

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2021/185 von Regula Waldner: «Mobilitäts-/Verkehrsplanung für alle!»

2021/185

vom 17. August 2021

1. Text der Schriftlichen Anfrage

Am 25. März 2021 reichte Regula Waldner die Interpellation 2021/185 «Mobilitäts-/Verkehrsplanung für alle!» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

*Ingenieure und Ingenieurinnen konzentrieren sich in der Regel auf „Mobilität in Bezug auf Arbeitsplätze“. Es wird nach Stosszeiten im Verkehr und der maximalen Kapazität der Infrastruktur geplant, welche sich nach den Arbeitszeiten richten. Verkehrswege von Nicht-Berufstätigen - bei uns nach wie vor oftmals Frauen - werden wenig beachtet, da sie eben nichts mit derartigen Stosszeiten zu tun haben. Selbst die Wirtschaftskommission der vereinten Nationen stellt ein grosses Defizit in der genderbasierten Konfigurierung von Verkehrssystemen fest (<https://unece.org/gender-and-transport>). Mobilität zu Care-Zwecken (Kinder begleiten, Verwandte versorgen, etc.) hat nichts mit der Mobilität zwecks Freizeitbeschäftigung zu tun, fällt bei den üblichen Verkehrserhebungen aber auch nicht unter die Kategorie „Berufs- und Pendlerverkehr“. So kommt es, dass viele Frauen dauernd benachteiligt werden, wenn sie mobil sind: Ihre Streckendaten werden nicht erfasst, weil sie nicht bzw. «nur» teilzeitlich berufspendeln oder häufiger zu Fuss als motorisiert unterwegs sind. Ihre Routen verlaufen mitunter nicht von der Peripherie in ein Zentrum, sondern ordnen sich quer zu diesen Routen an, so dass sie beim öV öfter umsteigen und längere Reisezeiten in Kauf nehmen müssen. Ihre Bewertung von Weg-Qualitäten für Fussgänger*innen ist eine andere als diejenigen von Männern, weil sie mit einem Kind an der Hand einen erhöhten Sicherheitsanspruch haben müssen und vielleicht auch einen angenehm und abwechslungsreich gestalteten Fussweg einer fussläufigen Schnellverbindung vorziehen. Gleiches gilt für das subjektive (nächtliche) Sicherheitsgefühl bei Haltestellen etc., das einen Genderbezug aufweist.*

Das Aufschlüsseln des genderspezifischen Mobilitätsverhaltens ist eine grosse Chance, bestehende Ungerechtigkeiten in der Verkehrsplanung (und Siedlungsplanung) zu glätten und sie so auszugestalten, dass sie Frauen und Männern gleichermassen nützen. Dasselbe gilt für das Mobilitätsverhalten von älteren Menschen und Kindern, welches durch eine zu starke Fokussierung auf die Pendlerfrage genauso unkorrekt abgebildet wird. In letzterem Fall liefern etwa Kinderbüros beeindruckende Beispiele, wo und wie sich Kinder im öffentlichen Raum bewegen und welche Ansprüche sie an ihre Verkehrswege hätten, wenn sie gar selber planen könnten.

Ich bitte den Regierungsrat deshalb um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. *Welche Datengrundlagen zu genderspezifischen Wegstrecken und zum genderspezifischen Mobilitätsverhalten zieht der Kanton bei seiner Verkehrsplanung zu Rate?*
2. *Wie fliessen Genderaspekte aktuell in die kantonale Verkehrsplanung ein?*
3. *Wie fliessen Genderaspekte in die Stellungnahmen zu Mobilitätsfragen in Zonen- und Quartierplanungen ein?*
4. *Wie fliessen die Mobilitätsansprüche von älteren Menschen und Kindern aktuell in die kantonale Verkehrsplanung oder in die Stellungnahmen zu Zonen- und Quartierplanungen ein?*
5. *Was unternimmt der Kanton, um die zunehmend bedeutende Care-Arbeit und die damit assoziierten Care-Strecken bei der Mobilität unterstützend zu berücksichtigen?*
6. *Kann sich der Regierungsrat vorstellen, allfällige Datenlücken zu schliessen und die bisweilen komplizierteren Fortbewegungsmuster der Frauen gezielt zu erheben und praxisbezogen auswerten zu lassen?*
7. *Kann sich der Regierungsrat vorstellen, allfällige Grundlagen zum Mobilitätsverhalten älterer Menschen und Kinder im periurbanen wie ländlichen Raum zu erheben und entsprechende Handlungsfelder zu bezeichnen?*

2. Einleitende Bemerkungen

Einleitend sei darauf hingewiesen, dass der Begriff «Mobilität» unterschiedlich verstanden werden kann. In dieser Beantwortung wird er umfassend verstanden. Der Begriff bezeichnet die Beweglichkeit von Personen (und Gütern) in einem geografischen Raum, umfasst aber auch die Möglichkeit und die Bereitschaft dazu. Demgegenüber ist mit «Verkehr» nur die physische (messbare) Bewegung im Raum gemeint. Aus dieser begrifflichen Abgrenzung der «Mobilität» wird auch deren Vielschichtigkeit ersichtlich. Das individuelle Bedürfnis von einem Ort zum anderen zu gelangen (durch Raumveränderung) setzt stets die Befriedigung eines anderen Bedürfnisses voraus. Eine Person hat zum Beispiel ein Bedürfnis etwas zu lernen und sich weiterzubilden. Als Folge davon entsteht eine Nachfrage nach einer Ortsveränderung vom aktuellen Aufenthaltsort (z.B. Wohnort) zum Ort der Bildungseinrichtung, damit die Person ihr Bedürfnis nach Bildung befriedigen kann. Durch die Realisierung dieser Nachfrage entsteht in der Folge die Bewegung im Raum bzw. der Verkehr.

Mobilität ist ein zentraler Bestandteil unseres Lebens und erstreckt sich über sämtliche Lebensbereiche (Beruf/Arbeit, Familie/Beziehungen, Freizeit, etc.) wie auch über sämtliche Bevölkerungs- und Altersgruppen mit ihren spezifischen Ansprüchen und Bedürfnissen. Mobilität beinhaltet daher auch eine Gender-Komponente. Der Begriff «Gender» umfasst dabei mehr als nur das biologische Geschlecht. Es geht dabei um die soziale Dimension von Geschlecht, konkret um die kulturspezifisch wie historisch variablen Rollen, Erwartungen, Werte und Ordnungen, die an das jeweilige bei der Geburt zugewiesene Geschlecht geknüpft sind. Wie sich diese soziale Dimension gestaltet, ist abhängig von der jeweiligen Kultur und der historischen Entwicklung. Konkret bedeutet dies: Obwohl es Idealvorstellungen von weiblich und männlich gibt, befindet sich die Realität irgendwo dazwischen. Geschlechtliche Zuschreibungen befinden sich daher in kontinuierlichem Wandel¹. Verschiedene Trends und Entwicklungen sind diesbezüglich heute bereits zu beobachten, welche neben den sozialen Rollen, welche die Menschen zukünftig im Alltag einnehmen werden, auch die Mobilität (Raumveränderung mit dem Ziel der individuellen Bedürfnisbefriedigung) wesentlich verändern dürften. Damit werden neue Anforderungen an die Ausgestaltung des Mobilitätssektors entstehen². Seit längerem ist eine zunehmende Individualisierung innerhalb der Gesellschaft zu beobachten, welche beispielsweise in einem veränderten Sozialbewusstsein oder einem erhöhten Anspruch nach flexiblen, auf die individuellen Nutzerbedürfnisse abgestimmten Dienstleistungen äussert. Im Mobilitätssektor ergeben sich hier (zusammen mit der fortschreitenden Digitalisierung) neue Möglichkeiten für individuelle, multimodale und auf die jeweiligen Nutzerbedürfnisse abgestimmte Mobilitätsangebote. Eine ausgewogene Balance zwischen Arbeit und Freizeit scheint der

¹ Vgl. <https://www.uni-due.de/genderportal/gender.shtml>

² Nachfolgende Ausführungen basieren grösstenteils auf der Arbeit von Linden und Wittmer (2018): Zukunft Mobilität – Gigatrend Digitalisierung, verfügbar unter <https://www.alexandria.unisg.ch/253291/>

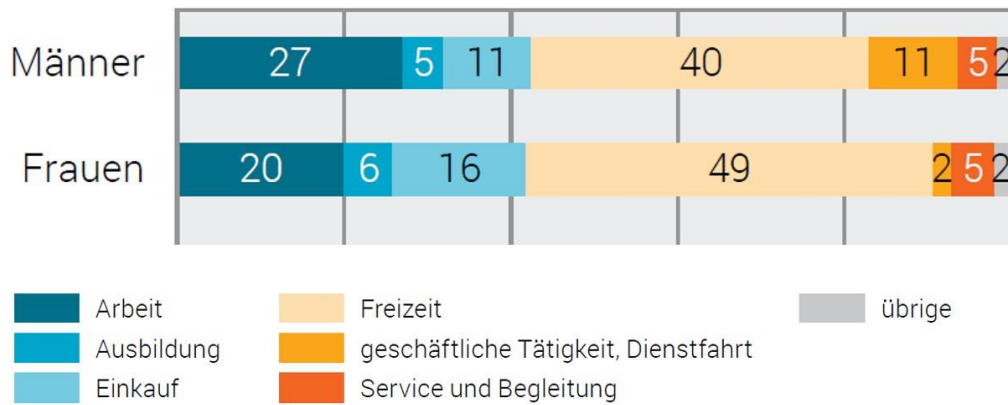
Erwerbsbevölkerung immer wichtiger. Dadurch etablieren sich vermehrt offenere Arbeitsstrukturen und Managementkonzepte, welche flexibel auf die unterschiedlichen Anforderungen der Mitarbeitenden eingehen. Mobiles Arbeiten, flexible Arbeitsorte und Teilzeitmodelle eröffnen gerade jungen und berufstätigen Familien neue Möglichkeiten bezüglich der Aufteilung von Care-Arbeiten (Betreuung von Kindern, etc.) und verändern die sozialen Rollen wie auch die Mobilitätsroutinen im Alltag zunehmend. Medizinische Fortschritte und der Trend zu einer gesünderen Lebensweise führen zu einem demografischen Wandel, der sich in einem Anstieg der Lebenserwartung und in einer zunehmenden Alterung der Gesellschaft äussert. Ältere Generationen verändern dabei auch ihre Verhaltensmuster, indem sie aus ihren traditionellen Altersrollen ausbrechen. Auch diese Entwicklung bringt aufgrund der veränderten Verhaltensmuster älterer Generationen entsprechend neue Anforderungen an den Mobilitätssektor mit sich.

Die vorgängig aufgezeigten Entwicklungen verändern die individuellen Interessen und Bedürfnisse der unterschiedlichen Nutzergruppen (insb. in der Mobilität). Entsprechend verändern sich auch die Anforderungen an die Planung auf den unterschiedlichen Verwaltungsebenen. Der Kanton will Mobilität ganzheitlich, über sämtliche Bevölkerungs- und Altersgruppen berücksichtigen, und daher die Bedürfnisse der verschiedenen Anspruchsgruppen verstärkt in den Fokus der Diskussion rücken und angemessen berücksichtigen, um Ungleichheiten abzubauen. Darunter fallen sowohl ältere Menschen - die nicht mehr so gut zu Fuss sind und für die beispielsweise der Arztbesuch immer beschwerlicher wird - sowie auch Kinder und Jugendliche. Letztere wollen sich auf ihrem Schulweg sicher fühlen oder möchten sich in ihrem Alltag möglichst autonom bewegen können. Das anzustrebende Ziel muss also eine bedürfnisgerechte Mobilität für alle sein, wobei zunehmend die Querschnittsthemen Sicherheit und Raumanforderungen der Versorgungs- und Betreuungsarbeit (Care) im Fokus stehen³.

Um frühzeitig die entsprechenden Rahmenbedingungen für eine den veränderten Voraussetzungen angepasste Verkehrs- und Raumordnungspolitik setzen zu können, sind dabei umfassende Datengrundlagen zum Mobilitätsverhalten und den individuellen Nutzeransprüchen über sämtliche Alters- und Geschlechterkategorien eine zwingende Voraussetzung. Eine der wichtigsten Grundlagen zur Beobachtung des Verkehrsverhaltens der Schweizer Bevölkerung stellen die statistischen Informationen aus dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) dar. Dieser dient dazu, die Mobilität der Schweizer Bevölkerung statistisch zu erfassen und wird alle fünf Jahre neu durchgeführt. Dabei werden jeweils rund 56 000 zufällig ausgewählte Personen (Ständige Wohnbevölkerung der Schweiz ab 6 Jahren) in einer computergestützten telefonischen Befragung (CATI) zu ihrem Verkehrsverhalten befragt – eine Beteiligung erfolgt dabei freiwillig. Die erhobenen Daten ergeben ein detailliertes Bild zum Personenverkehr in der Schweiz. Sie dienen als statistische Grundlagen für die Vorbereitung und Validierung politischer Massnahmen, aber auch als Input für Vertiefungsanalysen zur Verkehrsentwicklung. Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr liefert unter anderem Antworten auf Fragen zu den zurückgelegten Distanzen, den verwendeten Verkehrsmitteln oder den unterschiedlichen Verkehrszwecken. Daraus wird beispielsweise ersichtlich, dass die Anzahl Wege und Etappen bei Frauen und Männern nahezu identisch sind. Im Jahr 2015 betrug die Anzahl Etappen pro Person und Tag sowohl bei den Frauen als auch bei den Männern 4.9. Die Anzahl Wege waren mit 3.4 bei den Männern im Vergleich zu 3.3 bei den Frauen nur geringfügig grösser. Dahingegen war die Tagesdistanz im schweizweiten Durchschnitt bei den Männern mit 42 km rund ein Viertel grösser als bei den Frauen mit 31.8 km. In der nachfolgenden Abbildung werden die Anteile der unterschiedlichen Verkehrszwecke an der Tagesdistanz im Inland für das Jahr 2015 dargestellt (BFS/ARE, 2017). Daraus wird ersichtlich, dass im Rahmen des Mikrozensus neben den traditionellen, meist von Berufstätigen zurückgelegten Verkehrszwecken wie Arbeit, geschäftliche Tätigkeit und Dienstreisen oder Freizeit auch die Zwecke Ausbildung, Einkauf sowie Service und Begleitung unterschieden werden, also Verkehrswege von i.d.R. Nicht-Berufstätigen. Die Kategorie Service- und Begleitung wird dabei als Verkehrszweck definiert, der private Begleit-

³ Für weitere Informationen siehe Lares (2021) GenderKompass Planung, verfügbar unter https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news_section_file/file/5123/genderkompass-planung_2021_de.pdf?lm=1620195124

wege umfasst. Dazu gehören z.B. das Bringen oder Abholen von Kindern vom Kindergarten, privater Auto-Fahrunterricht usw. Services im Rahmen beruflicher Tätigkeiten gehören dagegen zur Kategorie der geschäftlichen Tätigkeiten und Dienstfahrten⁴. Die Service- und Begleitwege machten 2015 sowohl bei den Männern als auch bei den Frauen insgesamt 5 % der Tagesdistanz aus. Die Distanzen pro Einzelweg waren bei den Männern jedoch länger als bei den Frauen (12.1 km gegenüber 6.9 km).



Basis: 57 090 Zielpersonen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Neben der Ebene der Datengrundlagen über das Verkehrsverhalten sei einleitend noch ein Blick auf die gesetzlichen Vorgaben bei der konkreten Ausgestaltung von Verkehrsinfrastrukturen zu werfen. Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ist seit dem Jahr 2004 in Kraft und stellt eine der wichtigsten Säulen der Schweizer Behindertenpolitik dar. Das Gesetz setzt den in der Bundesverfassung festgehaltenen Auftrag um, die Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen bestmöglich zu beseitigen. Dabei sollen Rahmenbedingungen geschaffen werden, welche die persönliche Unabhängigkeit von Menschen mit Behinderungen erhöhen und diese dadurch von der Abhängigkeit von anderen Personen oder externen Umständen befreien⁵. Primäres Ziel des Gesetzes ist gemäss Botschaft des Bundesrats (BBI 2001 1715, 1775) die Schaffung von «Rahmenbedingungen, welche die Unabhängigkeit Behinderter von der Hilfe durch Drittpersonen erlauben und damit vom Gefühl befreien, von andern Personen abhängig zu sein». Das BehiG «setzt Rahmenbedingungen, die es Menschen mit Behinderungen erleichtern, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen und insbesondere selbstständig soziale Kontakte zu pflegen, sich aus- und fortzubilden und eine Erwerbstätigkeit auszuüben»⁶. Das Gesetz gilt für verschiedene Bereiche und schliesst insbesondere auch die Zugänglichkeit zu Anlagen des öffentlichen Verkehrs (insb. der niveaugleiche Einstieg von der Haltestelle ins Fahrzeug) mit ein. Im 2023 läuft die Frist für die Umsetzung der Auflagen aus dem BehiG im Bereich der Infrastruktur von Tram- und Bushaltestellen aus. Für die Umsetzung der Auflagen aus dem BehiG haben die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie die Transportunternehmer BLT und BVB ein gemeinsames Umsetzungskonzept für die rund 200 Tramhaltestellen (davon 65 im Kanton BL) erarbeitet. Auch bei den Bushaltestellen (rund 350 Haltestellen im Kanton BL) wurden entsprechende Umsetzungskonzepte mit den Gemeinden und den Transportunternehmungen erarbeitet. Die zwei Projektierungskredite für die

⁴ Für weitere Informationen siehe BFS (2017) Verkehrsverhalten der Bevölkerung – Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, verfügbar unter <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/erhebung/mzmv.html>

⁵ Vgl. <https://www.enableme.ch/de/artikel/das-behindertengleichstellungsgesetz-behig-978>

⁶ Vgl. <https://www.edi.admin.ch/edi/de/home/fachstellen/ebgb/recht/schweiz/behindertengleichstellungsgesetz-behig.html>

Umsetzung der Vorgaben aus dem BehiG bei Tramhaltestellen (2 Mio. Franken) und bei Bushaltestellen (1 Mio. Franken) wurden vom Landrat im 2012 genehmigt⁷. Abschliessend sei festzuhalten, dass neben den hier charakterisierten Bestrebungen, Menschen mit Behinderungen den Zugang zu Verkehrsinfrastrukturen und deren Nutzung zu erleichtern, auch andere Nutzergruppen wie Kinder, Ältere Menschen, etc. auch von den vorgängig beschriebenen Massnahmen profitieren.

3. Beantwortung der Fragen

1. Welche Datengrundlagen zu genderspezifischen Wegstrecken und zum genderspezifischen Mobilitätsverhalten zieht der Kanton bei seiner Verkehrsplanung zu Rate?

Wie in den einleitenden Bemerkungen erwähnt, werden im Rahmen der statistischen Erhebungen zum Mikrozensus Mobilität und Verkehr genderspezifische Wegstrecken (z.B. zu Care-Zwecken) bereits erfasst. Diese werden vom Kanton in der Verkehrsplanung als Grundlage genutzt.

2. Wie fliessen Genderaspekte aktuell in die kantonale Verkehrsplanung ein?

Wie in den einleitenden Bemerkungen erwähnt, kann der Einsatz für eine bedürfnisgerechte Mobilität exemplarisch an den beiden besonders wichtigen Querschnittsthemen (1) Sicherheit und (2) Raumanforderungen der Versorgungs- und Betreuungsarbeiten (Care) aufgezeigt werden. Diese werden im Rahmen der kantonalen Verkehrsplanung wie folgt berücksichtigt:

- Beim Querschnittsthema **Sicherheit** gilt es zwischen objektiver und subjektiver Sicherheit zu unterscheiden. Aspekte der objektiven Sicherheit stellen beispielsweise einen wesentlichen Bestandteil der gängigen Normenwerke für Strassen- und Verkehrsfachleute (z.B. SIA oder VSS) dar. Diese bilden eine wesentliche Grundlage in den Planungs- und Projektierungsarbeiten neuer Verkehrsanlagen z.B. im Zusammenhang mit der Festlegung/Überprüfung notwendiger Sichtweiten an Kreuzungen, Fussgängerstreifen, etc. Weitere kantonale Grundlagen, welche im Zusammenhang mit Aspekten der objektiven Sicherheit an Verkehrsanlagen beigezogen werden, stellen Typenpläne (z.B. Regelquerschnitte Kantonsstrassen, Randabschlüsse von Fahrbahnen, Leitschranken und Geländer, Signalisierung und Markierung, etc.) wie auch diverse weitere verkehrsrelevante Richtlinien (z.B. Beleuchtungsrichtlinie, Projektierungsrichtlinien Radrouten, etc.) dar. Weiter unterstützt der Kanton betr. objektiver Sicherheitsrisiken auch die Anliegen aus der kommunalen Schulwegplanung. Aspekte der subjektiven Sicherheit fliessen beispielsweise im Rahmen der Bewertung von Variantenstudien aktiv mit ein. So kann ein Verkehrsweg (z.B. eine neue Radroute) entlang eines sog. «Angstraumes» wie z. B. einem Waldrand bei Nacht durchaus eine negative Bewertung gegenüber einer Linienführung entlang eines beleuchteten und belebten Quartiers erfahren. Weiter wird die Thematik in der Ausgestaltung verkehrstechnischer Anlagen wie z.B. Lichtsignalanlagen gem. den Anforderungen aus dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) zur Nachrüstung mit akustischen und taktilen Signalen oder Blindendrückern zur Verlängerung der Grünzeit für seh-/gehbehinderte Fussgänger berücksichtigt. Siehe dazu auch die Ausführungen in den einleitenden Bemerkungen über die gesetzlichen Vorgaben bei der konkreten Ausgestaltung von Verkehrsinfrastrukturen.
- Beim Querschnittsthema **Raumanforderungen der Versorgungs- und Betreuungsarbeiten** gilt es zwischen Raumanforderungen innerhalb des Verkehrsraumes (z.B. Aspekte des Komforts für Verkehrsteilnehmende auf Verkehrswegen) und der allgemeinen Anordnung von Alltagsinfrastrukturen zu unterscheiden. Während Raumanforderungen innerhalb des Verkehrsraumes durchaus Schnittstellen zur kantonalen Verkehrsplanung aufweisen und dort Berücksichtigung finden (z.B. im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten oder über die Normierung der Radstreifenbreiten für komfortable und sichere Bedingungen

⁷ Vgl. <https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/direktionen/bau-und-umweltschutzdirektion/medienmitteilungen/behindertengerechter-ausbau-der-tram-und>

insb. für Velofahrende mit Veloanhänger od. Spezialvelos) umfasst die räumliche Anordnung und gute Erreichbarkeit von Alltagsinfrastrukturen (z.B. von Schulanlagen, Kinderbetreuungsstätten, etc.) mehrheitlich kommunale Aufgaben, die jedoch von kantonaler Seite unterstützt und im gegenseitigen Austausch aufeinander abgestimmt werden. Durch eine geschickte Anordnung der Alltagsinfrastrukturen und dem Mitdenken verkehrsplanerischer Anliegen kann bereits frühzeitig potentiellen Problemherden mit entsprechenden raumplanerischen Massnahmen auf kommunaler Ebene entgegengewirkt werden.

3. *Wie fliessen Genderaspekte in die Stellungnahmen zu Mobilitätsfragen in Zonen- und Quartierplanungen ein?*

Kommunale Erlasse der Ortsplanung bedürfen der Genehmigung durch den Regierungsrat als Genehmigungsbehörde. Die kantonale Prüfung kommunaler Planungen beschränkt sich gemäss § 31 Abs. 5 RBG auf die Rechtmässigkeit und - sofern kantonale Anliegen betroffen sind - die Zweckmässigkeit. Die konkrete Verantwortung über Zonen- und Quartierplanungen obliegt daher den Gemeinden. Hier sind u.a. folgende mobilitätsrelevanten Aspekte zu nennen, die im Zusammenhang mit Zonen- und Quartierplanungen einen Genderaspekt aufweisen:

- Anbindung an bestehendes Fusswegnetz, Nähe zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, etc.
- Standortfaktoren (z. B. Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen für den täglichen Gebrauch, etc.)
- Lage und Anzahl von Veloabstellplätzen inkl. Qualität der Abstellanlagen
- Festlegung spezifischer Mobilitätsmassnahmen im Rahmen von Quartierplanverfahren, über die ein reduziertes Parkplatzangebot resp. eine autoreduzierte Mobilität angestrebt wird (z.B. Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, etc.)

4. *Wie fliessen die Mobilitätsansprüche von älteren Menschen und Kindern aktuell in die kantonale Verkehrsplanung oder in die Stellungnahmen zu Zonen- und Quartierplanungen ein?*

Für die Beantwortung dieser Frage sei auf die Ausführungen zu Frage 2 und Frage 3 verwiesen.

5. *Was unternimmt der Kanton, um die zunehmend bedeutende Care-Arbeit und die damit assoziierten Care-Strecken bei der Mobilität unterstützend zu berücksichtigen?*

Auch bei dieser Frage sei auf die Ausführungen zu Frage 2 verwiesen. Weiter gilt es zu bemerken, dass die Wegbeziehungen für Care-Strecken sehr individuell sind und sich im Zeitverlauf kontinuierlich verändern. Die Wege sind daher nicht eindeutig und durch die zunehmende Individualisierung der Verhaltensmuster mit komplexen und individualisierten Wegeketten (vgl. Ausführungen in den einleitenden Bemerkungen) gestaltet sich eine Erfassung der Care-Strecken als äusserst komplex. Auf gesamtkantonalen Ebene sind die Wegbeziehungen für Care-Strecken daher kaum planbar. Hingegen finden die spezifischen Bedürfnisse auch für Care-Strecken bei der Ausgestaltung von Verkehrsanlage wie oben aufgezeigt Berücksichtigung.

6. *Kann sich der Regierungsrat vorstellen, allfällige Datenlücken zu schliessen und die bisweilen komplizierteren Fortbewegungsmuster der Frauen gezielt zu erheben und praxisbezogen auswerten zu lassen?*

Wie in den einleitenden Bemerkungen aufgezeigt wurde, werden Frauen in den statistischen Erhebungen zum Mikrozensus Mobilität und Verkehr gleichermassen berücksichtigt wie Männer. Die Auswertungen für das Jahr 2015 haben dabei aufgezeigt, dass sich die Anzahl Wege und Etappen pro Person und Tag im Inland zwischen Frauen und Männern praktisch kaum unterscheiden. Es sei ausserdem nochmals darauf hingewiesen, dass verschiedene Trends und Entwicklungen bereits heute darauf hindeuten, dass aufgrund der zunehmenden Individualisierung über sämtliche Alters- und Bevölkerungsgruppen hinweg komplizierte Fortbewegungsmuster mit individualisierten Wegeketten eine zunehmende Ausprägung unserer Gesellschaft darstellen und sich dieser Trend

auch in Zukunft weiter akzentuieren dürfte. Aus diesem Grund sei betr. der Frage nach der Schliessung von Datenlücken an dieser Stelle auf die Ausführungen zu Frage 5 verwiesen.

7. Kann sich der Regierungsrat vorstellen, allfällige Grundlagen zum Mobilitätsverhalten älterer Menschen und Kinder im periurbanen wie ländlichen Raum zu erheben und entsprechende Handlungsfelder zu bezeichnen?

Viele Grundlagen zum Mobilitätsverhalten älterer Menschen und Kinder sind über den Mikrozensus Mobilität und Verkehr bereits vorhanden und auch auf den Kanton Basel-Landschaft übertragbar. Kinder zwischen 6 und 9 Jahren legten im Jahr 2015 beispielsweise einen Grossteil (55%) ihrer täglichen Etappen zu Fuss zurück und absolvierten etliche Etappen mit dem Auto (27%). Dies zeigt, dass Kinder insb. für längere Wege nach wie vor auf die Begleitung Erwachsener angewiesen sind, was die Einflussmöglichkeiten des Kantons entsprechend eingrenzt.

Es sei ergänzend darauf hingewiesen, dass das Tiefbauamt bei der Ausarbeitung von kantonalen Projekten im Regelfall in engem Kontakt mit der Gemeinde steht und projektspezifisch Daten erhoben werden. So wird z.B. geklärt, welche relevante Wege zum Kindergarten führen und wo unter diesem Aspekt Massnahmen auf der Kantonsstrasse beispielsweise für eine sichere Querung ergriffen werden müssen. Dies bedeutet, dass im Rahmen der einzelnen Projekte auf das Wissen bzw. die Bedürfnisse der betroffenen Gemeinde zurückgegriffen wird, um die notwendigen sicheren Wege zu identifizieren und so das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung vor Ort projektspezifisch berücksichtigen zu können. Aufgrund all dieser Gesichtspunkte erachtet es der Regierungsrat nicht als sinnvoll, selber zusätzliche Grundlagen zu erheben und Handlungsfelder zu bezeichnen.

Liestal, 17. August 2021

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomas Weber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich