

Beschluss des Landrats vom 24.03.2022

Nr. 1417

19. Verkehrsflächen steuern

2021/213; Protokoll: md, pw

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) informiert, dass der Regierungsrat die Motion ablehne. Es liegt eine schriftliche Begründung vor.

Bálint Csontos (Grüne) hält fest, der Wald sei im Kanton Basel-Landschaft und in der Gesetzgebung des Bundes geschützt. Das heisst, der Waldbestand darf nicht schrumpfen. Aktuell wächst er sogar. Nicht geschützt sind die Landwirtschaftsfläche, die wilde Fläche, ökologischen Flächen und Siedlungsfläche. Letztere muss auch nicht in einem Minimum geschützt werden, da sie sowieso wächst. In der Gesetzgebung und in der Verfassung gibt es sehr viele Bestimmungen, welche eigentlich sehr gut sind. Sie legen fest, dass die Mobilität in eine Richtung gelenkt werden soll, die dem Klima nicht schadet. Das ist möglich und es gibt, wie der Regierungsrat in seiner Stellungnahme festhält, Hebel, um das zu beeinflussen. Im Gegensatz zum Regierungsrat ist das für Bálint Csontos kein Grund, um wieder einmal zu sagen, es werde ja schon ganz viel gemacht und dass das eigentlich reicht. Wenn man über die Mobilität spricht, gibt es drei Punkte, bei denen man ansetzen kann: Erstens die Verkehrsfläche, zweitens, wie die Fläche genutzt wird und drittens, wie stark die Fläche genutzt wird. Die heutige Situation, dass die Fläche einfach erweitert werden kann, wenn es irgendwo ein bisschen zu eng wird oder man nicht zufrieden ist, ist nichts anderes als ein kolossaler regulatorischer Fehlanreiz. Er führt dazu, dass es bequem ist, gar nicht über die wichtigen Fragen nachzudenken: Wie und wie intensiv die bestehende Verkehrsfläche genutzt wird. Heute ist es angenehmer, einfach zusätzliche Fläche zu schaffen, als darüber nachzudenken, wie man die bestehende Fläche effizient und wirtschaftlich nutzen kann. Dieser Fehlanreiz könnte ziemlich einfach behoben werden, und zwar indem man bei den Verkehrsflächen das gleiche Prinzip einführt wie beim Wald – einfach in die umgekehrte Richtung: Die Quantität der Verkehrsflächen soll festgehalten werden und darf in Zukunft nicht mehr wachsen. Damit wird ein guter Anreiz geschaffen, um darüber nachzudenken, wie man die bestehende Fläche effizient und wirtschaftlich nutzen kann. In diesem Sinne bitter der Votant, den Vorstoss zu unterstützen.

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) begrüsst auf der Tribüne die Nationalrätin Sandra Sollberger und erinnert daran, dass die Landratsmitglieder bei den Voten wieder aufstehen dürfen.

Felix Keller (Die Mitte) sagt, wenn man den Vorstoss aufmerksam lese, dann komme man zu gewissen Erkenntnissen. Es geht um eine Limitierung der Verkehrsflächen. Wenn also z. B. ein Veloweg neu gebaut werden soll, dann muss irgendwo eine bestehende Verkehrsfläche reduziert werden. Oder wenn es in einem Dorf eine neue Quartierstrasse braucht, muss dies irgendwie kompensiert werden. Es braucht also einen Flächenausgleich, wie man es beispielsweise von den Fruchtfolgeflächen kennt. Weiter steht im Vorstoss, dass Velowege und Trottoirs nicht reduziert werden dürfen. De facto geht es darum, Strassenflächen zu reduzieren. Was bedeutet, dass schlussendlich Strassenflächen zurückgebaut werden müssen. Strassenflächen, welche auch für den öV gebraucht werden. Zudem kann man dem Vorstoss entnehmen, dass die versiegelten Flächen jährlich reduziert werden müssen. Wenn diese jährlich um 2 % reduziert werden müssen, dann gibt es in 50 Jahren keine versiegelten Verkehrsflächen mehr sondern nur noch Schotterpisten. Das will die Mitte/glp-Fraktion nicht und sie unterstützt die Motion nicht. Ehrlicher wäre es, wenn man sagt, dass man die Mobilität reduzieren will. Damit würde automatisch die Nachfrage nach Verkehrsfläche zurückgehen. So will Basel-Stadt eine «Stadt der kurzen Wege» verwirkli-

chen. Die baselstädtische Verkehrspolitik will lebendige Quartiere mit kurzen Wegen zwischen Wohnen, Arbeit, Einkauf und Freizeit. Das könnte man in Baselland auch machen. Dörfer mit kurzen Wegen: Die Leute wohnen im Dorf, arbeiten im Dorf, kaufen im Dorf ein und geniessen rundherum ihre Freizeit. Damit wird die Mobilität eingeschränkt und es braucht keine Verkehrsflächen mehr. Aber das würde dann wahrscheinlich zu Inzucht führen. Und das will die Mitte/glp-Fraktion auch nicht. Womit dies ein weiterer Grund ist, den Vorstoss abzulehnen.

Hanspeter Weibel (SVP) stellt fest, nach dem Votum von Felix Keller werde es schwierig, noch etwas Neues zu sagen. In der Motion wird jedoch noch ein weiterer Punkt ausgelassen: Nämlich das Thema der Verkehrsnachfrage, welche steigt. Hier gilt es das Thema Zuwanderung hinzu zu fügen. Zudem entfallen zwei Drittel der Verkehrsleistung, welche heute stattfindet, auf den Individualverkehr. Im Kanton Basel-Landschaft gibt es querenden Autobahnverkehr, bei dem der Kanton keine Zuständigkeit hat. Auch auf den Kantonsstrassen gibt es querenden Verkehr aus anderen Kantonen und anderen Ländern. Und hier auch nur schon daran zu denken, die Verkehrsflächen in irgendeiner Form zu beschränken und zu steuern, ist nicht nachvollziehbar. Darum lehnt die SVP-Fraktion den Vorstoss ab.

Thomas Noack (SP) verweist auf die Feststellung im Statusbericht Klima, dass die Zielsetzung aus dem Klimaabkommen von Paris mit griffigeren Massnahmen durchaus noch eingehalten werden könnten. Damit sind Massnahmen gemeint, welche in den Kompetenzbereich des Kantons liegen. Entsprechende Grundsätze und Instrumente sind in der Kantonsverfassung, auf Gesetzesstufe und auch im Richtplan vorhanden. Zugleich hat der Kanton ein Energiegesetz, welches allerdings die Mobilität explizit ausschliesst, obwohl ein erheblicher Teil der Treibhausgasemissionen durch die Mobilität verursacht wird. Es besteht also Handlungsbedarf. Dieser wird in der vorliegenden Motion aufgegriffen und es werden darin wichtige Anliegen angesprochen. Diese werden teilweise von der SP-Fraktion unterstützt oder von der SP-Fraktion auch selbst angeregt. Aber die SP-Fraktion würde Massnahmen bevorzugen, mit welchen die Verkehrsflächen effizienter und vor allem nachhaltiger genutzt und umweltschonend gesteuert werden können, um so eine klimaverträglichere Mobilität sicherzustellen. Die SP-Fraktion erachtet es nicht als zielführende Lösung, wenn die Gesamtverkehrsfläche und –kapazität nur starr limitiert werden würde. Es muss auch das Gesamtverkehrssystem in Betracht gezogen werden. Insbesondere müssen auch die Bedürfnisse des öV einbezogen werden. Dazu gibt es mit dem Richtplan ein gutes Instrument. Aus diesen Gründen lehnt die SP-Fraktion die Motion grossmehrheitlich ab und würde auch ein allfälliges Postulat nicht unterstützen. Es ist kein Mehrwert aus den klaren Vorgaben im Vorstoss zu erwarten. Die SP fordert jedoch, dass die im Vorstoss angesprochenen Grundanliegen aufgenommen und weiter bearbeitet werden, insbesondere wenn es um eine effiziente Nutzung der Verkehrsflächen geht.

Andreas Dürr (FDP) nimmt vorweg, die FDP-Fraktion lehne die Motion entschieden ab. Das Anliegen des Vorstosses ist eine Ökologisierung des Verkehrs. Es geht aber ganz klar vergessen, dass damit die zukünftige Entwicklung des Verkehrs blockiert würde. Die Entwicklung lässt sich mit einem Verkehrsflächenmanagement nicht leiten. Es gibt eine Nachfrage, ein Bevölkerungswachstum und eine Veränderung in der Mobilität. Selbst wenn diese Veränderung in Richtung selbstfahrende Elektroautos geht, werden nicht weniger Autos auf den Strassen sein, sondern mehr. Auch diesen Bedürfnissen muss man gerecht werden. Aus diesen Gründen sollten keine Handlungsfesseln angelegt werden, die zwar gut gemeint sind, aber in die falsche Richtung gehen. Es ist richtig, der Boden ist ein begrenztes Gut, das aber bereits heute mit Bedacht und sehr effizient eingesetzt wird. Es kann nicht sein, dass man sich nun selber Fesseln anlegt, die zu Verboten führen, die am Ende die Gesellschaft lahmlegen.

– *Beschlussfassung*

://: Mit 62:15 Stimmen wird die Motion abgelehnt.
