

Parlamentarischer Vorstoss

2021/213

Geschäftstyp:	Motion
Titel:	Verkehrsflächen steuern
Urheber/in:	Csontos Bálint
Zuständig:	—
Mitunterzeichnet von:	—
Eingereicht am:	25. März 2021
Dringlichkeit:	—

Die Mobilität trägt zur Klimakrise massgeblich bei. Und gerade in diesem Bereich wurde in den vergangenen Jahren kaum ein Fortschritt erreicht. Der Regierungsrat geht im Statusbericht Klima bei seinem Referenzszenario gemäss heutigen Massnahmen von einer Senkung der verkehrsbedingten Emissionen um gerade mal 40 % bis 2050 aus. Der Regierungsrat stellt jedoch auch fest, dass das Klimaabkommen von Paris eingehalten werden könnte und dass der Kanton im Bereich Mobilität Handlungskompetenz hat (2020/290, S. 14).

Die Verkehrsplanung erfolgt letztlich über die verschiedenen Planungsinstrumente von Richtplan bis hin zu konkreten Bauprojekten. Die Planung muss sich jedoch nach übergeordneten Zielen richten und bedarf insofern auch eines gesetzgeberischen Rahmens. Dieser ist zur Vermeidung der Klimakrise heute offensichtlich nicht ausreichend. Dies, obwohl die grundsätzliche Vorgabe in der Kantonsverfassung eigentlich schon seit über 30 Jahren besteht.

§ 112 Abs. 1 KV BL lautet: *Kanton und Gemeinden streben ein auf die Dauer ausgewogenes Verhältnis zwischen den Naturkräften und ihrer Erneuerungsfähigkeit einerseits sowie ihrer Beanspruchung durch den Menschen andererseits an.*

§ 115 Abs. 1 KV BL: *Kanton und Gemeinden fördern eine sichere, volkswirtschaftlich optimale und umweltgerechte Versorgung mit Energie sowie deren sparsame und wirtschaftliche Verwendung.*

§ 120 Abs. 2 KV BL: *Sie sorgen für eine umweltgerechte, volkswirtschaftlich möglichst günstige Verkehrsordnung.*

Auf Gesetzesstufe entsprechen diesen Vorgaben die Zweckartikel und Grundsätze der § 3 RBG (SGS 400), § 14 USG (SGS 780), § 1 Strassengesetz (SGS 430). Den neueren Bestimmungen des RPG und des USG dürfte dabei ein stärkeres Gewicht als der Bestimmung aus dem Strassengesetz zu kommen. Im Energiegesetz ist die Mobilität in den wesentlichen Bereichen ausgenommen. Alle diese Bestimmungen können nicht anders gelesen werden, als dass nach dem Willen des Verfassungs- und Gesetzgebers die Mobilität klimaverträglich auszugestalten ist. Alle diese Bestimmungen entsprechen auch dem Ziel des Pariser Klimaschutzabkommens. In der Realität

kommen sie aber kaum zum Tragen. Was fehlt, ist unter anderem eine griffige Ausführungsgesetzgebung.

Dabei wären grundsätzlich zumindest die folgenden Elemente zu beachten:

- Verkehrsfläche
- Intensität der Nutzung der Verkehrsfläche
- Art der Nutzung der Verkehrsfläche

Im Rahmen dieses Vorstosses soll der erste Punkt behandelt werden.

Während die Waldfläche durch die Art. 1, 3, 7 des Bundesgesetzes über den Wald (SR 921.0) und § 116 Abs. 5 KV BL in ihrem Bestand geschützt ist, drängt sich für die Verkehrsfläche das genaue Gegenteil auf.

Würde die Gesamtverkehrsfläche nicht mehr zunehmen oder gar abnehmen, wäre die Mobilität zwar noch nicht automatisch klimafreundlich. Es bestünde jedoch ein wirksamer Anreiz, die bestehende Verkehrsfläche effizient und nachhaltig zu nutzen und die Mobilitätsplanung auf grundsätzlicher Ebene nachhaltig und klimaverträglich zu gestalten. Vor diesem Hintergrund wird der Regierungsrat in Übereinstimmung mit § 34 LRG beauftragt, eine Vorlage auszuarbeiten, welche mindestens den folgenden Inhalt hat:

- Limitierung der Gesamtverkehrsfläche auf das heutige Mass
- Ausgleich bei Neubauten
- Limitierung der Gesamtverkehrskapazität ausgenommen Aktivmobilität auf das heutige Mass
- Erhalt der Verkehrsfläche und Verkehrskapazität für aktiv Mobilität
- jährliche Reduktion der versiegelten Verkehrsflächen

zu diesem Zweck:

- dafür notwendige Änderungen von Erlassen
- andere dafür notwendige Massnahmen nach § 34 Abs. 1 lit. c LRG
- Berichterstattung über weitere mögliche Massnahmen und Vorgehensweisen in diesem Themenkomplex (Verkehrsflächen/klimaverträgliche Mobilität, Steuerung Verkehrsflächen).