

Parlamentarischer Vorstoss

2021/78

Geschäftstyp:	Postulat
Titel:	Basel-Landschaft und Basel-Stadt als Pilotgebiete des Bundes für Mobility Pricing
Urheber/in:	Thomas Noack
Zuständig:	—
Mitunterzeichnet von:	Abt, Ackermann, Bammatter, Boerlin, Candreia, Cucè, Fritz, Jaun, Kaufmann Urs, Kirchmayr Jan, Koller, Krebs, Locher, Maag, Meschberger, Mikeler, Noack, Roth, Schürch, Stokar, Strüby, Werhmüller, Winter, Wyss
Eingereicht am:	11. Februar 2021
Dringlichkeit:	—

Mit dem Lockdown während der Coronakrise haben sehr viele Menschen in der Region im Homeoffice gearbeitet. Dies hat zu einer deutlichen Entlastung des Verkehrs geführt. Dieses Verhalten in Krisenzeiten zeigt auf, dass Arbeitsmodelle, die zu einer Reduktion des Verkehrsaufkommens führen, durchaus möglich sind - wenn dieses auch auf Dauer vielleicht nicht so drastisch ausfallen wird, wie während des Lockdowns. Das Verhalten während der Krisenzeit gibt aber sehr deutliche Hinweise, dass eine Verhaltensänderung mit entsprechenden Anreizen durchaus realistisch sein könnte. Eine Modellierung für den Kanton Zug hat schon früher gezeigt, dass mit einer preislichen Steuerung der Mobilität der Individualverkehr in der Hauptverkehrszeit zwischen 9 und 12 Prozent, der öffentliche Verkehr zwischen 5 und 9 Prozent gesenkt werden könnte. Mit einer verstärkten Arbeit im Homeoffice ist davon auszugehen, dass auch die gesamte Mobilität reduziert, oder zumindest stabilisiert werden könnte. Dies hätte einerseits eine positive Wirkung auf den CO₂ Ausstoss und andererseits auch günstige Auswirkungen auf den Bedarf nach Ausbaumassnahmen der Verkehrsinfrastrukturen.

Der Bundesrat hat jüngst die rechtlichen Grundlagen für Mobility Pricing in die Vernehmlassung geschickt und kommuniziert, dass er das Konzept des Mobility Pricings in verschiedenen Städten in der Schweiz prüfen will. Die Einführung eines Mobility Pricings hat das Potential, über eine preisliche Steuerung das Mobilitätsverhalten im Blick auf die Ziele des Klimaschutzes und eine optimierte Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen nachhaltig zu beeinflussen.

Beim Studium der Dokumente des Bundes erhält man allerdings auch den Eindruck, dass mit Mobility Pricing vor allem eine neue Finanzierungsquelle für den Strassenbau gesucht wird. Mit zunehmender Elektromobilität würden nämlich die Einnahmen aus der Mineralölsteuer sinken und es müsste für den Automobilverkehr und die Finanzierung der dafür notwendigen Infrastrukturen neue Quellen erschlossen werden.

Indem der Kanton Basellandschaft an einem Pilotversuch mitmachen würde, könnte er mit den daraus resultierenden spezifischen Erkenntnissen auf nationaler Ebene mithelfen, das Modell des Mobility Pricings weiterzuentwickeln. Für den Kanton Basel-Landschaft müsste dabei die ernsthafte Suche nach einer zukunftsweisenden und ökologischen Verkehrsfinanzierung in urbanen Siedlungsräumen im Zentrum stehen und nicht eine neue Geldquelle für die Finanzierung der Investitionen in den Strassenbau. Um dieses Ziel zu erreichen müssen für die Anlage der Pilotversuche entsprechende Randbedingungen formuliert und dann als relevante Fragestellungen untersucht werden:

- Mobility Pricing muss primär die regionalen mobilitätsspezifischen Ziele unterstützen.
- Mobility Pricing muss dazu beitragen, dass sich die Kostenschere zwischen immer teurerem ÖV und immer billigerem MIV schliesst. Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt laufend steigende Preise für die Nutzer und Nutzerinnen des ÖV, während die individuellen Kosten für den MIV stagnierten. Dabei trägt der MIV längst nicht alle durch ihn entstehenden Kosten.
- Um die Attraktivität des ÖV nicht zu mindern und Mobility Pricing sozialverträglich auszugestalten, dürfen die Preise für den ÖV nicht steigen. Falls Mobility Pricing auch im ÖV zu einer Glättung der Verkehrsspitzen führen soll, müssen die Tarife zu Randzeiten gesenkt werden und nicht jene zu Spitzenzeiten angehoben werden.
- Mobility Pricing muss zwingend eine Rückverteilung der Mittel an die ökologischen Mobilitätsformen (ÖV, Fuss- und Veloverkehr) beinhalten, um das Ziel der Verlagerung effektiv zu erreichen.

Ich bitte deshalb die Regierung, in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Stadt, zu prüfen und zu berichten:

- **in welchem Perimeter eine Teilnahme der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sinnvoll und möglich wäre, um das Modell des Mobility Pricings unter Berücksichtigung der obengenannten Randbedingungen und Fragestellungen weiterzuentwickeln.**
- **unter welchen Voraussetzungen sich der Kanton Basel-Landschaft an einem Pilotversuch beteiligen könnte.**