagen sind es dagegen erst 17% und bei den Spezialfahrzeugen 14%. Bei Letzteren spiegelt sich die noch geringere Verfügbarkeit (Stand 2023).

Angaben zur Fahrleistung der einzelnen Fahrzeuge liegen nur zum kleinen Teil vor. Grob abgeschätzt kann von einer jährlichen Fahrleistung von 10'000 km pro Fahrzeug ausgegangen werden. Die kantonale Motorfahrzeugflotte (exkl. schnelle E-Bikes) produziert damit jährlich etwa 8.1 Mio. Fahrzeugkilometer.

3.4 Homeoffice

Der Wegfall der Arbeitswege bei Homeoffice trägt positiv zur Verringerung der CO₂-Emissionen bei. Aus verschiedenen betrieblichen Gründen sind der Tätigkeit im Homeoffice jedoch Grenzen gesetzt. Zudem werden zumindest Teile der eingesparten Arbeitswege durch eine Erhöhung des sonstigen Verkehrsaufkommens (z. B. Einkauf, Freizeit) kompensiert.

4. Mobilitätsmanagement in der Kantonsverwaltung

4.1 Überblick Konzept

Auch wenn keine präzisen Daten vorliegen, zeigen die Analysen gemäss Kapitel 3, dass die Mitarbeitenden der kantonalen Verwaltung bereits heute zu einem hohen Anteil mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind. Auch die Elektrifizierung der kantonalen Flotte ist deutlich überdurchschnittlich. Die Analysen zeigen aber auch, dass es zum Erreichen einer klimaneutralen Verwaltung noch erheblicher Anstrengungen bedarf.

Vor diesem Hintergrund strebt das neu erarbeitete Mobilitätsmanagementkonzept der Kantonsverwaltung folgende Ziele an:

- Reduktion der **direkten** Treibhausgasemissionen der Verwaltung im Handlungsfeld Mobilität auf «Netto-Null» bis 2030;
- Reduktion der **indirekten** Treibhausgasemissionen (Scope 2+3) der Verwaltung im Handlungsfeld Mobilität so weit als möglich;⁶
- Vorbildwirkung der kantonalen Verwaltung im Bereich Mitarbeitendenmobilität gegenüber privaten Arbeitgebenden, Gemeindeverwaltungen und staatsnahen Betrieben;
- Image der Kantonsverwaltung als attraktiver Arbeitgeber mit Massnahmen im Bereich Mobilität festigen und ausbauen.

Das hier beschriebene Konzept definiert zum Erreichen dieser Ziele ein Bündel neuer Massnahmen, das auf den bestehenden Massnahmen gemäss Kapitel 2 aufbaut (wie Spesenverordnung, Parkplatz-Reglement, Elektrifizierung kantonale Fahrzeugflotte) und folgende Bereiche abdeckt:

- **Anreize für umweltfreundliches Verhalten auf dem Arbeitsweg**
Mit dem Jobticket und einer Velopauschale sollen die Mitarbeitenden einen Anreiz erhalten, nicht mit dem Auto zur Arbeit zu fahren. Diese Massnahmen sollen als Lohnnebenleistungen (sog. «Fringe Benefits») gewährt werden. Zudem soll das Reglement betreffend Parkieren von Motorfahrzeugen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf Staatsarealen überprüft und aktualisiert werden.
- **Optimierung Infrastruktur**
Mit zusätzlichen Veloabstellplätzen, der Einrichtung von Veloverleihstationen auf Staatsarealen und mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge will der Regierungsrat die Rahmenbedingungen für einen erhöhten Veloanteil und eine raschere Elektrifizierung der Fahrzeugflotte schaffen.
- **Sensibilisierung und Informationen**
Mit einer Wissensaustausch-Plattform, einer spezifischen Informationsvermittlung und einer Beratungsstelle will der Regierungsrat dafür sorgen, dass die neuen Angebote optimal bekannt und genutzt werden.
- **Verbesserte Datengrundlagen**
Eine regelmässige (anonyme) Mitarbeitendenumfrage zum Verkehrsverhalten sowie ein Monitoring der Anzahl Parkplätze und der CO₂-Emissionen der kantonalen Fahrzeugflotte liefern die Grundlagen, um die Wirkung der Massnahmen überprüfen und nach Bedarf neue Massnahmen erarbeiten bzw. die bestehenden Massnahmen optimieren zu können.

Zur Realisation dieser Massnahmen soll beim Amt für Mobilität im BVD eine zeitlich befristete Projektstelle «Umsetzung Mobilitätsmanagement» eingerichtet werden. Diese Stelle ist für die erfolgreiche Etablierung der Massnahmen von entscheidender Bedeutung. Nur mit einer fachkundigen

⁶ für Scope 2 Emissionen auf «Netto-Null» bis 2040 gemäss Art. 10 KIG

Person, die die Gesamtverantwortung trägt, wird es gelingen, die Massnahmen gemeinsam mit den verschiedenen Beteiligten (z.B. Infrastrukturmassnahmen wie Ladestationen oder Lenkungs-massnahmen wie die Velopauschale) effizient umzusetzen. Diese Stelle soll zudem Dienststellen sowie kantonsnahe Betriebe in Bezug auf Mobilitätsmanagementmassnahmen beraten und das Gesamtkonzept weiterentwickeln.

Mit den jetzt geplanten Massnahmen wird der Verkehr auf dem Arbeitsweg und die Dienstfahrten inkl. Werkverkehr adressiert. Unter Werkverkehr wird der Verkehr verstanden, der von Kantonsmitarbeitenden in der Ausübung ihrer Tätigkeiten, z. B. in der Stadtreinigung oder im Grünflächenunterhalt, direkt verursacht wird.

Der Verkehr von Besuchenden der kantonalen Verwaltung, der Schulweg und Schulausflüge sowie die Warenanlieferung an den Kanton sind im vorliegenden Konzept bewusst noch nicht bearbeitet. Diese Verkehrsarten dürften im Vergleich mit dem Arbeitsverkehr und den Geschäftsfahrten von untergeordneter Bedeutung sein. Es wird Aufgabe der Projektstelle «Umsetzung Mobilitätsmanagement» sein, die Relevanz dieser Verkehrsarten aufzuzeigen, sowie bei Bedarf weitere Massnahmen abzuleiten und umzusetzen.

Der Homeoffice-Anteil kann nicht aus einer rein verkehrlichen Sicht betrachtet werden, sondern betrifft insbesondere Aspekte der Arbeitsorganisation. Zudem müssen Überlegungen zum Bedarf und der Bewirtschaftung der Büroarbeitsplätze einfließen. Massnahmen im Bereich Arbeitszeitgestaltung und -organisation, einschliesslich Homeoffice, werden deshalb im übergeordneten Projekt «Arbeitgeberattraktivität steigern» bearbeitet.

Die Elektrifizierung der kantonalen Fahrzeugflotte ist die wichtigste Massnahme, um die direkten Treibhausgasemissionen der kantonalen Verwaltung zu reduzieren. Der Regierungsrat hat diese Elektrifizierung bereits im Rahmen des Gesamtkonzepts Elektromobilität festgelegt. Mit der Bereitstellung von Ladestationen gemäss den Ausführungen in Kapitel 4.2.5 wird die Umsetzung unterstützt. Weitergehende Massnahmen braucht es nicht. Das geplante Monitoring der CO₂-Emissionen wird zeigen, ob die Umsetzung gemäss dem Ziel der klimaneutralen Verwaltung gelingt.

Im Bereich Flugverkehr, Carsharing, Dienstvelos oder verstärkte ÖV-Nutzung für Dienstfahrten werden keine neuen Massnahmen vorgeschlagen. Die vorhandenen zentralen Regelungen sind ausreichend (z. B. Spesenverordnung, Elektrifizierung kantonale Fahrzeugflotte, gemäss Kapitel 2). Weitergehende Massnahmen können einzelne Dienststellen entsprechend ihren Bedürfnissen selbst ergreifen. Die neue Projektstelle «Umsetzung Mobilitätsmanagement» soll hier beraten und unterstützen.

4.2 Massnahmen zur Emissionsminderung

4.2.1 Beitrag an ÖV-Kosten Arbeitsweg: Jobticket

Kurzbeschreibung:

Der Grosse Rat hat entsprechend dem Ratschlag des Regierungsrats vom 4. Juni 2024 mit dem neuen § 17a Lohngesetz eine formell-gesetzliche Grundlage für die Ausrichtung von Lohnnebenleistungen an die Mitarbeitenden der kantonalen Verwaltung geschaffen. Gestützt darauf hat der Regierungsrat das Jobticket für Mitarbeitende der kantonalen Verwaltung eingeführt und so die klimafreundliche Mobilität auf dem Arbeitsweg gefördert.

Die Gesamtkosten in Höhe von 1,38 Mio. Franken hat der Grosse Rat am 26. Juni 2025 mit GRB 25/26/08G bewilligt. Damit können jetzt alle Mitarbeitenden ein Jobticket beziehen.

4.2.2 Beitrag an Velo-Kosten Arbeitsweg: Velopauschale

Kurzbeschreibung:

Die Mitarbeitenden, die regelmässig mit dem Velo zur Arbeit fahren, verhalten sich genauso umweltverträglich wie Personen, die mit dem öffentlichen Verkehr anreisen. Ihnen soll daher als Alternative zum Jobticket eine Velopauschale angeboten werden. Diese pauschale Entschädigung soll 150 Franken pro Jahr betragen. Mit dem Betrag ist z.B. ein jährlicher kleiner Veloservice finanzierbar. Der Regierungsrat regelt weitere Einzelheiten in der Verordnung betreffend Lohnnebenleistungen bzw. in der Spesenverordnung. Er stellt dabei sicher, dass kein Doppelbezug von Velopauschale und Jobticket möglich ist. Geplant ist die Einführung der Velopauschale per 1. Januar 2027.

Die Velopauschale leistet gemeinsam mit dem Jobticket einen Beitrag, um den heutigen Anteil am motorisierten Individualverkehr auf dem Arbeitsweg von ca. 15% zu reduzieren. Die Velopauschale hilft aber auch, heutige Velofahrende in ihrem Verhalten zu bestärken und eine Rückverlagerung aufs Auto zu verhindern. Die Stadt Bern kennt für ihre Angestellten eine solche Velopauschale bereits seit einigen Jahren.

Kosten:

Gemäss Kapitel 3.1 fahren heute rund 30% der Kantonsmitarbeitenden mit dem Velo zur Arbeit. Die Einführung der Velopauschale verursacht damit Kosten von ca. 660'000 Franken pro Jahr.

4.2.3 Verbesserung der Veloparkierung an Verwaltungsstandorten

Kurzbeschreibung:

Gemäss Kapitel 3.1 fehlen bereits für den heutigen Bedarf rechnerisch ein paar Hundert Veloabstellplätze. Falls die angestrebte Verlagerung vom Auto zum Velo und zum öffentlichen Verkehr erreicht werden kann, wird die Nachfrage nach Veloabstellplätzen weiter zunehmen. Die Zahl der zur Verfügung stehenden Veloabstellplätze soll deshalb an allen Standorten entsprechend dem Bedarf ausgebaut werden.

Um die gewünschte Verlagerungswirkung zu erreichen, ist es wichtig, dass die Veloabstellplätze gut erreichbar, überdacht und mit einem geeigneten Ständersystem ausgerüstet sind. Zudem sollen rund 20% der Veloabstellplätze mit Steckdosen für das Laden von E-Bikes ausgerüstet werden. In grösseren Veloräumen soll auch eine Reparatur-Station (Luftpumpe mit Werkzeugen) zur Verfügung gestellt werden.

Kosten:

Die Kosten für den Bau von mehreren Hundert neuen Veloabstellplätzen und die Optimierung bestehender Veloabstellplätze sind nur sehr grob abschätzbar. Der Regierungsrat rechnet hierfür mit einmaligen Aufwendungen von ca. 0,5 Mio. Franken. Diese Kosten sind nicht Bestandteil des vorliegenden Ratschlags. Die Finanzierung erfolgt für Neubauten und grössere Sanierungen im Rahmen des ordentlichen Bewilligungsprozesses (u.a. Ratschläge). Kleinere Anpassungen werden über die Unterhaltspauschale für Verwaltungsgebäude abgerechnet.

4.2.4 Einrichtung von Veloverleih-Standorten auf Staatsareal

Kurzbeschreibung:

Die Förderung von Shared Mobility ist ein wichtiger Aspekt der Mobilitätsstrategie des Kantons Basel-Stadt. Die Nutzung geteilter Velos ist nicht nur umweltfreundlich, sondern spart auch Platz und ist damit besonders stadtgerecht. Das Veloverleihsystem «VeloSpot Basel» stellt der Basler Bevölkerung aktuell (Stand Juni 2025) 910 Velos und E-Bikes an knapp 300 Verleihstationen zur Ausleihe zur Verfügung. Die Einrichtung von zusätzlichen Bikesharing-Standorten an geeigneten Verwaltungsstandorten macht die Nutzung des Sharingangebots für Mitarbeitende sowohl für Geschäftsfahrten wie auch für den Arbeitsweg attraktiv. Den Mitarbeitenden wird so die Gelegenheit geboten, je nach Bedürfnis ein normales Velo oder ein E-Bike auszuleihen und diese auch für

Einwegfahrten zu verwenden. Das Angebot ergänzt die Nutzung von Privat- und Dienstvelos. Es soll auch den Bedarf nach Dienstvelos reduzieren und damit mittelfristig Kosten einsparen.

Das BVD hat im September 2025 für seine Angestellten als Ergänzung/Teilersatz der Geschäftsvelos ein Verwaltungsabo mit dem Veloverleihanbieter Publibike abgeschlossen. Das Abo berechtigt die Mitarbeitenden für Fahrten im lokalen Netz von Basel und den umliegenden Gemeinden. Das Verwaltungsabo soll mittelfristig dazu führen, dass es weniger Ersatzbeschaffungen für Dienstvelos im BVD braucht. Ob eine Ausdehnung auf weitere Departemente zweckmässig ist, wird separat geprüft. Auch die Städte Bern und Zürich kennen ein solches Verwaltungsabo.

Kosten:

Es wird davon ausgegangen, dass mit der Bereitstellung von neuen Standorten keine Kosten anfallen, da Abgeltungen an den Sharinganbieter mit Mietzinsen für die zur Verfügung gestellten Flächen kompensiert würden.

4.2.5 Bereitstellung von Ladestationen für E-Fahrzeuge an Verwaltungsstandorten

Kurzbeschreibung:

Um die kantonale Fahrzeugflotte vollständig zu elektrifizieren, braucht es nicht nur die Beschaffung der entsprechenden Fahrzeuge, sondern auch Ladestationen an den Verwaltungsstandorten. Die Beschaffung der Ladestationen soll zentral erfolgen, damit wird ein sicherer und effizienter Betrieb der Ladestationen gewährleistet. Speziell zu beachten ist die Sicherstellung der Einsatzbereitschaft von sicherheitsrelevanten Elektrofahrzeugen in Krisensituationen (Notstromversorgung) und deren Einbindung ins kantonale BCM⁷.

Kosten:

Die Kosten für die Einrichtung der Ladestationen sind nur sehr grob abschätzbar. Der Regierungsrat rechnet hierfür mit Aufwendungen von ca. 0,5 bis 1,5 Mio. Franken. Diese Kosten sind nicht Bestandteil des vorliegenden Ratschlags. Die Finanzierung erfolgt für Neubauten und grössere Sanierungen im Rahmen des ordentlichen Bewilligungsprozesses (u.a. Ratschläge). Kleinere Anpassungen werden über die Unterhaltspauschale für Verwaltungsgebäude abgerechnet.

4.2.6 Revision Parkierungsreglement

Kurzbeschreibung:

Die Abklärungen haben ergeben, dass das aktuelle Reglement betreffend Parkieren von Motorfahrzeugen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf Staatsarealen in einzelnen Punkten veraltet ist und sehr heterogen angewendet wird. Der Regierungsrat hat deshalb dessen Überarbeitung bereits beauftragt.

Kosten:

Die Revision des Parkierungsreglements wird federführend durch die Projektstelle erarbeitet. Es fallen keine Sachkosten an.

4.2.6.1 Informationskampagnen und Wissensaustausch-Plattform

Kurzbeschreibung:

Damit die geplanten Anreize und Infrastrukturmassnahmen ihre volle Wirkung erzielen können, braucht es begleitende Informationsmassnahmen. Damit sollen die Vorteile umweltfreundlicher Verkehrsmittel für die Allgemeinheit aber auch der Nutzen für die einzelnen Verkehrsteilnehmenden aufgezeigt und einfach zugänglich gemacht werden. Geplant ist eine Wissensaustausch-Plattform. Informationskampagnen sollen regelmässig darauf verweisen.

⁷ Business Continuity Management - BCM ist der Prozess zur Erstellung eines Plans, um sicherzustellen, dass wesentliche Geschäftsfunktionen im Falle einer Katastrophe oder eines anderen unerwarteten Ereignisses fortgesetzt werden können.

Die Wissensaustausch-Plattform dient als Nachschlagewerk: Sie stellt alle relevanten Richtlinien, Informationen und Bildungsmaterialien zur Verfügung. Sie enthält Ausführungen, die komplexe Sachverhalte⁸ vereinfachen und die Mitarbeitenden direkt ansprechen. Die Materialien erleichtern den Mitarbeitenden die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel in ihrem Arbeitsalltag. Sie sollen auch Lust machen, neues Verhalten auszuprobieren und das eigene Verhalten zu hinterfragen. Die Plattform ist auf dem Intranet des Kantons (3KP) integriert. Gewisse Informationen können auch auf der öffentlichen Webseite zugänglich gemacht werden und so über die Kantonsverwaltung hinauswirken. Als Vorbild dient ein analoges Angebot des Kantons Bern (<https://www.bemobil.sites.be.ch/de/start.html>).

Die Informationskampagnen kommunizieren die wichtigsten Inhalte der Wissensaustausch-Plattform adressatengerecht an alle Kantonsmitarbeitenden. Durch gezielte Wiederholungen stellen sie zudem sicher, dass die Inhalte der Wissensaustausch-Plattform auch gefunden werden. Eine erste Informationskampagne dient konkret der Bekanntmachung der neuen Angebote wie Jobticket und Velopauschale. Spätere Informationskampagnen konzentrieren sich auf die Vorteile umweltfreundlicher Verkehrsmittel und regen dazu an, auf umweltfreundliche Verkehrsmittel umzusteigen. Als Informationsmittel können unter anderem digitale Mittel wie ein E-Mail-Newsletter oder Intranet-Mitteilungen dienen. Aber auch Printprodukte wie Info-Flyer oder Testimonial-Plakate sind vorgesehen. Botschaften und Tonalität werden dabei entsprechend den Bedürfnissen und Präferenzen der jeweiligen Unterzielgruppen angepasst.

Kosten:

Für den Aufbau der Plattform ist die Projektstelle zuständig. Für die laufenden Informationskampagnen fallen Kosten von rund 190'000 Franken an.

4.2.7 Mobilitätsberatung für Dienststellen und Kantonsmitarbeitende

Kurzbeschreibung:

Die Projektstelle «Umsetzung Mobilitätsmanagement» soll auch individuelle Unterstützung und Beratung im Bereich der nachhaltigen Mobilität generell und insbesondere für Geschäftsfahrten und Arbeitswege anbieten. Die Mobilitätsberatung soll sowohl von einzelnen Kantonsmitarbeitenden mit Fragen zu ihrem persönlichen Verkehrsverhalten als auch von Dienststellen, die die Rahmenbedingungen für alle ihre Mitarbeitenden verändern wollen, in Anspruch genommen werden. Die Mobilitätsberatung kann hierzu unter anderem auf die Wissensaustausch-Plattform (Kapitel 4.2.7) zurückgreifen.

Kosten:

Die Mobilitätsberatung wird von der Projektstelle angeboten. Es fallen keine Sachkosten an.

4.2.8 Entwicklung weitergehender Massnahmen

Kurzbeschreibung:

Die Ergebnisse der Mitarbeitendenbefragung (vgl. Kapitel 4.3.1) wird zeigen, ob die in diesem Konzept vorgeschlagenen Massnahmen genügen, um das Netto Null Ziel 2030 für die kantonale Verwaltung zu erreichen. Falls dies nicht der Fall ist, wird die Projektstelle «Umsetzung Mobilitätsmanagement» weitergehende Massnahmen konzipieren und soweit möglich mit den verfügbaren Ressourcen bzw. Reserven umsetzen.

Zudem wird die Projektstelle die Relevanz der bisher ausgeklammerten Verkehrsmengen (z. B. Besuchende der Verwaltung, Schulausflüge, Warenanlieferungen) abklären und soweit zweckmässig, auch hierfür weitergehende Massnahmen entwickeln.

⁸ Z.B. Was ist ein flächeneffizientes Verkehrsmittel? Welche CO₂-Emissionen verursacht ein Elektroauto?

Kosten:

Für die Umsetzung weitergehender Massnahmen wird eine Reserve von 200'000 Franken eingeplant.

4.3 Massnahmen zur Optimierung von Grundlagen und Monitoring

4.3.1 Periodische Erhebung zum Verkehrsverhalten

Kurzbeschreibung:

Das aktuelle Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden sowohl im Arbeits- wie auch im Geschäftsverkehr ist kaum bekannt. Die letzte Erhebung stammt aus dem Jahr 2008.

Mit einer periodischen Befragung zum Verkehrsverhalten sollen bessere Datengrundlagen geschaffen werden. Mit der geplanten Wiederholung alle zwei bis drei Jahre wird zudem die Basis gelegt, um die Wirkung der jetzt geplanten Massnahmen abschätzen zu können. Die Befragungen werden anonym und unter Berücksichtigung des Datenschutzes geplant und durchgeführt.

Kosten:

Für die Planung, Durchführung und Auswertung von zwei bis drei Mitarbeitendenbefragungen im Zeitraum bis 2031 ist die Projektstelle zuständig. Es ist mit Kosten von 120'000 Franken zu rechnen.

4.3.2 Monitoring Entwicklung Mitarbeitendenparkplätze

Kurzbeschreibung:

Die Anzahl ausgestellter Bewilligungen für Mitarbeitendenparkplätze ist mit ca. 200 eher gering. Es fehlen aber verlässliche Grundlagen und eine Aufschlüsselung dieser Bewilligungen auf die verschiedenen Voraussetzungen gemäss Parkplatz-Reglement. Mit der Anpassung des Parkierungsreglements gemäss Kapitel 4.2.6 muss sich zudem eine neue Praxis entwickeln. Die Projektstelle «Umsetzung Mobilitätsmanagement» soll jährlich die pro Departement ausgestellten Bewilligungen erfragen und zentral darstellen.

Kosten:

Das Monitoring wird von der Projektstelle übernommen. Es fallen keine Sachkosten an.

4.3.3 Monitoring CO₂-Ausstoss der kantonalen Fahrzeugflotte

Kurzbeschreibung:

Der CO₂-Ausstoss der kantonalen Fahrzeugflotte wird bisher nicht standardmässig ermittelt. Diese Emissionen sind aber ein wesentlicher Teil der direkten Treibhausgasemissionen der Kantonsverwaltung, die bis 2030 auf «Netto Null» reduziert werden müssen. Die Massnahme beinhaltet deshalb die Entwicklung eines Instruments, mit dem der CO₂-Ausstoss der gesamten kantonalen Fahrzeugflotte aufgeschlüsselt nach Herstellung, Betrieb und Entsorgung der Fahrzeuge ermittelt werden kann.

Das Instrument wird von der Projektstelle «Umsetzung Mobilitätsmanagement» erarbeitet und von den Flottenverantwortlichen der Departemente jährlich mit den notwendigen Angaben ausgefüllt. Das Instrument dient neben dem Monitoring der Emissionen auch dazu, die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte zu beobachten.

Kosten:

Für die Entwicklung des Instruments ist die Projektstelle zuständig. Es ist mit Sachkosten von rund 20'000 Franken zu rechnen.

5. Finanzielle Auswirkungen

Mit dem vorliegenden Ratschlag werden Gesamtkosten von 1,76 Mio. Franken beantragt.

Die jetzt beantragten einmaligen Kosten zu Lasten der Erfolgsrechnung von 1,1 Mio. Franken sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst. Die Kosten verteilen sich auf die Jahre 2027–2031.

Tabelle 2: Einmalige Aufwendungen zu Lasten Erfolgsrechnung

Massnahme	Sachkosten [Franken]	Personalkosten befristete Projekt- stelle «Umsetzung Mobilitätsmanagement» (5 Jahre) [Franken]
Informationskampagnen und Wissensaustausch-Plattform	190'000	570'000
Periodische Mitarbeitendenbefragung zum Verkehrsverhalten	120'000	
Monitoring CO ₂ -Ausstoss der kantonalen Fahrzeugflotte	20'000	
Entwicklung weitergehender Massnahmen	200'000	
Total einmalige Kosten	530'000	570'000

Für die Umsetzung der Massnahmen braucht es eine Projektstelle «Umsetzung Mobilitätsmanagement». Die Stelle soll während fünf Jahren aktiv sein und mit einer Person in einer 60%-Anstellung besetzt sein. Hierfür fallen Aufwendungen von 114'000 Franken pro Jahr an. Die Projektstelle wird insbesondere folgende Aufgaben übernehmen:

- Gesamtverantwortung für Umsetzung Mobilitätsmanagement in der Kantonsverwaltung;
- Planung und Umsetzung Wissensaustauschplattform und Informationskampagnen;
- Vorbereitung und Durchführung von Mitarbeitendenbefragungen zum Verkehrsverhalten; Auswertung der Resultate und Ableitung weitergehender Massnahmen;
- Monitoring CO₂-Emissionen und Mitarbeitendenparkplätze;
- Beratungsleistungen für Departemente und Dienststellen.

Der vorliegende Ratschlag löst damit insgesamt die folgenden Kosten zu Lasten der Erfolgsrechnung aus:

- Einmalige Ausgaben (verteilt auf die Jahre 2027–2031) in Höhe von 1,1 Mio. Franken:
 - Sachkosten: 530'000 Franken
 - Personalmittel: 570'000 Franken
- Wiederkehrende Ausgaben (ab 2027):
 - Sachkosten: 660'000 Franken

Im Übrigen ist davon auszugehen, dass der Aufwand für die weitere Pflege der Wissensaustauschplattform, für die Mobilitätsberatung und für das Monitoring nach 2031 im Rahmen der vorhandenen Ressourcen geleistet werden kann.

Diesen Aufwendungen steht ein umweltfreundlicheres Verkehrsaufkommen sowohl im Arbeitsverkehr wie auch bei den kantonalen Geschäftsfahrten gegenüber. Damit können die Klimaauswirkungen und die externen Kosten des Verkehrs reduziert werden. Eine Quantifizierung dieser Wirkungen ist aber nicht möglich.

6. Prüfungen

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

7. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Zur Umsetzung des Mobilitätsmanagementkonzepts für die Kantonsverwaltung Basel-Stadt

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

1. Für die Umsetzung des Mobilitätsmanagementkonzepts inklusive die Einführung der Velopauschale für die Mitarbeitenden der kantonalen Verwaltung werden Ausgaben in der Höhe von Fr. 1'760'000 bewilligt. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:
 - Fr. 1'100'000 einmalige Ausgaben für die Realisation der Massnahmen gemäss Mobilitätsmanagementkonzept und die befristete Projektstelle «Umsetzung Mobilitätsmanagement» zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Amt für Mobilität
 - Fr. 660'000 jährlich wiederkehrende Ausgaben für die Gewährung einer Velopauschale an die Mitarbeitenden der kantonalen Verwaltung zu Lasten der Erfolgsrechnung der Allgemeinen Verwaltung

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.