

Ersatz Verordnung zur Verkehrsleistungsmessung (780.350, Stand 10. November 2013) durch Verordnung über umweltfreundliche Verkehrsmittel (VuV)

Verordnung zur Verkehrsleistungsmessung (Alte Fassung)	Verordnung über umweltfreundliche Verkehrsmittel (Neue Fassung)
1. Allgemeine Bestimmungen	1. Allgemeine Bestimmungen
<p>§ 1 Zweck ¹ Diese Verordnung stellt den Vollzug der Verkehrsleistungsbeschränkung gemäss USG BS sicher, indem Beurteilungsgrundlagen festgelegt und das Monitoring der Strassenverkehrsleistungen geregelt werden.</p>	<p>§ 1 Zweck ¹ Diese Verordnung legt die Kriterien für umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten fest. Die Verordnung quantifiziert zudem die Ziele einer nachhaltigen Mobilität und sie legt die entsprechenden Beurteilungsgrundlagen und Methoden fest.</p> <p>² Die Inhalte dieser Verordnung gelten für alle strassengebundenen Fahrzeuge. Die Fahrzeuge und Angebote des öffentlichen Verkehrs sind ausgenommen mit Ausnahme der Bestimmungen zum Monitoring.</p>
<p>§ 2 Zuständigkeit ¹ Für den Vollzug dieser Verordnung ist das Bau- und Verkehrsdepartement zuständig.</p>	<p>§ 2 Zuständigkeit ¹ Für den Vollzug dieser Verordnung ist das Bau- und Verkehrsdepartement zuständig.</p> <p>² Für die Festlegung der Grenzwerte gemäss § 3 Abs. 1 bis 3 ist das Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt zuständig.</p>
2. Beurteilungsgrundlagen	2. Definitionen
	<p>§ 3 Fahrzeuge ¹ Fahrzeuge gelten als emissionsarm, wenn sie die aktuell gültige europäische Abgasnorm für Neufahrzeuge erfüllen und wenn sie ausschliesslich mit Pneus ausgerüstet sind, die in der EU-Reifenetikette mit einer «Schallwelle» klassifiziert sind.</p> <p>² Fahrzeuge gelten als klimaschonend, wenn sie im Betrieb kein CO₂ ausstossen oder wenn die verwendete Antriebsenergie aus erneuerbaren Quellen stammt.</p> <p>³ Fahrzeuge gelten als ressourcenschonend, wenn das zulässige Gesamtgewicht unter 1'700 kg liegt. Grössere Fahrzeuge gelten dann als ressourcenschonend, wenn das Verhältnis der Nutzlast zum zulässigen Gesamtgewicht über 0.3 beträgt.</p> <p>⁴ Personenwagen gelten nur dann als ressourcenschonend, wenn sie auch der</p>

	Energieeffizienzklasse A entsprechen.
	<p>§ 4 Flächeneffizienz von Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten</p> <p>¹ Die Beurteilung der Flächeneffizienz eines Verkehrsmittels oder einer Fortbewegungsart erfolgt unter Berücksichtigung des Flächenbedarfs im ruhenden und im fließenden Verkehr und unter Berücksichtigung des Besetzungsgrades.</p> <p>² Fuss- und Veloverkehr sowie motorisierte Fahrzeuge mit weniger als 5 m² Grundfläche gelten generell als flächeneffizient.</p> <p>³ Personenwagen im fließenden Verkehr gelten dann als flächeneffizient, wenn sie mit mindestens drei Personen besetzt sind.</p> <p>⁴ Das Parkieren in drei oder mehrstöckigen Parkhäusern oder Tiefgaragen gilt als flächeneffizient. Ein- oder zweistöckige Tiefgaragen gelten als flächeneffizient, wenn sie unter Flächen liegen, deren Zweckbestimmung das Pflanzen grosser Bäume nicht zulässt.</p> <p>⁵ Kollektive Verkehrsangebote und Sharingsysteme gelten dann als flächeneffizient, wenn sie einen Beitrag dazu leisten, den Bedarf nach öffentlichen Strassenflächen insgesamt zu reduzieren.</p>
<p>§ 3 Definitionen</p> <p>¹ Als Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs gilt die Fahrleistung aller Motorfahrzeuge ausgenommen Linienbusse und Motorfahräder auf allen Strassen auf Kantonsgebiet. Die Fahrleistung wird in Fahrzeugkilometern gemessen.</p>	<p>§ 5 Gesamtverkehrsleistung</p> <p>¹ Als Gesamtverkehrsleistung gilt die Summe der Fahrleistung des motorisierten Individualverkehrs auf allen Strassen auf Kantonsgebiet sowie der Verkehrsleistung des öffentlichen Verkehrs inkl. weiterer kollektiver Verkehrsangebotsformen. Die Fahrleistung wird in Fahrzeugkilometer gemessen, die Verkehrsleistung in Personenkilometer.</p>
<p>² Eine Kapazitätserhöhung des Hochleistungsstrassennetzes liegt vor, wenn auf Kantonsgebiet eine neue Hochleistungsstrasse gebaut wird, oder wenn die Kapazität einer bestehenden Hochleistungsstrasse durch den Bau zusätzlicher durchgehender Fahrstreifen erhöht wird.</p>	<p><i>Unverändert übernommen als § 6</i></p>

<p>³ Unter einer Verkehrsleistungszunahme durch Aus- und Neubau von Hochleistungsstrassen im Sinne von § 13 Abs. 2 USG BS ist die Differenz zwischen der Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs mit einer Kapazitätserhöhung des Hochleistungsstrassennetzes und der Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs ohne diese Kapazitätserhöhung zu verstehen.</p>	<p><i>Entfällt</i></p>
	<p>² Es werden folgende Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten unterschieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Fussverkehr b. Veloverkehr c. motorisierter Individualverkehr mit emissionsarmen, klima- und ressourcenschonenden Fahrzeugen (Personen und Güterverkehr) d. übriger motorisierter Individualverkehr (Personen und Güterverkehr) e. öffentlicher Verkehr f. weitere emissionsarme, klima- und ressourcenschonende kollektive Verkehrsangebote g. übrige kollektive Verkehrsangebote
<p>§ 4 Strassenkategorien ¹ Es werden folgende Strassenkategorien unterschieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Hochleistungsstrassen inklusive der zugehörigen Ein- und Ausfahrtsrampen, b. verkehrsorientierte Strassen und c. siedlungsorientierte Strassen. 	<p>³ Für die Verkehrsmittel gemäss Abs. 2 lit. c und d werden folgende Strassenkategorien unterschieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Hochleistungsstrassen inklusive der zugehörigen Ein- und Ausfahrtsrampen b. verkehrsorientierte Strassen c. siedlungsorientierte Strassen
	<p>⁴ Als Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs gilt die Fahrleistung der Verkehrsmittel gemäss Abs. 2 lit. c und d.</p>
<p>§ 5 Referenzjahr ¹ Basis für die Berechnung der in § 13 Abs. 2 USG BS vorgesehenen Reduktion der Gesamtverkehrsleistung ist das Jahr 2010.</p>	<p>⁵ Als Referenz für die Beurteilung, ob die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet ausserhalb der Hochleistungsstrassen nicht zugenommen hat, gilt das Jahr 2019.</p>
	<p>§ 6 Kapazitätserhöhung Hochleistungsstrassennetz ¹ Eine Kapazitätserhöhung des Hochleistungsstrassennetzes liegt vor, wenn auf Kantonsgebiet eine neue Hochleistungsstrasse gebaut wird oder wenn die Kapazität einer bestehenden Hochleistungsstrasse durch den Bau zusätzlicher durchgehender Fahrstreifen erhöht wird.</p>

3. Monitoring	3. Monitoring
<p>§ 6 Erhebung der Strassenverkehrsleistung</p> <p>¹ Die Veränderung der Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs wird jährlich erhoben. Sie wird aufgrund der Veränderung der Verkehrsbelastung an ausgewählten Zählquerschnitten hochgerechnet, wobei nach Strassenkategorien unterschieden wird.</p>	<p>§ 7 Erhebung der Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs</p> <p>¹ Die Veränderung der Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs wird jährlich erhoben. Sie wird aufgrund der Veränderung der Verkehrsbelastungen an ausgewählten Zählquerschnitten hochgerechnet, wobei nach Strassenkategorien unterschieden wird.</p>
	<p>² Der Anteil an emissionsarmen, klima- und ressourcenschonenden Fahrzeugen wird pauschal für die ganze Stadt auf der Basis der Gesamtmenge der im Kanton Basel-Stadt zugelassenen Fahrzeuge oder anderer geeigneter Daten abgeschätzt.</p>
<p>² Die Höhe der Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs wird in der Regel alle 5 Jahre mit Hilfe eines Gesamtverkehrsmodells abgeschätzt.</p>	<p>³ Die Höhe der Fahrleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs wird in der Regel alle fünf Jahre mit Hilfe eines Gesamtverkehrsmodells abgeschätzt.</p>
	<p>§ 8 Erhebung der Gesamtverkehrsleistung übrige Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten</p> <p>¹ Die Veränderung der Gesamtverkehrsleistung des Fuss- und Veloverkehrs wird jährlich erhoben. Sie wird aufgrund der Veränderung der Belastungen an ausgewählten Zählquerschnitten hochgerechnet.</p> <p>² Die Gesamtverkehrsleistung im öffentlichen Verkehr und von kollektiven Verkehrsangeboten wird jährlich aufgrund der Angaben der Systembetreiber erhoben.</p> <p>³ Die Höhe der Gesamtverkehrsleistung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs wird in der Regel alle fünf Jahre mit Hilfe eines Gesamtverkehrsmodells abgeschätzt.</p>
	4. Ziele und Massnahmen
	<p>§ 9 Zwischenziele</p> <p>¹ Der Anteil der emissionsarmen, klima- und ressourcenschonenden Fahrzeuge an der Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs ausserhalb der Hochleistungsstrassen beträgt</p> <ul style="list-style-type: none"> a) ab 2030 mehr als 20% b) ab 2040 mehr als 60% c) ab 2050 100%
	<p>§ 10 Massnahmen</p> <p>¹ Der Regierungsrat legt in einer Mobilitätsstrategie die erforderlichen Massnahmen zur Erreichung der Zwischenziele fest.</p>

	<p>² Diese Strategie wird in einem Aktionsplan konkretisiert. Der Regierungsrat überprüft die Zielerreichung und aktualisiert den Aktionsplan alle vier Jahre, erstmals 2027.</p>
	<p>§ 11 Förderungswürdige Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten ¹ Umweltfreundlich im Sinne von § 13 USG BS und damit bevorzugt zu behandeln sind Fahrzeuge und kollektive Verkehrsangebote, die alle Bedingungen gemäss §§ 3 und 4 dieser Verordnung erfüllen. ² Bis 2040 dürfen auch Fahrzeuge und kollektive Verkehrsangebote bevorzugt behandelt werden, die die Bedingungen nur teilweise erfüllen, sofern sie insgesamt zu einer Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Gesamtverkehrssystems beitragen.</p>
	<p>§ 12 Aktualisierung Verordnung ¹ Der Regierungsrat passt die Definition umweltfreundlicher Verkehrsmittel gemäss den §§ 3 und 4 periodisch, mindestens aber alle zehn Jahre dem Stand der Technik an.</p>