



Vernehmlassungsfragebogen Mobilitätsstrategie des Kantons Basel-Stadt

Die Vernehmlassung zum Entwurf der Mobilitätsstrategie dauert bis zum **29. April 2022**.

Sie erleichtern uns die Auswertung sehr, wenn Sie für Ihre Stellungnahme diesen Fragebogen unter www.mobilitaetsstrategie.stabs.ch online ausfüllen.

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

Amt für Mobilität
Vernehmlassung Mobilitätsstrategie
Dufourstrasse 40/50
Postfach
CH-4001 Basel

1. Ihre Angaben

Organisation / Institution: IGöV Nordwestschweiz

Strasse und Nr.:

PLZ und Ort: 4000 Basel

Land: CH

Kontaktperson Name / Vorname: Stephan Appenzeller, Präsident

Kontaktperson Email-Adresse: info@igoev-nordwestschweiz.ch

Ort und Datum: Basel, 29.4.2022

Unterschrift (für Papierversand):

S Appenzeller

Formular bis spätestens **29. April 2022** elektronisch oder in Papier abschicken. Vielen Dank.

2. 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.

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 ☐

Falls nein, bitte begründen:

Die Mobilitätsstrategie kommt zweifellos umfassend daher und enthält einen breit gefassten Massnahmenplan. Sie geht aber in Bezug auf den öffentlichen Verkehr und weitere kollektive Verkehrsträger nicht über das hinaus, was schon bekannt und in den verschiedenen Planungsinstrumenten vorhanden ist. Sie bleibt stehen. Wir vermissen hier klar weiterführende Ansätze, die den Stellenwert des öV stärken, damit dieser seine zentrale Rolle bei der Umsetzung der Klimaziele in BS (Netto-Null bis 2040) beitragen kann. Bei den strategischen Zielsetzungen fehlen uns klare Aussagen und Bekenntnisse für die Verkehrsverlagerung, weg vom mIV, hin zum öV (und Langsamverkehr). Es fehlen auch messbare Zielwerte.

Die Wirkungsziele der Mobilitätsstrategie (Erreichbarkeit erhöhen, Verkehrssicherheit verbessern, Klimaneutralität erzielen, Lebensqualität steigern) haben generell nicht den Anspruch, den Verkehr in Richtung Ressourcen- und Flächeneffizienz zu lenken und zu reduzieren. Hier wäre eine klassische 4V-Strategie (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen) zielführender - und für die Politik ebenso wie für die breite Bevölkerung auch besser verständlich.

Die Mobilitätsstrategie muss in der Überarbeitung in diesen Punkten verbessert, griffiger und messbarer werden.

3. Ziele

Die Mobilitätsstrategie Basel definiert vier Wirkungsziele. Wie beurteilen Sie die Differenz zwischen der aktuellen Situation und Ihren persönlichen Wunschvorstellungen in Bezug auf diese Ziele?

	Ziel ist erreicht	Kleine Verbesserung nötig	Grosse Verbesserung nötig	Keine Meinung
Erreichbarkeit erhöhen	☐	☒	☐	☐
Verkehrssicherheit verbessern	☐	☒	☐	☐
Klimaneutralität erzielen	☐	☐	☒	☐
Lebensqualität steigern	☐	☐	☒	☐

Kommentar:

Die **Erreichbarkeit** mit dem öV ist im Kanton Basel-Stadt bereits auf einem recht guten Niveau. Lücken weist das öV Netz an verschiedenen Orten auf. Namentlich am Rand von Siedlungsräumen oder in Arealen, die sich im Wandel befinden. ZB Bruderholz, Hafenareal Basel-Kleinhüningen, Wolf, u.a.m. Hier ist sinnvoll zu verdichten, ggf auch mit neuen kollektiven Mobilitätsformen, on demand-Lösungen. Wann ist ein Gebiet, eine Adresse, ein Arbeitsplatz, ein Dienstleistungsunternehmen "gut erreichbar"? Als Kriterien braucht es einen Mix aus Distanz bzw. Zeitaufwand zu Fuss bis zur nächsten Haltestelle, aber auch der Angebotsqualität (Güteklasse A als Standard, B in begründeten Fällen, weniger sollte im Kanton BS nicht zulässig sein).

Die **Verkehrssicherheit** ist insbes. für Velo- und Fussverkehr zu verbessern.

Um die **Klimaneutralität** bis 2040 zu erreichen, sind ganz erhebliche Verbesserungen notwendig. Nötig wäre die Klimaneutralität bis 2030. Um die notwendigen Investitionen in den öV finanzieren zu können, ist ein öV-Fonds einzurichten und mit jährlich indestens 50 Mio. CHF zu alimentieren.

Die **Lebensqualität** steigern ist ein wichtiges Ziel. Es ist allerdings sehr allgemein formuliert, so dass schwierig zu sagen, was es braucht. Unsere Vision ist eine Stadt mit lebendigen Quartieren, in der 90-95% des Verkehrs (Wege), zu Fuss, mit öV und Velo bewältigt wird. Der verbleibende Autoverkehr dient v.a. dem Gewerbe / Lieferdiensten usw sowie denjenigen Menschen, die keine Alternative haben. Wir teilen hier die Auffassung von ex-SBB-Chef Weibel, der unlängst sagte: "In der Stadt der Zukunft hat das Auto nichts zu suchen."

Aber, wie schon oben: Die Wirkungsziele der Mobilitätsstrategie (Erreichbarkeit erhöhen, Verkehrssicherheit verbessern, Klimaneutralität erzielen, Lebensqualität steigern) haben von ihrem Aufbau her nicht den Anspruch, den Verkehr in Richtung Ressourcen- und Flächeneffizienz zu lenken und zu reduzieren. Hier wäre eine klassische 4V-Strategie (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen) zielführender - und für Politik wie breite Bevölkerung auch besser verständlich. Schliesslich braucht es **messbare Ziele**. Wir stellen den **Antrag**, dass als Ziel die signifikante Erhöhung des Modal Splits des öffentlichen Verkehrs (um ein Drittel bis 50 Prozent der Wege, basierend auf den Referenzwerten 2015 der Studie Städtevergleich (erschienen 2017) von 2015, Abb. 18 und 19, Seite 11.

4. Handlungsfelder

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	☒	☐	☐	☐	☐
Kollektive Mobilitätsangebote erweitern	☒	☐	☐	☐	☐
Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren	☒	☐	☐	☐	☐
Stadt der kurzen Wege verwirklichen	☐	☒	☐	☐	☐
Treibhausgasemissionen im Verkehr auf «Netto-Null» reduzieren	☒	☐	☐	☐	☐
Mobilität regional denken und gemeinsam lösen	☐	☒	☐	☐	☐
Chancen von Digitalisierung und Innovation nutzen	☐	☒	☐	☐	☐

Kommentar:

In der von uns angestrebten Stadt der Zukunft sind öV, Fuss- und Veloverkehr die dominanten Verkehrsträger, denen sich alles andere unterordnet. Entsprechend sind die Handlungsfelder "Aktive Mobilität", "Kollektive Mobilität" und "Flächenverbrauch des Verkehrs" absolut prioritär zu behandeln. Mit diesen Ansätzen wird auch sichergestellt, dass das Handlungsfeld "Treibhausgasemission im Verkehr auf Netto-Null reduzieren" erreicht werden kann.

Ein regionales Denken der Mobilität ist wichtig. Das darf aber nicht heissen, dass ein schlechter Kompromiss gesucht wird mit angrenzenden Gebietskörperschaften, die weniger ambitionöse Ziele verfolgen. Wichtig ist, dass BS hier Überzeugungsarbeit leistet und seine Vision einer umwelt- und menschenfreundlichen sowie ressourcenschonenden Mobilität ins Umland exportiert und dabei Win-Win-Situationen sucht. Ein Beispiel wäre zB ein ergänzendes öV-Angebot mit Kleinbussen oder einer on-demand Lösung vom baselstädtischen Teil des Bruderholz über Binningen (BL) bis ins baselstädtische Neubad. So regional gedacht ergeben sich bessere Lösungen, die wirtschaftlicher sind, als wenn die Lösungen an der Kantonsgrenze aufhören.

Digitalisierung und Innovation sind wichtig. Das heisst aber nicht, dass alles neu erfunden werden muss und soll - wir haben ein gutes öV-System. Unser öV-System muss nicht durch die Stadt verschandelnden Rolltreppen und Seilbahnen ersetzt werden. Tram, Bus und S-Bahnen müssen vielmehr zielgerichtet ausgebaut und weiterentwickelt werden. Dafür braucht es zweifellos Innovation, aber auch die Pflege des Bestehenden.

5. Massnahmenplan

Ein umweltfreundliches Verkehrssystem kann nur mit einer Vielzahl von Massnahmen aus unterschiedlichen Bereichen erreicht werden. Der Regierungsrat schlägt deshalb gemäss Kapitel 3 insgesamt 38 Massnahmen bzw. Massnahmenpakete vor.

5a 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	☐	☐	☐	☐	☒
Umsetzungsprogramm Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege	☐	☐	☐	☐	☒
Schlüsselprojekte Fuss- und Veloverkehr	☐	☐	☐	☐	☒
Velofachstelle innerhalb der Verwaltung	☐	☐	☐	☐	☒
Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr	☐	☐	☐	☐	☒
Veloverleihsystem Basel	☐	☐	☐	☐	☒

5a1 Fehlen Massnahmen im Handlungsfeld «Aktive Mobilität priorisieren und ausbauen»?

- ☒ Ja (weiter zur Frage 5a2)
☐ Nein (weiter zur Frage 5b)
☐ Keine Meinung (weiter zur Frage 5b)

5a2 Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Aktive Mobilität priorisieren und ausbauen»?

Kommentar:
 Wir äussern uns im Teil Massnahmen primär zum öV und zur kollektiven Mobilität.
 Wie weiter oben dargelegt, ist für unsere Vision einer lebenswerten Stadt der Fuss- und Veloverkehr neben dem öV eine tragende Säule und ist entsprechend massiv zu verbessern.
 Wir verweisen für diesen Teil deshalb auf die Eingabe der Pro Velo.

5b 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)	☒	☐	☐	☐	☐
Angebotsverbesserungen Busnetz (inkl. Infrastrukturausbau)	☒	☐	☐	☐	☐
Hindernisfreier Zugang zum ÖV (Umsetzung BehiG)	☒	☐	☐	☐	☐
Angebotsverbesserungen S-Bahn Basel trireno (inkl. Infrastrukturausbau)	☒	☐	☐	☐	☐
Ridesharing fördern	☐	☒	☐	☐	☐

5b1 Fehlen Massnahmen im Handlungsfeld «Kollektive Mobilitätsangebote erweitern»?

- ☒ Ja (weiter zur Frage 5b2)
☐ Nein (weiter zur Frage 5c)
☐ Keine Meinung (weiter zur Frage 5c)

5b2 Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Kollektive Mobilitätsangebote erweitern»?

Die Massnahmen im Handlungsfeld "kollektive Mobilität" gehen viel zu wenig weit. Sie enthalten bereits seit Jahren bekannte - wichtige - Projekte. Aber nicht mehr. Wenn der Kanton BS das Klimaziel im Verkehr bis 2040 erreichen will (besser wäre 2030), ist der öV nicht nur massiv auszubauen (Tramnetz 2030 und 2040, Regio-S-Bahn mit Herzstück), sondern auch ein **Programm zur Beschleunigung, Verflüssigung und Verbesserung des öV in der Stadt** - und in Zusammenarbeit mit BL auch in der Agglo - aufzusetzen und umzusetzen. Dazu gehören:

Die Tramstrecken und Hauptbuslinien werden zu schnellen ÖV-Achsen aufgewertet. Das heisst: Der Anteil an Eigentrassees oder Sperrflächen für Tram und Bus wird deutlich erhöht. Insbesondere im Bereich verkehrsintensiver Knoten. Tram und Bus erhalten absolute Priorität an Lichtsignalanlagen (grüne Welle). Die Behinderungen von Tram und Bus durch den motorisierten Individualverkehr sind auf ein Minimum zu reduzieren. Das weitere Busnetz ist parallel als feinmaschiges Netz zur Feinverteilung und insbesondere zur Bedienung der «last mile» weiterzuentwickeln, ggf. auch mit on-demand-Ansätzen.

Die Takte von Bus- und Tramverkehr werden verdichtet, insbesondere am Abend und am Wochenende.

ÖV-Haltestellen bieten kurze Wege beim Umsteigen. Sie bieten genügend Sitzgelegenheiten und Überdachungen für wartende Passagiere. An den S-Bahn-Haltestellen entstehen leistungsfähige multimodale Mobilitätsdrehscheiben, die S-Bahn, Tram und Bus untereinander und mit individuellen Verkehrsarten (Fuss- und Veloverkehr) optimal verknüpfen.

Die Verkehrsflächen sind in der Konsequenz zu Gunsten öV und Langsamverkehr umzuverteilen.

5c 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	☐	☒	☐	☐	☐
Weiterentwicklung Parkraumbewirtschaftung	☐	☒	☐	☐	☐
Kleine Fahrzeuge fördern	☒	☐	☐	☐	☐
Shared Mobility fördern	☒	☐	☐	☐	☐
Sofortmassnahmen	☐	☐	☐	☐	☒
Autofrei erleben	☒	☐	☐	☐	☐

5c1 Fehlen Massnahmen im Handlungsfeld «Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren»?

- ☒ Ja (weiter zur Frage 5c2)
☐ Nein (weiter zur Frage 5d)
☐ Keine Meinung (weiter zur Frage 5b)

5c2 Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren»?

Kommentar zur Parkplatzthematik:

Wir halten die Realisierung von Quartierparkings nur dann für sinnvoll, wenn sie dem Ziel dienen, Strassen mit öV-Linien von parkierten Fahrzeugen zu befreien, um damit dem öV ein flüssigeres Durchkommen zu ermöglichen und / oder zusätzliche Eigentrassees / Sperrflächen für Tram und Bus realisieren zu können.

Unkontrolliert und flächendeckend Quartierparkings zu realisieren, um die Zahl der Parkplätze im Kanton zu erhöhen, ist für uns mit den Zielen der Mobilitätsstrategie nicht vereinbar.

5.4 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 aufwerten	☐	☒	☐	☐	☐
Umsetzung Tempo 30-Konzept	☐	☒	☐	☐	☐
Einrichtung weiterer Begegnungszonen	☐	☒	☐	☐	☐
Umsetzung Gestaltungskonzept Innenstadt	☒	☐	☐	☐	☐
Konzept städtischer Güterverkehr	☐	☒	☐	☐	☐

5d1 Fehlen Massnahmen im Handlungsfeld «Stadt der kurzen Wege verwirklichen»?

- ☒ Ja (weiter zur Frage 5d2)
☐ Nein (weiter zur Frage 5e)
☐ Keine Meinung (weiter zur Frage 5e)

5d2 Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Stadt der kurzen Wege verwirklichen»?

Kommentar zu den Massnahmen:

Das Aufwerten von öffentlichen Räumen darf nicht zu Lasten des öV gehen, wie zB bei den aktuellen Plänen für die Umgestaltung des Aeschenplatzes. Eine Verschlechterung für den öV bei solchen Projekten hat unweigerlich zur Folge, dass bisherige öV-NutzerInnen wieder auf den MiV umsteigen und der Verkehr zu- statt abnimmt. Bei Umgestaltungsprojekten des öffentlichen Raums ist deshalb sorgfältig austariert vorzugehen. Die Angebotsqualität und der flüssige Ablauf des öV ist dabei grundsätzlich immer zu verbessern, um die Gesamtmobilitätsziele (Förderung der umweltfreundlichen und flächeneffizientesten Verkehrsmittel) erreichen zu können.

Das gleiche gilt bei Tempo 30. Wir unterstützen dies grundsätzlich. Bei der Umsetzung ist gleichzeitig sicherzustellen, dass sich die Situation für den öV nicht verschlechtert, sondern im Sinne einer Win-Win-Strategie ebenfalls verbessert (vgl. hierzu Motion Fuhrer). Auch deshalb braucht es das von uns unter 5b2 geforderte **Programm zur Beschleunigung und Verflüssigung des öV in der Stadt**.

5e 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	☐	☒	☐	☐	☐
Weitere Förderung Elektrofahrzeuge	☐	☐	☒	☐	☐
Umweltzonen anstreben	☒	☐	☐	☐	☐
Aktionsprogramm «Basel unterwegs»	☐	☒	☐	☐	☐
Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement	☒	☐	☐	☐	☐
Förderung autofreie Haushalte und Entwicklung autoarmer Areale	☒	☐	☐	☐	☐

5e1 Fehlen Massnahmen im Handlungsfeld «Treibhausgasemissionen im Verkehr auf «Netto-Null» reduzieren»?

- ☒ Ja (weiter zur Frage 5e2)
☐ Nein (weiter zur Frage 5f)
☐ Keine Meinung (weiter zur Frage 5f)

5e2 Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Treibhausgasemissionen im Verkehr auf «Netto-Null» reduzieren»?

Kommentar

Die Reduktion der Treibhausgase auf Netto-Null gelingt nicht nur mit der Elektrifizierung des Individualverkehrs. Wichtiger ist der Beitrag der kollektiven und "human powered" Mobilität. Deshalb braucht es Massnahmen, die zu einem Modal Shift weg vom motorisierten Verkehr zu öV und Langsamverkehr. Neben "Pull-Massnahmen" (öV und Langsamverkehr attraktiv machen) braucht es dazu auch "Push-Massnahmen", d.h. Massnahmen, die den motorisierten Individualverkehr unattraktiv machen (Parkplatzknappheit, Kosten, strikte Bevorzugung öV, Eigentrassee für öV wenn nötig zu Lasten von miV-Spuren, miV-freie Zonen u.a.m). Wie unter den Zielen geschrieben, stellen wir den Antrag, dass als Ziel die signifikante Erhöhung des Modal Splits des öffentlichen Verkehrs (um ein Drittel bis 50 Prozent der Wege, basierend auf den Referenzwerten 2015 der Studie Städtevergleich (erschienen 2017) von 2015, Abb. 18 und 19, Seite 11.

Elektrofahrzeuge tragen zwar zur Klimaneutralität bei - falls der Strom aus nachhaltigen Quellen gewonnen wird - aber gerade Elektroautos sind alles andere als flächeneffizient, weshalb wir keinen Anlass sehen, diese speziell zu fördern.

Wir dürfen nicht vergessen:
Der öV ist - neben dem Fussverkehr - das flächeneffizienteste Verkehrsmittel und - neben Fuss- und Veloverkehr - das energieeffizienteste Verkehrsmittel und wird ab 2027 (Elektrifizierung Busnetz BVB) zu 100% CO₂-frei fahren.

5f 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	☐	☒	☐	☐	☐
Regionales Veloroutennetz	☒	☐	☐	☐	☐
Regionales Güterverkehrskonzept	☐	☒	☐	☐	☐
Trimodales Containerterminal Basel Nord	☒	☐	☐	☐	☐
Sicherstellung HLS-Kapazitäten	☐	☐	☐	☒	☐
Mobilitätsfonds	☒	☐	☐	☐	☐

5f1 Fehlen Massnahmen im Handlungsfeld «Mobilität regional denken und gemeinsam lösen»?

- ☒ Ja (weiter zur Frage 5f2)
☐ Nein (weiter zur Frage 5g)
☐ Keine Meinung (weiter zur Frage 5g)

5f2 Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Mobilität regional denken und gemeinsam lösen»?

Ergänzung

Uns fehlt in der Aufzählung das regionale öV-Konzept - wir gehen aber davon aus, dass die in den Massnahmen abgebildeten Projekte regional abgestimmt sind (AggZB Ioprogramm). Diese Arbeit ist weiterzuführen und zu intensivieren. Auch kleiner regionale öV-Angebote sind zu prüfen. Wie zB die weiter oben angeregte Kleinbuslinie Bruderholz-Binningen-Neubad als zusätzliche Stadtnahe tangentiallinie zur Erschliessung und Verbindung bisher vom öV nicht / schlecht erschlossener Areale.

Kommentar

Mobilitätsfonds: was soll dieser abdecken? Um den öV im Rahmen der Mobilitätsstrategie ausbauen und stärken zu können, verlangen wird die Schaffung eines mit jährlich mindestens 50 Mio. CHF dotierten öV-Fonds. Dieser könnte innerhalb eines Mobilitätsfonds geschaffen werden - dann müssen die Zweckbestimmungen aber auch so aufgesetzt sein, dass dieser jährliche Mindestbeitrag für öV-Infrastrukturprojekte in BS zur Verfügung steht.
Regionales Güterverkehrskonzept: Hier möchten wir zuerst mehr wissen. Das kann eine gute Sache sein, zB mit Citylogistik-Ansätzen und Ansätzen zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene.

5g 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	☒	☐	☐	☐	☐
Trendbeobachtung im Strassenverkehr	☐	☒	☐	☐	☐
Road Pricing testen	☒	☐	☐	☐	☐
Mobilitätsbonus einführen	☐	☐	☒	☐	☐

5g1 Fehlen Massnahmen im Handlungsfeld «Chancen von Digitalisierung und Innovation nutzen»?

- ☒ Ja (weiter zur Frage 5g2)
☐ Nein (weiter zur Frage 6)
☐ Keine Meinung (weiter zur Frage 6)

5g2 Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Chancen von Digitalisierung und Innovation nutzen»?

Kommentare

Das Verkehrslenkungskonzept und die Massnahmen (ua Dosierstellen) müssen sicherstellen, dass der öffentliche Verkehr flüssiger vorwärts kommt und dadurch für die KundInnen attraktiver wird. Das ist zwingend im Sinne der Ziele der Mobilitätsstrategie. Das gleiche gilt beim Roadpricing: wichtig ist, dass damit Verkehrsverlagerungen weg vom miV hin zum öV bzw. Veloverkehr erreicht werden. Ein Mobilitätspricing allein mit dem Ziel der Abschöpfung der Zahlungsbereitschaft lehnen wir ab. Den Nutzen eines Mobilitätsbonus sehen wir nicht.

6. Wirkung

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

	Voraussichtlich vollständig erreicht	Zu grossen Teilen erreicht	In geringem Masse erreicht	Überhaupt nicht erreicht	Keine Meinung
Erreichbarkeit erhöhen	☐	☒	☐	☐	☐
Verkehrssicherheit verbessern	☐	☐	☒	☐	☐
Klimaneutralität erzielen	☐	☐	☒	☐	☐
Lebensqualität steigern	☐	☐	☒	☐	☐

Kommentar:

Wie wir schon einleitend festgehalten haben, ist die Mobilitätsstrategie in der vorgeschlagenen Fassung für uns viel zu zahm. Im Handlungsfeld öV / kollektive Mobilität fehlen uns neue, zusätzliche und innovative Ansätze. Und wir vermissen klare Aussagen und Ziele, dass der Verkehr vom miV zum öV und Langsamverkehr verlagert werden soll. Entsprechend sind wir überzeugt, dass mit dem Massnahmenbündel keine grosse Trendwende erreicht wird - die nötig wäre um die Klimaziele 2040 zu erreichen (2030 wäre besser).

7. Weitere Anmerkungen

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

Kommentar:

Wir danken dafür, dass wir im Rahmen der Vernehmlassung unsere Inputs geben durften und sind dankbar, wenn diese in der weiteren Bearbeitung aufgenommen werden.