

Beschluss des Landrats vom 24.03.2022

Nr. 1419

21. Basel-Landschaft und Basel-Stadt als Pilotgebiete des Bundes für Mobilty Pricing 2021/78; Protokoll: pw

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) informiert, der Regierungsrat nehme das Postulat entgegen. Ist jemand gegen eine Überweisung?

Das Thema sei im Rahmen des Vorstosses von Bálint Csontos schon andiskutiert worden, stellt der Postulant **Thomas Noack** (SP) fest. Es sind sich wohl alle darüber einig, dass Mobilität ein gesellschaftliches Grundbedürfnis ist, Platz braucht und viel Geld kostet. Mobilität ist auch ein knappes Gut, insbesondere der Strassenraum. Es fehlt an signifikantem Platz für einen Ausbau und auch an Geld, um einen Ausbau zu finanzieren. Es stellt sich zudem die Frage, was Mobilität den Einzelnen kosten darf und was der Staat künftig übernehmen soll. Hierbei gehen die Meinungen weit auseinander.

Die Aufgabe, die es zu lösen gilt, ist gross. Einerseits muss eine kluge Nutzung der beschränkten Kapazitäten, andererseits eine soziale Finanzierung der Mobilitätskosten gefunden werden. Deshalb ist eine Lenkung auf die effizienten Verkehrsmittel und eine Steuerung des Verkehrsflusses durch diese Lenkung ein wesentliches Anliegen. An einer der letzten Sitzungen wurde ausgiebig über die Erschliessung des Bachgrabengebiets und über Verkehrsmodelle der Zukunft diskutiert. Dabei ging es auch um die Frage, ob die Kapazität ausreicht.

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) unterbricht. Aktuell laute die Frage, ob jemand gegen eine Überweisung des Vorstosses sei.

Reto Tschudin (SVP) sagt, die SVP-Fraktion sei gegen Überweisung. Mobility Pricing wird derzeit als Wundermittel dargestellt, um den Verkehrsfluss zu steuern oder letztlich zu verhindern, dass das Auto für den Arbeitsweg genutzt wird. Fakt ist aber, dass die meisten zwischen sechs und acht Uhr morgens zur Arbeit fahren, weil die meisten acht Stunden täglich arbeiten müssen und nicht erst abends um zehn Uhr daheim sein wollen. Entsprechend bleibt den meisten nicht viel anderes übrig, als am Morgen zur Arbeit zu fahren, wenn dies auch fast alle anderen tun. Würde das Mobility Pricing dazu führen, dass einige erst später zur Arbeit fahren, dann wären dies vermutlich nur jene, die es sich leisten können und den Luxus von flexiblen Arbeitszeiten haben. Mit Mobility Pricing würden also diejenigen bestraft, die es sich nicht leisten können, später zur Arbeit zu kommen. Auf der Baustelle kann nicht erst um zehn Uhr begonnen werden. Mit Mobility Pricing würden ganz sicher die falschen bestraft und es würde nicht dazu führen, dass viele erst um zehn Uhr zu arbeiten beginnen oder erst um zehn Uhr abends Feierabend machen. Vielmehr würde es dazu führen, dass die Autobahnen trotzdem voll sind, aber die Leute einfach mehr bezahlen, um zur Arbeit zu kommen. Im Vorstoss geht es schliesslich um die Rush Hour – die Leute sind unterwegs, um Geld zu verdienen – und nicht um den Freizeitverkehr.

Die Idee, den Verkehr auf der Strasse besser zu verteilen, ist durchaus sinnvoll, aber der Lösungsansatz über das Geld ist der falsche.

Felix Keller (Die Mitte) stellt fest, es werde nicht über ein Road Pricing gesprochen, sondern über ein Mobility Pricing. Und das ist das Problem, denn beim Mobility Pricing ist der öffentliche Verkehr (ÖV) mit gemeint. Der Redner hat bei einer Umsetzung Bedenken, dass das U-Abo sterben könnte oder zumindest der günstige Preis von CHF 800.–. Davor ist zu warnen. Vor einigen Jahren hatte der Landrat eine Resolution verabschiedet, dass das U-Abo zwingend beibehalten werden soll.

Felix Keller hatte des Weiteren einen Vorstoss eingereicht mit dem Anliegen, in den Zwischenzeiten Spartickets einzuführen, wie dies die SBB auch machen. Das Anliegen stiess leider nicht auf fruchtbaren Boden. Letztlich wollte man beim U-Abo bleiben, das nach wie vor sehr günstig ist. Im Vorstoss steht, dass die Kostenschere zwischen immer teurerem ÖV und immer billigerem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu schliessen sei. Das U-Abo kostet jährlich CHF 800.–, das GA CHF 3860.–, was wirklich günstig ist. Beim Auto betragen die Vollkosten CHF 1.– pro Kilometer. Der MIV ist somit nach wie vor teurer als der ÖV. Das U-Abo soll beibehalten werden. Die Mitte/glp-Fraktion wird das Postulat nicht unterstützen.

Für **Andreas Dürr** (FDP) ist das Postulat auch etwas aus der Zeit gefallen. Vor etwa zwei Jahren hat der Bund Versuchsregionen für ein Mobility Pricing gesucht. Die Aufträge waren klar und der ÖV war enthalten. Einige Regionen, vor allem Städte, haben sich für einen Versuch gemeldet – unter anderem Basel-Stadt. Basel-Stadt hat dann auch ein Gesuch eingereicht beim Bundesamt für Strassen (ASTRA), das lange geheim gehalten wurde. Christian Keller von Primenews hatte unter Berufung aufs Öffentlichkeitsprinzip geklagt, um zu erfahren, was das Konzept beinhaltet. Zwei Tage vor der Gerichtsverhandlung hatte der Kanton Basel-Stadt dann das Gesuch öffentlich gemacht. Dieses beinhaltete interessanterweise kein Mobility Pricing, sondern ein Road Pricing im Sinne eines Cordon-Pricing – sprich, es wurde ein Ring den Kantonsgrenzen entlang gezogen. Seither hat man nichts mehr davon gehört. Im Prinzip handelt es sich um eine klare Submissionsverletzung; der Kanton Basel-Stadt hat schliesslich etwas eingereicht, was nicht gefragt wurde und nicht den Anforderungen des Bestellers entsprach. Politisch ist spannend, was kommen wird. Das ASTRA stöhnt und ächzt, denn aufgrund der politischen Leitung des Departements soll der Road Pricing-Versuch des Kantons Basel-Stadt bewilligt werden, aber juristisch ist es allerdings schlicht nicht haltbar. Seither hört man aus Bern nichts mehr. Andere Versuchsgebiete waren sehr viel vorsichtiger und haben gemerkt, dass es überhaupt nicht funktioniert. Luzern hat sich zurückgezogen. Übriggeblieben sind Bern und Biel. Alle Versuche, die politisch und ideologisch getrieben sind, zielen aufs Road Pricing und nicht aufs Mobility Pricing.

Zum Vorstoss: Der Kanton Basel-Landschaft hätte sich bereits vor zwei oder drei Jahren als Versuchsregion bewerben müssen. Zweitens wäre es falsch, sich Basel-Stadt anzuschliessen, das mit dem Cordon Pricing eigentlich eine Stadtmauer gegen Baselland errichtet. Es ist nicht ersichtlich, wie sich Basel-Landschaft an dieser Mauer beteiligen soll – höchstens vielleicht mit einem Gegenpreis. Drittens steht das Mobility Pricing bei Basel-Stadt nicht zur Diskussion. Das Mobility Pricing, das den ÖV beinhaltet, wird wahrscheinlich auch nicht das primäre Ziel von Thomas Noack sein. Zusammengefasst kommt der Vorstoss schlichtweg zu spät, mit Basel-Stadt soll hier sicher nicht mitgemacht werden und andere Regionen haben begriffen, dass es für die regionale Situation nicht funktioniert. Der Kanton Basel-Landschaft sollte nun nicht auf eine Totgeburt aufspringen. Es muss abgewartet werden, was das ASTRA macht und sollte das Cordon Pricing von Basel-Stadt bewilligt werden – was hoffentlich nicht der Fall sein wird – dann muss geschaut werden, wie man als Kanton Basel-Landschaft damit umgeht.

Béatrix von Sury d'Aspremont (Die Mitte) sagt, gewisse Arbeitnehmende hätten fixe Arbeitszeiten, weshalb sie nicht einfach zwei Stunden später auf der Strasse oder im ÖV unterwegs sein können. Wenn sie nun ihrem Sohn sagen würde, er solle erst um zehn statt um acht Uhr zur Schule gehen, weil dann das ÖV-Abonnement billiger ist, hätten die Lehrpersonen wohl keine Freude daran. Die Rednerin wird dem Vorstoss nicht zustimmen.

Karl-Heinz Zeller (Grüne) ist erstaunt, dass der Regierungsrat den Vorstoss entgegennehme, auch wenn er scheinbar zu spät kommt, wie vorhin gesagt wurde. Die Diskussion und die unterschiedlichen Haltungen zeigen aber, dass es gut ist, wurde der Vorstoss eingereicht. So kann dar-

über gesprochen werden. Aus Sicht des Redners spricht nichts gegen Prüfen und Berichten und gegen ein Pilotprojekt. Die Grüne/EVP-Fraktion unterstützt den Vorstoss.

Rolf Blatter (FDP) hatte im Dezember 2020 eine Interpellation zum Thema eingereicht und insbesondere nach den Auswirkungen einer Mobility Pricing-Massnahme des Kantons Basel-Stadt auf Basel-Landschaft gefragt. Spannenderweise stand in der Interpellationsantwort, die Auswirkungen seien unbekannt, da unklar sei, was Mobility Pricing heisse. Mobility Pricing sei kein stehender, klar umgrenzter Begriff, sondern könne eine Vielzahl an Möglichkeiten enthalten. Die Antwort war also etwas schwammig. Es ist deshalb nicht sinnvoll, nun mit einem ähnlichen Vorstoss in die gleiche Richtung zu rennen. Auch Rolf Blatter ist gegen eine Überweisung.

Thomas Noack (SP) entschuldigt sich, dass er vorhin vorschnell das Wort ergriffen habe – dies geschah in der Erwartung, dass sein Vorstoss nicht bei allen auf Gegenliebe stossen werde. Weshalb ist der Vorstoss trotzdem wichtig? Bei Mobility Pricing handelt es sich um eine zentrale Frage, zu der es zwar Studien und Feldversuche gibt, aber nicht so wahnsinnig viele. Ein Feldversuch stammt von der ETH Zürich und umfasst 3'700 Personen. Der Versuch war klug angelegt und hat zu spannenden Resultaten geführt. Die Feldversuche sind wichtig, um herauszufinden, wie dies künftig funktionieren könnte und wie sinnvoll mit dem knappen Strassenraum umgegangen werden kann. Es geht nicht primär um Road Pricing und auch nicht um eine Mauer um die Stadt Basel, sondern darum, ein Modell zur Lösung der Verkehrssituation zu finden. Wesentlich ist auch der regionale Zusammenhang, weshalb Thomas Noack enttäuscht ist, dass Basel-Landschaft sich nicht am Pilot von Basel-Stadt beteiligt. Immerhin hat Regierungsrat Isaac Reber aber mal gesagt, man könne sich noch einbringen und allenfalls auch mitdenken. Weiter wurde gesagt, dass Mobility Pricing zur Abschaffung des U-Abos führen würde und nicht klar sei, was Mobility Pricing genau sei. Dies müsste in einem ersten Schritt konkretisiert und weitergedacht werden, bevor einfach festgehalten wird, Mobility Pricing sei ein Unsinn. Es braucht auch einen Pilotversuch, um herauszufinden, was greift und was Lösungen sein könnten. Wenn Basel-Landschaft sich nicht beteiligt, bringt dies den Nachteil mit sich, dass auch nicht wirklich darüber nachgedacht wird. Würde Basel-Landschaft mitmachen, bestünde die Möglichkeit, über kluge Lösungen nachzudenken und vielleicht mit Basel-Stadt ins Gespräch zu kommen, um das Problem regional anzupacken.

Für Thomas Noack ist auch die sozial verträgliche Ausgestaltung eines Mobility Pricings zentral. Die ETH Studie thematisiert zudem Rückvergütungen: Können diese klug eingesetzt werden? Sind diese förderlich und welche Modelle bestehen? Es bestehen nur wenige Erfahrungswerte. Der Kanton müsste mitdenken und die Chance nutzen, anstatt lediglich zu sagen, es handle sich um eine schlechte Idee.

://: Mit 45:36 Stimmen wird das Postulat abgelehnt.
