

Liestal, 9. November 2021 / BUD

Stellungnahme

Vorstoss Nr. **2021/213**

Motion von Bálint Csontos

Titel: **Verkehrsflächen steuern**

Antrag Vorstoss ablehnen

1. Begründung

Der Regierungsrat teilt die Einschätzungen des Motionärs, dass Verkehrsflächen möglichst effizient genutzt werden sollen und dass der Kanton, wenn auch nicht vorrangig, im Mobilitätsbereich Handlungsoptionen zum Klimaschutz hat und nutzen soll. Allerdings stellen die Forderungen der Motion weder für das eine noch für das andere Ziel eine zweckmässige Vorgehensweise dar.

Die Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit für Bevölkerung und Unternehmen wird auch in Zukunft eine wichtige Aufgabe des Kantons sein. Dabei ist angesichts der Wachstumsprognosen bezüglich Bevölkerung und Arbeitsplätzen auch ein Wachstum der Verkehrsnachfrage äusserst wahrscheinlich.¹ Diese Aufgabe kann nur im Verbund aller Verkehrsmittel erfüllt werden. Sie müssen wesensgerecht und anhand ihrer Stärken eingesetzt werden. Um das zu ermöglichen, ist eine sorgfältige Abwägung der nötigen Massnahmen in konkreten räumlichen Situationen erforderlich. Der Ausbau der Verkehrsfläche ist dabei nicht nur aus ökologischen, sondern auch aus wirtschaftlich-funktionalen Gründen ohnehin in der Regel erst als letzte Option in Betracht zu ziehen.

Die verschiedenen Ansprüche an den Raum abzuwägen, ist eine Kernaufgabe der Raumplanung, die auf kantonaler Ebene unter anderem in Form des kantonalen Richtplans wahrgenommen wird. Einzelne besonders wertvolle und unter Druck stehende Nutzungen wie Fruchtfolgeflächen oder Wald speziell zu schützen, und damit die Abwägung ein Stück weit generell vorwegzunehmen, so wie das heute der Fall ist, kann Sinn machen. Hingegen ist es nicht erstrebenswert, immer mehr Nutzungen mit quantitativen Flächen-Ober- oder Untergrenzen zu versehen. Ein solches Vorgehen wirkt zwar auf den ersten Blick attraktiv, weil es ein konkretes Problem vermeintlich in Absolutheit löst. Letztlich erschwert es jedoch gute Lösungen und einen Interessenausgleich im konkreten Einzelfall. Diese gilt es nach wie vor anzustreben und sie sind in Form von Richt- und Nutzungsplänen einer umfassenden demokratischen Kontrolle unterstellt. Der Gesetzgeber hat keinen Grund sich hier mit absoluten Vorgaben selbst zu beschränken.

Auch die von der Motion geforderte Limitierung der Gesamtverkehrskapazitäten (ausgenommen «Aktivmobilität») auf das heutige Mass steht im deutlichen Widerspruch zu den oben geschilderten Bedürfnissen einer wachsenden Bevölkerung. Vielmehr ist ein ausgewogenes und funktionierendes Gesamtverkehrssystem erforderlich. Dieses dient auch dem Klimaschutz mehr als ein regelmässig zusammenbrechendes System, zumal die Limitierung auch den häufig flächen- und klimaeffizienten öV treffen würde. (Abgesehen davon bleibt vorderhand unklar, wie «Gesamtverkehrskapazitäten» zu definieren wären: Kapazität Spitzenstunden? Kapazität über den ganzen Tag?

¹ Zu Schweizweiten Entwicklungen und Szenarien siehe auch ARE (2016): [Perspektiven des Schweizerischen Personen- und Güterverkehrs bis 2040](#)

Fernverkehr «im gleichen Topf» mit Nahmobilität?..)

Im Übrigen würde die Motion einen extremen Umsetzungsaufwand nach sich ziehen: Der Grossteil der Verkehrsflächen befindet sich nicht in der Hand des Kantons, sondern von Gemeinden und Privaten (sowie kleineren Teils auch des Bundes). Es wäre ein komplexes Ausgleichs- und Kontrollsystem erforderlich – sowohl finanziell als auch räumlich –, welches kaum praktikabel umsetzbar wäre.

Die unbestrittenermassen wichtigen Handlungen des Kantons bezüglich Klimaschutz im Verkehrsbereich sollten sich auf Felder beziehen, in denen eine hohe Wirksamkeit zu erwarten ist, wie sie der Regierungsrat im Statusbericht Klima (LRV 2020/219) aufgezeigt hat: «Förderung einer qualitätsvollen inneren Verdichtung, Lenkung baulicher Entwicklung abgestimmt auf die Verkehrsnetze, Vorgaben für Areale und Gebäude im Planungs- und Bewilligungsverfahren und Parkraummanagement [...] kantonale Förderung alternativer Antriebstechnologien [...] Förderung des Veloverkehrs (inkl. E-Bikes) z. B. durch die Realisierung von kantonalen Vorzugsrouten kann die Fahrleistung mit Velos / E-Bikes erhöht [...] werden». Zusätzlich ist geplant, bis 2025 eine kantonale Klimaschutzstrategie zu entwickeln, welche sich vertieft mit Handlungsmöglichkeiten und Massnahmen in den verschiedenen Bereichen, darunter dem Verkehr, auseinandersetzen wird.

(Allfällige finanzielle Folgen der Motion würden indirekt entstehen und sind ohne umfassende Untersuchung nicht quantifizierbar.)

Fazit:

Die Motion ist abzulehnen, weil:

- alle Verkehrsarten wichtige Beiträge zur Sicherstellung der Mobilität leisten und dabei Ausbauten der Verkehrsfläche in aller Regel ohnehin nur die letzte Option sind,
- sich der Gesetzgeber selbst seine Handlungsfreiheit für gute Lösungen im Einzelfall beschneiden würde,
- eine absolute Limitierung der Gesamtverkehrskapazitäten mit den Bedürfnissen einer stark wachsenden Bevölkerung nicht in Einklang zu bringen wären,
- der Aufwand für Umsetzung und Kontrolle in sehr ungünstigem Verhältnis zur Wirkung stünde und
- wirksame Massnahmen zu Erreichung der Ziele, die der Motion zugrunde liegen, in anderen Aspekten der Mobilitätsplanung liegen.