



Die Vernehmlassung zum Entwurf der Mobilitätsstrategie dauert vom 21. Januar 2022 bis zum 29. April 2022.

Sie erleichtern uns die Auswertung sehr, wenn Sie Ihre Stellungnahme mit Hilfe dieses Fragebogens ausfüllen.

Falls Sie das Formular lieber auf Papier bearbeiten möchten, schicken Sie Ihre Antwort an:

Amt für Mobilität

Vernehmlassung Mobilitätsstrategie

Dufourstrasse 40/50

Postfach

CH-4001 Basel

Datenschutzerklärung

Teil A: Ihre Angaben

A1. Ihre Angaben

Organisation / Institution: G r ü n l i b e r a

Strasse und Nummer: -

Postleitzahl und Ort: 4 0 0 1 B a s e l

Land: S c h w e i z

Kontaktperson Name / Vorname: G i u s e p p i n a

Kontaktperson E-Mail-Adresse: b s @ g r u n l i b



Teil B: Gesamtwürdigung

Die Stimmbevölkerung des Kantons Basel-Stadt hat mit der Anpassung des Umweltschutzgesetzes in der Abstimmung vom Februar 2020 ein zentrales Ziel für die kantonale Mobilitätspolitik festgelegt: Bis 2050 stellt Basel vollständig auf emissionsarme, klima- und ressourcenschonende Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten um. Zudem soll der private Motorfahrzeugverkehr auch bei anhaltendem Wachstum von Bevölkerung und Wirtschaft nicht zunehmen. Der Regierungsrat möchte ausserdem die Treibhausgasemissionen des Kantons deutlich rascher als bisher reduzieren. Er setzt sich für das «Netto-Null»-Ziel bis zum Jahr 2040 ein. Vor diesem Hintergrund hat der Regierungsrat die vorliegende Mobilitätsstrategie inklusive Massnahmenpaket erarbeitet.

B1. Handelt es sich bei der Mobilitätsstrategie, Ihrer Einschätzung nach, um ein ausgewogenes Gesamtpaket, mit welchem die festgelegten Ziele erreicht werden können?

Ja
Nein
Keine Meinung

B2. Falls nein, bitte begründen:

Teil C: Ziele

Die Mobilitätsstrategie Basel definiert vier Wirkungsziele.

C1. Wie beurteilen Sie die Differenz zwischen der aktuellen Situation und Ihren persönlichen Wunschvorstellungen in Bezug auf diese Ziele?

	Keine Verbesserung nötig	Wenige Verbesserungen nötig	Viele Verbesserungen nötig	Keine Meinung
Erreichbarkeit erhöhen	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Klimaneutralität erzielen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lebensqualität steigern	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

C2. Kommentar:

Erreichbarkeit: ÖV und Velo-Infrastruktur müssen laufend verbessert werden.

Verkehrssicherheit: Die Situation für Velofahrende ist nicht zufriedenstellend, die Infrastruktur wird zurecht als zu unsicher empfunden, was viele Menschen vom Velofahren abhält. Zudem gibt es zu viele Unfälle und Todesfälle im Veloverkehr.

Klimaneutralität erzielen: Der CO₂-Ausstoss des motorisierten Individualverkehrs ist zu hoch und konnte seit 1990 nicht nennenswert reduziert werden. Um die Klimaziele zu erreichen, besteht hier grosser Handlungsbedarf.

Lebensqualität steigern: Die negativen Externalitäten sind insbesondere entlang der verkehrsorientierten Strassen zu gross und müssen reduziert werden. Mit einem differenzierten Verkehrsregime und mehr Begegnungszonen (Tempo 20) kann mehr Lebensqualität vor der Haustür erreicht werden. Begegnungszonen sollen gefördert werden, zusammen mit einer Strategie, Parkplätze in Quartierparkings zu verschieben.

Für alle Ziele sollten messbare Zielwerte formuliert werden.



Teil D: Handlungsfelder

D1. Sind die Handlungsfelder in der Mobilitätsstrategie notwendig und zweckmässig, um die definierten Ziele zu erreichen?

	Ja	Eher ja	Eher nein	Nein	Keine Meinung
Aktive Mobilität priorisieren und ausbauen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kollektive Mobilitätsangebote erweitern	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Stadt der kurzen Wege verwirklichen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Treibhausgasemissionen im Verkehr auf «Netto-Null» reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mobilität regional denken und gemeinsam lösen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Chancen von Digitalisierung und Innovation nutzen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

D2. Kommentar:

Die Handlungsfelder sind grundsätzlich im Einklang mit der Politik der GLP, wobei wir bei der Umsetzung wo immer möglich auf marktwirtschaftliche Ansätze (z.B. Internalisierung externer Kosten durch Mobility Pricing), Deregulierung (z.B. bei der Zonenplanung zur Erreichung der Stadt der kurzen Wege) und die Nutzung von Innovation und Digitalisierung setzen würden.

Teil E: Massnahmenplan

Ein umweltfreundliches Verkehrssystem kann nur mit einer Vielzahl von Massnahmen aus unterschiedlichen Bereichen erreicht werden. Der Regierungsrat schlägt deshalb gemäss Kapitel 3 knapp 40 Massnahmen bzw. Massnahmenpakete vor.

E1. Sind die aufgeführten Massnahmen zum Handlungsfeld «Aktive Mobilität priorisieren und ausbauen» notwendig und zweckmässig, um die gesetzten Ziele zu erreichen?

	Ja	Eher ja	Eher nein	Nein	Keine Meinung
Umsetzungsprogramm Teilrichtplan Velo	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umsetzungsprogramm Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schlüsselprojekte Fuss- und Veloverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Velofachstelle innerhalb der Verwaltung	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Veloverleihsystem Basel	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



E2. Fehlen Massnahmen im Handlungsfeld «Aktive Mobilität priorisieren und ausbauen»?

Ja

Nein

Keine Meinung

E3. Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Aktive Mobilität priorisieren und ausbauen»?

Die Veloinfrastruktur sollte nach dem Anspruch "8-80" ausgerichtet werden. Das bedeutet, dass es für Menschen aller Altersgruppen (8-80) und Fähigkeitsniveaus möglich sein muss, sich sicher und komfortabel mit dem Velo zu bewegen. Das ist in Basel heute insbesondere auf verkehrsorientierten Strassen nicht der Fall. Die grösstenteils aus aufgemalten Velostreifen bestehenden Velowege werden von vielen Menschen berechtigterweise als zu gefährlich angesehen und es wird auf andere Verkehrsmittel ausgewichen. Velowege sollten deshalb wo immer möglich baulich vom Autoverkehr abgetrennt werden und ein durchgängiges Netz durch den Kanton bilden, auf dem man sich auf direktem Weg sicher und komfortabel fortbewegen kann. Beispiele aus dem Ausland wie Dänemark oder die Niederlande zeigen, dass das Velo gerade im urbanen Raum ein leistungsfähiges und flächeneffizientes Transportmittel für die breite Bevölkerung sein kann, wenn man eine adäquate Infrastruktur zur Verfügung stellt. Die Velofachstelle sollte möglichst budgetneutral umgesetzt werden.

Teil F: Massnahmenplan «Kollektive Mobilitätsangebote erweitern»

F1. Sind die aufgeführten Massnahmen zum Handlungsfeld «Kollektive Mobilitätsangebote erweitern» notwendig und zweckmässig, um die gesetzten Ziele zu erreichen?

	Ja	Eher ja	Eher nein	Nein	Keine Meinung
Angebotsverbesserungen Tramnetz (inkl. Infrastrukturausbau)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Angebotsverbesserungen Busnetz (inkl. Infrastrukturausbau)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hindernisfreier Zugang zum ÖV (Umsetzung BehiG)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Angebotsverbesserungen S-Bahn Basel trieno (inkl. Infrastrukturausbau)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ridesharing fördern	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

F2. Fehlen Massnahmen im Handlungsfeld «Kollektive Mobilitätsangebote erweitern»?

Ja

Nein

Keine Meinung



F3. Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Kollektive Mobilitätsangebote erweitern»?

Neben dem Ausbau des Netzes sollte beim Tram- und Busverkehr auch eine Steigerung der Effizienz im Fokus stehen. Viele Linien sind durch das enge Haltestellennetz und die Führung durch die Innenstadt langsam. Zudem sind manche Bereiche der Stadt nur mit Umsteigen von Bahnhof aus erreichbar. Dies sollte durch neue Linienführungen, vom Autoverkehr getrennte Trassen und Expresslinien (die nicht alle Haltestellen anfahren) behoben werden. Neue Linienführungen können als Pilotprojekt zuerst mit Bussen bedient werden und bei guter Nachfrage später als Tramlinien umgesetzt werden.

Auch bei grenzüberschreitenden Angeboten gibt es Verbesserungsbedarf, insbesondere bei der Koordination des Angebotes mit den deutschen und französischen Verkehrsbetrieben und internationalen Tickets und Abonnementen. Es ist beispielsweise aus Sicht der GLP stossend, dass GA-Besitzer*innen nicht von der grenzüberschreitenden Gültigkeit des U-Abos profitieren können, obwohl das U-Abo eigentlich im GA mit eingeschlossen ist.

Teil G: Massnahmenplan «Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren»

G1. Sind die aufgeführten Massnahmen zum Handlungsfeld «Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren» notwendig und zweckmässig, um die gesetzten Ziele zu erreichen?

	Ja	Eher ja	Eher nein	Nein	Keine Meinung
Förderung von Quartierparkings	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weiterentwicklung Parkraumbewirtschaftung	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kleine Fahrzeuge fördern	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Shared Mobility fördern	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sofortmassnahmen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autofrei erleben	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

G2. Fehlen Massnahmen im Handlungsfeld «Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren»?

Ja

Nein

Keine Meinung

G3. Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren»?

Damit diese Massnahmen greifen können halten wir es für entscheidend, die entsprechenden Alternativen zum Modell "privates Auto in der blauen Zone" rechtzeitig und am richtigen Ort bereitzustellen : ÖV, Aktivverkehr, Parkplätze im privaten Raum, Car-Sharing-Angebote etc. Dafür sollten messbare Zielwerte formuliert werden.

Der Flächenverbrauch des stehenden Verkehrs sollte durch technische Mittel optimiert werden, damit bestehende Parkplätze besser genutzt werden (z.B. Apps zur Erkennung von freien Parkplätzen, Portale zur Untervermietung von Parkplätzen).



Teil H: Massnahmenplan «Stadt der kurzen Wege verwirklichen»

H1. Sind die aufgeführten Massnahmen zum Handlungsfeld «Stadt der kurzen Wege verwirklichen» notwendig und zweckmässig, um die gesetzten Ziele zu erreichen?

	Ja	Eher ja	Eher nein	Nein	Keine Meinung
Öffentliche Räume im Rahmen der Erhaltungsplanung aufwerten	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umsetzung Tempo-30-Konzept	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einrichtung weiterer Begegnungszonen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umsetzung Gestaltungskonzept Innenstadt	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Konzept städtischer Güterverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

H2. Fehlen Massnahmen im Handlungsfeld «Stadt der kurzen Wege verwirklichen»?

Ja	<input checked="" type="checkbox"/>
Nein	<input type="checkbox"/>
Keine Meinung	<input type="checkbox"/>

H3. Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Stadt der kurzen Wege verwirklichen»?

Der Kanton sollte gezielt Anreize in der Zonenplanung und bei den Bauvorschriften setzen, um eine grössere Verdichtung und eine gute Durchmischung der Nutzungen (Gewerbe, Wohnen, Einkauf, Freizeit) zu erreichen. Dadurch können mehr Leute in der Nähe ihres Arbeitsplatzes wohnen und Läden und Arbeitsplätze könnten dorthin kommen, wo die Menschen leben.

Das Tempo 30-Konzept sollte erweitert werden, damit es auch verkehrsorientierte Strassen umfasst, wo dies im Einzelfall Sinn macht.

In Wohnquartieren sollten verstärkt Tempo 20 Begegnungszonen geschaffen werden, die bestehenden Regelungen dazu sind zu restriktiv und bedürfen einer Überarbeitung.

Teil I: Massnahmenplan «Treibhausgasemissionen im Verkehr auf «Netto-Null» reduzieren»

I1. Sind die aufgeführten Massnahmen zum Handlungsfeld «Treibhausgasemissionen im Verkehr auf «Netto-Null» reduzieren» notwendig und zweckmässig, um die gesetzten Ziele zu erreichen?

	Ja	Eher ja	Eher nein	Nein	Keine Meinung
Ausbau Ladestationen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weitere Förderung Elektrofahrzeuge	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umweltzonen anstreben	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



	Ja	Eher ja	Eher nein	Nein	Keine Meinung
Aktionsprogramm «Basel unterwegs»	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Förderung autofreie Haushalte und Entwicklung autoarmer Areale	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

I2. Fehlen Massnahmen im Handlungsfeld «Treibhausgasemissionen im Verkehr auf «Netto-Null» reduzieren»?

Ja

Nein

Keine Meinung

I3. Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Treibhausgasemissionen im Verkehr auf «Netto-Null» reduzieren»?

Die beschriebenen Massnahmen reichen nicht aus, um genügend Ladestationen für die Umstellung des Fahrzeugparks auf e-Autos zu schaffen. Weitere Massnahmen sollten ergriffen werden:

- Schaffung zusätzlicher Ladestationen im öffentlichen und privaten Raum durch den Kanton
- Analyse, welche regulatorischen oder finanziellen Hürden dem Aufbau von Ladestationen durch Private im Weg stehen und Abbau dieser Hürden resp. gezielte finanzielle Unterstützung
- Setzen von messbaren Zielen, damit rechtzeitig eingegriffen werden kann, falls man beim Aufbau der Infrastruktur in Rückstand gerät
- Anreize im Steuersystem setzen (z.B. Abschaffung des Pendlerabzugs, steuerliche Förderung von e-Mobilität und Autofreiheit)

Teil J: Massnahmenplan «Mobilität regional denken und gemeinsam lösen»

J1. Sind die aufgeführten Massnahmen zum Handlungsfeld «Mobilität regional denken und gemeinsam lösen» notwendig und zweckmässig, um die gesetzten Ziele zu erreichen?

	Ja	Eher ja	Eher nein	Nein	Keine Meinung
Regionales Verkehrsmanagementkonzept	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Regionales Veloroutennetz	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Regionales Güterverkehrskonzept	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trimodales Containerterminal Basel Nord	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sicherstellung HLS-Kapazitäten	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mobilitätsfonds	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



J2. Fehlen Massnahmen im Handlungsfeld «Mobilität regional denken und gemeinsam lösen»?

Ja

Nein

Keine Meinung

J3. Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Mobilität regional denken und gemeinsam lösen»?

Teil K: Massnahmenplan «Chancen von Digitalisierung und Innovation nutzen»

K1. Sind die aufgeführten Massnahmen zum Handlungsfeld «Chancen von Digitalisierung und Innovation nutzen» notwendig und zweckmässig, um die gesetzten Ziele zu erreichen?

	Ja	Eher ja	Eher nein	Nein	Keine Meinung
Umsetzung städtisches Verkehrslenkungskonzept	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trendbeobachtung im Strassenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Road Pricing testen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mobilitätsbonus einführen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

K2. Fehlen Massnahmen im Handlungsfeld «Chancen von Digitalisierung und Innovation nutzen»?

Ja

Nein

Keine Meinung

K3. Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Chancen von Digitalisierung und Innovation nutzen»?

Basel-Stadt als urbaner, dynamischer Kanton mit seinem starken Forschungsstandort sollte der Digitalisierung positiv gegenüberstehen und aktiv neue Wege bei der Digitalisierung gehen. Dabei sollte er Impulse aus der Wirtschaft und der Forschung aufnehmen und insbesondere Start-Ups die Chance geben, gute Ideen umzusetzen.

Chancen im Bereich Mobilität sehen wir aktuell vor allem in Sharing-Diensten, sowohl für Fahrzeuge als auch für Parkplätze, da sie den Platzbedarf des Verkehrs reduzieren können, ohne seine Leistung einzuschränken.

Auch Home Office sollte gefördert werden - z.B. mit steuerlicher Begünstigung von Unternehmen, die ihren Mitarbeitenden die Arbeit von zuhause aus ermöglichen.



Teil L: Wirkung

L1. Denken Sie, dass mit den vorgeschlagenen Massnahmen die gesteckten Ziele erreicht werden?

	Voraussichtlich vollständig erreicht	Zu grossen Teilen erreicht	In geringem Mass erreicht	Überhaupt nicht erreicht	Keine Meinung
Erreichbarkeit erhöhen	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Klimaneutralität erzielen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lebensqualität steigern	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

L2. Kommentar

Die gesteckten Ziele sollten mit den beschriebenen Massnahmen zu grossen Teilen erreicht werden können, insbesondere bei der Erzielung der Klimaneutralität sind aus unserer Sicht jedoch zusätzliche Massnahmen nötig. Die wichtigsten sind:

- Mehr Ladeinfrastruktur für Elektroautos aufbauen
- Anheben des Standards der Veloinfrastruktur nach dem Prinzip 8-80
- Anreize im Steuersystem setzen (z.B. Abschaffung des Pendlerabzugs, steuerliche Förderung von e-Mobilität und Autofreiheit)
- Verdichtung und gemischte Nutzungen ermöglichen durch Deregulierung
- Förderung von Sharing-Angeboten für Fahrzeuge und Parkplätze

Zudem wäre es sinnvoll, die Massnahmen jeweils um messbare Zielwerte zu ergänzen, damit man den Fortschritt messen und bei Bedarf zusätzlich Massnahmen ergreifen kann.

Teil M: Weitere Anmerkungen

M1. Haben Sie weitere Anliegen oder Bemerkungen zum vorliegenden Entwurf der Mobilitätsstrategie?

Der vorliegende Entwurf des Regierungsrats deckt sich weitgehend mit den Prioritäten und der Politik der GLP, insbesondere beim Thema "Klimaneutralität erreichen" sind jedoch zusätzliche Massnahmen nötig (unter Punkt 6 beschrieben).

Bei der Umsetzung sollte aus unserer Sicht auf einige Punkte geachtet werden:

Wo immer möglich sollte das Prinzip der Kostenwahrheit durch die Internalisierung externer Kosten verfolgt werden. So können marktwirtschaftliche Anreize gesetzt werden, ohne Verbote oder zusätzliche Ausgaben.

Es muss darauf geachtet werden, dass das Gewerbe sowie die Standortattraktivität des Kantons nicht leiden, sondern bestenfalls sogar gefördert werden. Dazu sollten die Behörden die Zusammenarbeit mit dem privaten Sektor suchen. Auch die Bevölkerung sollte wo immer möglich in die Prozesse miteinbezogen werden.

Bei Massnahmen, die zu einer Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs führen, sollten zeitnah - bestenfalls schon im Vorfeld - Alternativen bereitgestellt und der Bevölkerung schmackhaft gemacht werden. Ansonsten riskiert man, Anwohnende und Gewerbe vor den Kopf zu stossen und dem Vorwurf ausgesetzt zu sein, eine einseitige Ideologie zu verfolgen.

Die Chancen für eine klimaangepasste Umgestaltung der Strassenräume soll mit einhergehenden Mobilitätsmassnahmen genutzt werden, um der Hitzeentwicklung entgegenzuwirken. Dies betrifft z.B. die Entsiegelung von Flächen, Reduktion der Asphaltbeläge, Regenwassermanagement und Förderung der lokalen Regenwassernutzung sowie die vermehrte Begrünung und Beschattung von Stadträumen.

Die Hürden für die Einrichtung von Begegnungszonen sind zu reduzieren und Massnahmen für ihre Einrichtung sind gezielt mit Aktionen zu fördern, um die Wohnumfeldqualität zu verbessern und ein familienfreundliches Umfeld in der Stadt zu stärken.

Herzlichen Dank für Ihre Stellungnahme.