

Liestal, 7. Juni 2022/BUD

Stellungnahme

Vorstoss	Nr. 2021/590
Postulat	der FDP-Fraktion
Titel:	ÖV fit für die Zukunft machen
Antrag	Vorstoss entgegennehmen und zur Abschreibung beantragen

1. Begründung

Die konzeptionell-strategischen Überlegungen zum öffentlichen Verkehr resp. zur Mobilität im Allgemeinen, die das Postulat in Auftrag zu geben beabsichtigt, sind u.a. im Lichte der Covid-Pandemie auch nach Beurteilung des Regierungsrates notwendig. Ihnen wird jedoch innerhalb der Bau- und Umweltschutzdirektion bereits durch abgeschlossene und laufende Aktivitäten Rechnung getragen. So ist beispielsweise eine Auseinandersetzung mit dem Zusammenspiel von öffentlichem Verkehr (öV) und Fuss- und Veloverkehr bereits bei der letzten Revision des Angebotsdekrets erfolgt. Die Resultate dieser Auseinandersetzung sind in das neue Angebotsdekret eingeflossen.

Die Stärke des öffentlichen Verkehrs liegt in der Bündelung gleichgerichteter Nachfrageströme. Dies erfolgt mit einer Flächeneffizienz, welche von keinem anderen Verkehrsmittel erreicht wird, und diesbezüglich bleibt der öffentliche Verkehr auch langfristig im Vorteil. Die erste und letzte Meile zu und von der Haltestelle wird immer mit einem anderen Verkehrsmittel zurückgelegt; meistens zu Fuss, aber auch mit den neuen Angeboten der Mikromobilität.

Der Kanton ist zuständig für die flächige Erschliessung des Kantonsgebiets mit einem attraktiven öffentlichen Verkehr. Mit dem neuen Angebotsdekret (in Kraft seit 2020) wurden die Erschliessungsradien in Abhängigkeit zum Taktangebot gesetzt. Damit gilt bei Haltestellen mit einem guten öV-Angebot ein grösseres Gebiet als erschlossen als dies bis dahin der Fall war. Dies unterstützt den Effekt, dass die öV-Nachfrage sich auf wenige starke Linien konzentriert.

Gerade in der Agglomeration stellen private Mobilitätsanbieter bereits heute eine Vielzahl von Angeboten eigenwirtschaftlich zur Verfügung. Der Regierungsrat sieht keinen Handlungsbedarf, diese privaten Anbieter zu subventionieren oder diese Angebote zu konkurrieren. Vielmehr schafft er die Voraussetzungen, diese Angebote mit dem öV zu verknüpfen mit folgenden Massnahmen:

- An geeigneten Haltestellen des öV Abstellplätze zur Verfügung zu stellen.
 - Mit den gesetzlichen Grundlagen dafür zu sorgen, dass der öV dort zum Einsatz kommt, wo seine Stärke liegt und nicht dort, wo andere Mobilitätsformen die Bedürfnisse besser abdecken können.¹
 - Tarifliche Integration diverser Mobilitätsanbieter zu unterstützen ([Nationale Dateninfrastruktur Mobilität](#)).
-

In Bezug auf die wachsende Konkurrenz des öV durch das Velo und neue Mobilitätsformen gilt es festzuhalten, dass aktuell eine Verlagerung stattfindet. Jedoch gilt weiterhin die Zielsetzung, das absolute Verkehrswachstum mit flächeneffizienten Verkehrsmitteln abzuwickeln. Ein kurzfristiger Verlagerungseffekt vom öV hin zum Velo und neuen Mobilitätsformen entbindet somit nicht von der Zielsetzung, flächeneffiziente Verkehrsmittel zu fördern. Freie Kapazitäten im öV sind die Voraussetzung, um die angestrebte Verlagerung vom MIV zum öV zu ermöglichen. Ein Abbau der Kapazitäten im öV würde dieser Zielsetzung diametral entgegenlaufen und die Verlagerung vom MIV zum öV stoppen.

¹ Mit dem alten Angebotsdekret (gültig bis 2020) hätten in der Laufzeit von 2022–2025 neue Gebiete durch den öV erschlossen werden müssen (insbes. Aesch Nord). Mit den neuen gesetzlichen Grundlagen ist dies nicht mehr zwingend notwendig. Die neue gesetzliche Grundlage fördert somit den öV dort, wo er effektiv ist und überlässt die Erschliessung von Quartieren anderen Mobilitätsformen.