

Beschluss des Landrats vom 20.05.2021

Nr. 911

23. Mobility Pricing 2020/700; Protokoll: mko

Rolf Blatter (FDP) beantragt Diskussion.

://: Dem Antrag wird stillschweigend stattgegeben.

Rolf Blatter (FDP) bedankt sich für die Antwort und möchte einige Ergänzungen dazu anbringen. In der Antwort sagt die Regierung in einem Punkt, es sei nicht so richtig klar, was man unter Mobility Pricing verstehe. Das versteht wiederum der Votant nicht. Wikipedia erklärt sogar in einem Kapitel die Anwendung von Mobility Pricing in der Schweiz. Dort heisst es, dass in der Schweiz darunter primär Road Pricing – also die Benützungsgebühr für Strasse und ÖV – gemeint sei. Im ganzen Komplex ist zudem eine Bombe versteckt, eine Büchse der Pandora im Zusammenhang mit der Diskussion über das U-Abo, das Flat tax-pricing. In Frage 4 der Interpellation geht es um die Auswirkung von Road Pricing in Basel-Stadt auf Baselland. In der Antwort heisst es, dass dazu erst ein konkretes Konzept vorliegen müsse, um eine Auswirkung auf Strassen im eigenen Perimeter zu ermitteln. Zwischenzeitlich hat die Regierung in der Vernehmlassungsantwort, die an das UVEK ging, erfreulicherweise verlangt, dass eine Bewilligung von Pilotprojekten eine Zustimmung aller betroffenen Kantone brauche, auch wenn die Strasse nicht im eigenen Perimeter liegt. Das ist ein wichtiger Punkt.

Auf der anderen Seite ist das Thema Preisgestaltung unklar und nicht detailliert beantwortet. Auf der einen Seite möchte man eine verursachergerechte Bepreisung insbesondere für den Individualverkehr vorschlagen. In der Antwort jedoch wird die individuelle Bepreisung von Verkehrsleistungen des öffentlichen Verkehrs nicht berücksichtigt. Wie vorhin ausgeführt wird unter Road Pricing eine Benützungsgebühr für Strasse *und* ÖV verstanden. Das hiesige Flat tax-System mit dem U-Abo ist exakt das Gegenteil. Die technische Machbarkeit wäre heute ja gegeben. Es gibt Apps wie «fairtiq», wo sich mit wenig Aufwand die bei einem öffentlichen Verkehrsmittelanbieter bezogene Leistung erfassen und der günstigste Preis über die hinterlegte Kreditkarte verrechnen lässt. Die Flat tax könnte also durch eine benutzungsabhängige Tarifierung ersetzt werden.

Das wird sicher noch nicht das Ende der Geschichte sein. Zusammengefasst ist es toll, dass die Regierung verlangt, einbezogen zu werden, wenn in BS oder AG Massnahmen beschlossen würden, welche einen Effekt auf den Baselbieter Verkehr hätten. Zuletzt ist festzuhalten, dass die Vorlage bezüglich der Auswirkungen auf die KMU nicht bis zu Ende durchdacht worden ist und von dieser Seite grosser Widerstand gegen den Pilotversuch besteht.

Thomas Noack (SP) dankt dem Regierungsrat ebenfalls für die Beantwortung der Interpellation. Ihm fällt auf, dass der Umgang mit Pilotversuchen zu Mobility Pricing sehr reaktiv ist. So wird Baselland von Basel-Stadt nur angehört, oder Baselland interveniert, wenn negative Auswirkungen zu erwarten sind. Das Thema ist aber zu wichtig, um sich passiv zu verhalten. Mobility Pricing ist eines der zentralen Mobilitätsthemen, aber auch eines der komplexesten, worauf es keine einfachen Antworten gibt. Hier muss intensiv nachgedacht werden und es bedarf guter und vor allem kreativer Ansätze. Zunächst einmal gilt es, unbedingt regional zu denken. Und es müssen unbedingt alle Verkehrsträger einbezogen werden. Welcher Preis soll die Mobilität für die einzelnen Einwohner der Region in Zukunft haben? Welchen Teil soll die Öffentlichkeit übernehmen, für welche individuellen Teile möchte man welche Steuerungsmöglichkeiten erhalten? Das sind wichtige gesellschaftliche Fragen, die ausgelegt und die nicht zuletzt auch politisch diskutiert werden müs-

sen. Stand heute ist es für die SP keine Option, dass der ÖV mit Mobility Pricing generell teurer wird. Auch ist eine Abschaffung des U-Abo keine Option. Es braucht kluge Modelle, weshalb sich der Kanton Basel-Landschaft aktiv an einem Pilotversuch beteiligen muss. Zu dieser Frage hat der Votant ein Postulat eingereicht, das hoffentlich in diesem Rat gelegentlich diskutiert werden kann.

Um das früher Road Pricing genannte System ist es ruhiger geworden, sagt **Lotti Stokar** (Grüne). Die Stadt London, so hörte man, habe etwas Derartiges eingeführt. Und nun wurde das Thema als Mobility Pricing vom Bund aufgenommen. Es ist noch zu früh, hier über Vor- und Nachteile zu sprechen. Heute geht es nur darum, wie der Regierungsrat auf die Interpellation geantwortet hat. Der Votantin ging es ähnlich wie ihrem Vorredner. Sie spürt aus der Antwort eine stark defensive Haltung, worüber sie erstaunt ist. Es heisst z. B.: «Wenn es dann unerwünschte Auswirkungen hat, wird man beim Regierungsrat Basel-Stadt intervenieren.» Ja hallo – nützt denn das noch etwas? In der Vernehmlassung wurde geschrieben, ein Projekt solle nur bewilligt werden, «wenn alle Kantone, die betroffen sind, zustimmen». Das kann es ja auch nicht sein. Wenn es dann ein Nein zu einem BS-Projekt gibt, hätte man für die Region rein gar nichts gewonnen. Dieses Denken ist völlig unverständlich. Man ist doch in Verkehrsfragen *eine* Region. Es ist absolut zwingend, dass Probleme gemeinsam gelöst werden. Bis anhin hat Basel-Stadt gehandelt, dort bewirtschaftete und reduzierte man Parkplätze, richtete Staukorridore ein – und was ist in Baselland passiert? Es gab einen Aufschrei, man intervenierte, protestierte, weil man nicht wollte, dass dadurch der Verkehr in Baselland steht. So geht es eben nicht. Es ist doch völlig klar, dass sich Mobility Pricing in der Stadt zu 100 % auf die Agglo auswirken wird, und zwar in erster Linie auf den Kanton Basel-Stadt. Warum also der Regierungsrat nicht an einem Pilotprojekt mitmachen möchte, um erstmal Erfahrungen zu sammeln, ist unverständlich. Diese Erfahrungen hat man nämlich noch nicht. Bis dann ein solches System umgesetzt ist, geht es ohnehin mindestens 10 Jahre. Keine Angst. In der Stadt Zug gab es eine Modellanalyse, deren Ergebnisse 2019 veröffentlicht wurden. Dabei konnte man sehen, dass Mobility Pricing einen wesentlichen Beitrag zur Glättung der Verkehrsspitzen in der verkehrlich überlasteten Agglomeration leistet. Die Gesamtkosten bleiben gleich, sie verteilen sich aber anders. Es kommt zu Mehr- oder Minderbelastungen bestimmter Haushalte. Typischerweise führt es zu Mehrbelastung jener Personen, die nicht auf eine andere Zeit ausweichen können. Immerhin aber hat das Modell gezeigt, dass sich die Mehr- und Minderbelastung nur bei +/- 1 % des Bruttohaushaltseinkommen bewegt. Das ist erst ein Modell. Wichtig wäre, wenn nun konkrete Projekte bewilligt würden und Baselland mitmacht, wenn Basel-Stadt sich dafür bewirbt. Ein kleiner Tipp: Man sollte nicht nur mittels Bestrafung – also mit höheren Tarifen – Anreize schaffen, sondern auch mit Belohnung für jene, die sich im Bereich der Mobilität möglichst ressourcenschonend verhalten.

://: Die Interpellation ist erledigt.

Landratspräsident **Heinz Lerf** (FDP) möchte sich nochmals für seinen stimmlichen Ausfall nach dem Mittagessen entschuldigen. Nachdem ihn das Rachenproblem lange geplagt hatte, war es plötzlich verschwunden. Peter Riebli sei auf jeden Fall für seinen kurzfristigen Einsatz gedankt – der ehemalige Landratspräsident hat damit gezeigt, dass er es immer noch draufhat. Die Geschäftsbilanz fällt nach dem heutigen Tag ernüchternd aus. Man kam nicht über das Traktandum 23 hinaus, ein Geschäft wurde zurückgezogen, also wurden heute 24 Traktanden geschafft. 24 Geschäfte gingen neu ein. Mit anderen Worten: Man tritt an Ort. Immerhin konnte eine Resolution überwiesen und ein dringliches Postulat behandelt werden. Somit befindet man sich am Ende des heutigen Tags um ein Geschäft im Plus. Zum Schluss noch der Hörtipp: Es wurde heute viel über das Abschreiben von Motionen und Pos-

tulate geredet. Im Wort Motion klingt das englische «motion» mit. 1962 gab es einen grossen Hit namens «Loco-Motion», der auch mit einem Tanz verbunden war. Weitere Bands wie z. B. Grand Funk Railroad im Jahr 1974 oder 1987 die australische Sängerin Kylie Minogue coverten den Song und hielten damit die Lokomotive in Bewegung.
