

Liestal, 9. November 2021/BUD

## Stellungnahme

---

Vorstoss	Nr. <b>2021/203</b>
Postulat	von Irene Wolf
Titel:	<b>Pilotprojekt Vorzugsspuren für nachhaltige Mobilität</b>
Antrag	Vorstoss ablehnen

### 1. Begründung

Das Postulat verlangt die Prüfung, ob und wie Vorzugsspuren für Fahrzeuge, welche ein nachhaltiges Antriebssystem besitzen, im Kanton BL eingerichtet werden können. Das würde beispielsweise bedeuten, dass Fahrspuren von Autos mit einem elektrischen Antriebssystem bevorzugt benutzt werden können, wohingegen dies für Autos mit einem konventionellen Verbrennungsmotor nicht möglich wäre. Die Prüfung soll in Form eines Pilotprojekts erfolgen und dabei sollen mögliche Anreizsysteme getestet werden.

Die grundsätzliche Absicht hinter dem Vorstoss ist, dass Fahrzeuge mit einem nachhaltigen Antrieb rasch stärkere Verbreitung finden und möglichst bald den Hauptanteil ausmachen. Diese Absicht wird im Grundsatz begrüsst, jedoch zeigt sich bei genauerem Hinsehen, dass der Ansatz mit Vorzugsspuren für den Kanton Basel-Landschaft wenig bis gar nichts bringt und der Kanton gar nicht den notwendigen Handlungsspielraum besitzt. Dies hat diverse Gründe:

- Im Kanton Basel-Landschaft gibt es kaum eine mehrspurige Strecke im Netz, welche für eine Vorzugsspur in Frage käme und über welche der Kanton verfügen könnte. Mögliche Strecken sind in der Regel Nationalstrassen und damit in der Hoheit des Bundesamtes für Strassen. Auf der A18, A2 & A3 wären beispielsweise entsprechende Abschnitte vorhanden. Bei der A22 eignet sich höchstens der Abschnitt Liestal – Sissach, welcher aber kaum je überlastet ist und somit eine Vorzugsspur keine grosse Zusatz-Attraktivität mit dem entsprechenden Anreiz hätte.
- Auf Streckenabschnitten im kantonalen Netz mit mindestens zwei Fahrspuren in eine Richtung liegen oft Fahrspuren für den ÖV oder entsprechende Priorisierungssysteme vor. Hier würde die Einrichtung einer Priorisierung nachhaltiger Antriebssysteme zu einem Konflikt mit dem öffentlichen Verkehr führen. Da auch in elektrisch betriebenen Fahrzeugen der Besetzungsgrad insbesondere während den Pendlerzeiten im Regelfall bei einer Person liegen dürfte, wird hier ein falscher Anreiz geschaffen – E-Autos mit einem Besetzungsgrad von einer Person sollen nicht gefördert werden und z. B. den ÖV behindern.
- Die Einführung für einen einzelnen Kanton ist kaum zweckmässig und müsste mit den Nachbarkantonen abgestimmt sein, welche jedoch nicht über einen analogen Auftrag verfügen. Dies würde ziemlich schnell zum Versanden des Pilotprojektes führen.
- Durch das Sperren einer Spur für nicht nachhaltig angetriebene Autos sind im Zulauf zu dieser Strecke sowie auf der neu stärker belasteten «Normalspur» deutlich mehr Stau und höhere Wartezeiten zu erwarten. Das führt zu einer höheren Umweltbelastung (Schadstoffe und Lärm). Es ist damit zweifelhaft, ob sich da ein nachhaltiger Effekt einstellt.
- Der Umstieg auf ein E-Auto wird klar besser durch finanzielle Anreize («Geldbeutel») oder gesetzliche Vorgaben erreicht und nicht durch Vorzugsspuren. Die Förderung CO2-freier Antriebe erfolgt bereits auf anderem Weg (MFK-Steuer etc.). Es lohnt sich ein Blick nach

Norwegen: Dieses Land hat den höchsten Anteil an E-Autos. Dort wird der Kauf subventioniert und E-Autos sind vom Zahlen der Strassenmaut ausgenommen. Per 2025 werden konventionelle Antriebssysteme per Gesetz verboten.

- Es ist davon auszugehen, dass der Marktanteil der E-Autos in den kommenden Jahren stark zunehmen wird und solche Vorzugsspuren auch aus diesem Grund schon bald obsolet sein werden. Im Gegensatz dazu steht der Umsetzungshorizont: Die Massnahme wird sich nicht kurzfristig und ohne Ergänzungen der Infrastruktur machen lassen. Die Massnahme wird daher kaum eine nachhaltige Wirkung (im Sinne von langfristig anhaltend) haben. Vermutlich wird die Vorzugsspur bei deren Inbetriebnahme schon von der technischen Entwicklung bzw. Marktentwicklung überholt sein. Und wie bereits erwähnt, ist es fragwürdig, ob eine Vorzugsspur für Fahrzeuge mit einem Besetzungsgrad von einer Person nachhaltig und damit überhaupt sinnvoll ist.

Zwei ergänzende Hinweise: (1) Es ist uns bekannt, dass es Mitfahrerspurten in Luxemburg gibt und die Debatte für die Zulassung von E-Autos auf Busspuren geführt wird / wurde. Das im Postulat angeführte Beispiel bezüglich Luxemburg konnte mit einer kurzen Internetrecherche nicht wie in der im Postulat angedeuteten Form ausfindig gemacht werden. (2) Ein Postulat mit einem ähnlichen Anliegen (2018/918 «Förderung Fahrgemeinschaften») wurde vom Landrat am 6. Juni 2019 mit 44:36 abgelehnt.

Fazit:

Das Postulat ist abzulehnen weil:

- Der Kanton hat für ein Pilotprojekt und auch für eine Umsetzung nicht den notwendigen Spielraum: Die mehrspurigen Strassen im Kanton sind bis auf wenige Ausnahmen Nationalstrassen in der Hoheit des Bundes. Auf Kantonsstrassen bestehen keine geeigneten Strecken.
- Die Umsetzung ist nicht rasch möglich und wohl in wenigen Jahren gar nicht mehr nötig, weil der Umstieg auf nachhaltige Antriebssysteme ohnehin schon weit fortgeschritten sein wird.
- Die Förderung von CO<sub>2</sub>-freien Antrieben erfolgt bereits auf anderem Weg (z.B. MFK-Steuern).
- Die Förderung hat vor allem in den Spitzenzeiten den grössten Effekt; dann sind aber auch E-Autos meist nur mit 1 Person besetzt. Aber ein E-Auto mit einem Besetzungsgrad von einer Person soll nicht bevorzugt werden.