

## **Beschluss des Landrates vom 08.03.2018**

Nr. 1921

### **22. Mobilitätsstrategie – intelligente, ressourcensparende Mobilität fördern** 2017/361; Protokoll: mko

Landratspräsidentin **Elisabeth Augstburger** (EVP) informiert, dass der Regierungsrat den Vorstoss als Postulat entgegen nehme. Es liegt eine schriftliche Begründung vor.

**Lotti Stokar** (Grüne) schickt voraus, dass ihre Fraktion die Mobilität als grundsätzlich versteht und dass dazu alle Verkehrsmittel benötigt werden. Es ist nicht so, dass sie das Auto verteufelt. Es soll aber jedes Verkehrsmittel dort eingesetzt werden, wo es am meisten Sinn macht. In der letzten Zeit wird viel über Digitalisierung geschrieben und darüber, wie sie die Welt verändert. In letzter Zeit liest man auch viel über enorme Strassen-Infrastrukturprojekte, wobei fast nur noch Tunnel möglich sind, weil alles andere schon zugebaut ist. Deshalb stellt sich die Frage, welche Strategie der Kanton eigentlich hat, um die Probleme der nächsten 10 oder 20 Jahre zu lösen? Denn – wie man von allen Seiten hört – steht man auf den Strassen heute schon im Stau, und im Tram und im Bus steht man zwar nicht im Stau, aber man steht.

Die Votantin dankt deshalb der Regierung für ihre Bereitschaft, eine Mobilitätsstrategie auszuarbeiten. Es ist aber auch klar, dass diese im Richtplan bereits behördenverbindlich ist. Klar ist auch, dass Infrastrukturausbauten die allerletzte Lösung sein dürfen.

Was steht im Richtplan? Grundsatz Nummer 1 ist die Verkehrsvermeidung. 2. Verkehrsverlagerung. 3. Verkehrsbeeinflussung. 4. Anpassung der Verkehrsinfrastruktur.

Beim motorisierten Individualverkehr heisst es: «Überall dort, wo die Verkehrsinfrastruktur an ihre Belastungsgrenzen stösst, muss vor einem Ausbau zuerst versucht werden, mittels Verkehrsmanagementmassnahmen die Kapazitäten der Verkehrsinfrastrukturanlagen besser auszunutzen.»

Beim öffentlichen Verkehr heisst es: «Überall dort wo das ÖV-Angebot an Belastungsgrenzen stösst, soll vor dem Infrastrukturausbau zuerst versucht werden, das Angebot auszubauen». ( 1. Fahrplan, 2. Rollmaterial, 3. Infrastruktur). «Es sind Massnahmen zu treffen, damit der heutige Modalsplit zugunsten des ÖV erhöht wird.»

Zusammengefasst: Der Ausbau von Infrastrukturanlagen ist immer nur der allerletzte Schritt, wenn alles andere nicht mehr hilft. Im letzten September warnte sogar Avenir Suisse (der Think-Tank der Wirtschaft) vor einer Kostenspirale: Man müsse lernen, dass sich nicht jeder Engpass nur mit noch mehr Strassenspuren beseitigen lasse. Diese Erkenntnis scheint in diesem Rat noch nicht ganz angekommen zu sein. Deshalb der Wunsch, dass die Mobilitätsstrategie, die im Richtplan steht, mit konkreten Massnahmen angereichert wird.

Was liesse sich dazu alles anstellen? Man könnte eine Idee aufnehmen, die viele Unternehmungen bereits umgesetzt haben: So gibt es das Jobticket mit Vergünstigungen für den Bezug des U-Abos. In letzter Zeit war von einer Verteuerung oder gar Abschaffung des U-Abos die Rede, es geisterte die Vorstellung herum, der öffentliche Verkehr solle seine Kosten vollumfänglich selber tragen etc. All dies hätte den ÖV nicht gefördert.

In nächster Zeit wird bereits viel Geld ausgegeben. Regierungsrätin Sabine Pegoraro verriet der Votantin vor kurzem, dass der Bund einen grossen NAF-Topf habe. Im letzten Jahr wurden 1,8 Milliarden in den Ausbau des Nationalstrassennetzes investiert. 240 Millionen investiert er zurzeit im Abschnitt Muttenz-Süd-Hagnau; der Rheintunnel scheint aufgegleist zu sein, ebenso der Spurausbau auf der A2; der Zubringer zum Bachgraben in Allschwil ist bereits beschlossen und es wird daran weiter geplant und gebaut. Auch beim öffentlichen Verkehr wird die Infrastruktur ausgebaut: z.B. Doppelspur Laufental, Bahnhof Liestal.

Was kann man also noch machen? Die Handelskammer gab eine Broschüre an ihre Arbeitgeber

heraus, wie ein Umdenken stattfinden kann. Ein Beispiel sind Arbeitszeitmodelle. Eine Studie hat gezeigt, dass über die Hälfte der Erwerbstätigen in der Schweiz ortsunabhängig arbeiten könnten. Damit könnten die Spitzen auf der Strasse und im ÖV besser verteilt werden.

Die Art, wie man sich fortbewegt, ist häufig eine Frage der Gewohnheit. Es braucht Vieles, eine Gewohnheit zu ändern: einen positiven Anreiz, einen Vorteil. Zeitersparnis könnte so etwas sein, oder dass es unterm Strich günstiger wird.

Der Regierungsrat soll nun eine Mobilitätsstrategie ausarbeiten und die Prioritätenfolge, wie sie im heute gültigen Richtplan enthalten ist, mit Massnahmen anreichern. Damit soll eine zukunftsfähige Verkehrspolitik entstehen, die Geld spart und schneller wirkt als der Bau von Verkehrsinfrastruktur. Die Votantin hofft deshalb auf eine Unterstützung für die Motion.

**Susanne Strub** (SVP) sagt, dass die SVP-Fraktion Motion und Postulat ablehne. Die Motionärin hat bereits darauf hingewiesen, dass es alle Verkehrsteilnehmer brauche, die es alle gleich zu behandeln gilt. Die SVP-Fraktion hat das Gefühl, dass dies mit den Forderungen der Motion nicht der Fall ist. Gewohnheiten zu ändern ist nicht Sache der Politik.

**Jan Kirchmayr** (SP) gibt die Unterstützung der SP-Fraktion für Motion als auch Postulat bekannt. Nach dem ELBA-Absturz wäre es eigentlich an der Zeit gewesen, eine Mobilitätsstrategie zu präsentieren, die dem Willen der Bevölkerung entspricht. Diese möchte keine milliardenteuren Strassen im Kanton, sondern eine ressourcenschonende Mobilität, die kein Kulturland verbaut. Wenn man sich einmal überlegt, wie die Mobilitätsstrategie in 20 bis 30 Jahren aussehen könnte, hätte man nun die Möglichkeit dazu. Es geht nicht um die Verteufelung des Autos; es sind auch sehr sinnvolle Varianten darunter wie Park+Pool-Anlagen oder ein Park+Ride.

**Daniel Altermatt** (glp) sagt, dass man letztlich vor der Frage stehe, ob man der Regierung den Auftrag erteilen möchte, die Mobilitätsstrategie, an der sie ohnehin arbeitet, effektiv umzusetzen – und dabei den Fokus etwas mehr auf Ressourcenschonung zu legen. Oder ob es nur um ein Berichtchen der Regierung geht, was sie in diese Strategie allenfalls hineinschreiben würde. Für die glp/GU-Fraktion war es klar, dass man den Vorstoss als Motion überweisen sollte, da die Regierung ohnehin schon an der Erarbeitung ist.

**Thomas Eugster** (SP) findet eine Mobilitätsstrategie grundsätzlich sinnvoll. Die Voraussetzung ist aber, dass sie ergebnisoffen ist und eine saubere Auslegeordnung angestrebt wird. Die vorliegende Motion ist jedoch nicht so formuliert. Aus dem Motionstext geht klar hervor, dass de facto primär eine Bevorzugung des langsamen und des öffentlichen Verkehrs gewünscht und einseitig auf die Verminderung von Investitionen und auf die Schonung der Umwelt fokussiert wird. Das Ziel des Motionstexts ist es, mehr Geld in den ÖV zu pumpen. Dies beleuchtet aber nur einen Teilaspekt der Mobilität. Wird der heutige Teiler betrachtet, sieht man, dass über die Hälfte der Arbeitswege mit dem MIV bewältigt werden. Es steht auch nicht, dass Arbeitnehmer und Arbeitgeber ein leistungsfähiges Verkehrssystem brauchen – egal ob ÖV oder MIV. Man muss schliesslich mit der zunehmenden Bevölkerung Schritt halten können.

Der Vorstoss erwähnt auch die Möglichkeit der Vermeidung von Mobilität, indem man z.B. von zuhause aus arbeitet. Das ist tatsächlich eine Möglichkeit. Es kann ja aber nicht sein, dass am Schluss der Kanton den Unternehmen vorschreibt, sie sollen ihre Leute zuhause beschäftigen. Das wäre ein Eingriff in die Freiheit der Unternehmen.

Die Motion ist viel zu einseitig und wird der Sache nicht gerecht. Die FDP ist gegen eine Überweisung, sowohl als Motion als auch als Postulat.

://: Mit 43:30 Stimmen wird die Motion abgelehnt.

---

