



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

04.7863.02

BD/P047863

Basel, 26. April 2006

Regierungsratsbeschluss
vom 25. April 2006

Anzug Beat Jans und Konsorten betreffend Einreichung einer Standesinitiative zur Entlastung des Agglomerationsverkehrs

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 21. April 2004 den nachstehenden Anzug Beat Jans und Konsorten dem Regierungsrat überwiesen:

„Am 8. Februar hat die Stimmbevölkerung den Gegenentwurf zur Initiative „Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen“ deutlich abgelehnt. Die Vorlage wurde vor allem kritisiert, weil sie ein Multipaket mit unklaren Kostenfolgen war und weil sie den vom Souverän 1994 angenommenen Alpenschutzartikel und damit die Umlagerung des Gütertransits auf die Schiene gefährdet hätte. Die Vorlage enthielt aber auch Punkte, die nicht bestritten waren. Dazu gehört die Finanzierung von Infrastrukturbauten in den Agglomerationen aus Geldern, die bisher für den Strassenbau reserviert waren.

Mit einem neuen Absatz 3bis zum Artikel 86 der Bundesverfassung könnten Mittel aus dem Reinertrag der Verbrauchssteuer auf Treibstoffen sowie aus dem Reinertrag der Nationalstrassenabgabe gezielt zugunsten von Massnahmen verwendet werden, welche den notwendigen Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs in Agglomerationen ermöglichen. Ergänzend dazu können sie für diverse Massnahmen organisatorischer, technischer und baulicher Art zur Verbesserung des schienen- und strassenseitigen Verkehrsablaufs in Agglomerationen (z.B. Massnahmen zur Verkehrsentsflechtung und zur sicheren Verkehrstrennung, Verbesserung Telematik, Verbesserung Umsteigebeziehungen usw.) sowie für die Förderung des Langsamverkehrs innerhalb und ausserhalb von Städten und Agglomerationen eingesetzt werden.

Eine solche Umwidmung von blockierten Bundesgeldern zur Lösung der zunehmenden Verkehrsproblemen in den Agglomerationen würde gerade für die Region Basel erheblich entlasten. Der wachsende Verkehr belastet die Menschen mit Abgasen, Lärm und Verlust an öffentlichen Raum. Tausende von Pendlerinnen und Pendlern stehen zunehmend im Stau und verlieren Zeit und Nerven, die Unternehmen erleiden Einbussen aufgrund von Verspätungen und Arbeitsausfällen.

Der effizienteste und nachhaltigste Weg um diese Situation zu verbessern ist die Verlagerung möglichst vieler Personen und Güter auf öffentliche Verkehrsmittel. Hierfür braucht es neben einem deutlich geäusserten politischen Willen auch eine gesicherte finanzielle Grundlage. Der Kanton Basel-Stadt setzt mit dieser Standesinitiative beim Bund ein Zeichen dafür, dass unsere Region wichtige ÖV-Projekte wie den Wisenbergtunnel oder den S-Bahn-Ausbau braucht und dass er als Zentrumsanton zur Bewältigung seiner Verkehrslast vermehrt auf Bundeshilfe angewiesen ist. Er macht damit aber gleichzeitig einen konstruktiven Vorschlag zur Finanzierung dieser Anliegen.

Antrag:

Der Regierungsrat wird eingeladen, beim Bund eine Standesinitiative einzureichen, die verlangt, den Artikel 86 der Bundesverfassung so zu ändern, dass ein erheblicher Teil vom Reinertrag der Verbrauchssteuer auf Treibstoffen und vom Einertrag der Nationalstrassenabgabe jährlich für die Finanzierung von Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs in Städten und Agglomerationen sowie ergänzend für Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs in Städten und Agglomerationen, zur Trennung des Verkehrs sowie zur Förderung des Langsamverkehrs eingesetzt werden kann.“

Wir gestatten uns wie folgt zu berichten:

Veränderte Ausgangslage: Neuer Finanzausgleich (NFA)

Seit April 2004 hat sich die Situation betreffend Finanzierung des Agglomerationsverkehrs erheblich verändert. Auch wenn die Avanti-Initiative im Februar 2004 abgelehnt wurde, so herrschte doch ein breiter Konsens betreffend die Notwendigkeit einer Lösung im Agglomerationsverkehr. Im November 2004 wurde die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenverteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) vom Volk angenommen. Dieser stellt die notwendige Grundlage für eine Mitfinanzierung des Bundes am Agglomerationsverkehr dar, weil er einerseits die Verfassungsgrundlage für den Agglomerationsverkehr schafft (Art. 86 Abs. 3 BV) sowie die gesetzliche Umsetzung der Agglomerationsverkehrsfinanzierung festlegt (Änderung des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer, MinVG). Die Botschaft zur NFA-Gesetzgebung wurde am 7. September 2005 vom Bundesrat an die Bundesversammlung überwiesen.

Infrastrukturfonds

Der Bund hat im April 2005 mit einem Dringlichkeits- und einem Infrastrukturfonds einen ersten Vorschlag zur Finanzierung des Agglomerationsverkehrs vorgelegt. Der Handlungsbedarf war unumstritten und die generelle Stossrichtung der Vorlage wurde als richtig beurteilt. Im September 2005 wurde der auf einen Infrastrukturfonds reduzierte Vorschlag in eine zweite Vernehmlassung geschickt. Am 2. Dezember 2005 hat der Bundesrat die Botschaft zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz (Infrastrukturfonds) ans Parlament verabschiedet. Die ständerätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat Anfang Februar 2006 der Botschaft zugestimmt und die Liste der dringlichen und baureifen Projekte um die H2 Pratteln-Liestal ergänzt. Das Geschäft ist erstmals am 21. März 2006 im Ständerat behandelt worden und ist auf positives Echo gestossen. Die parlamentarischen Beratungen werden voraussichtlich bis im Herbst 2006 andauern.

Dem Infrastrukturfonds stehen bei einer Laufzeit von 20 Jahren insgesamt CHF 20 Mia. zur Verfügung. Der Fonds wird mit zweckgebundenen Geldern aus der Mineralölsteuer und der Autobahnvignette gespeist. Er dient einerseits zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten in den Agglomerationen und andererseits zur Fertigstellung sowie zur Ergänzung des bestehenden Nationalstrassennetzes. Für die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs sind rund CHF 6 Mia. vorgesehen, CHF 8.5 Mia. für die Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes und CHF 5.5 Mia. für die Beseitigung von chronischen Engpässen, wenn diese die Leistungsfähigkeit des gesamten Nationalstrassennetzes beeinträchtigen.

Der Fonds soll, vorbehältlich der parlamentarischen Entscheide, im Jahre 2008 eingeführt werden. Spätestens zwei Jahre nach Einführung des Infrastrukturfonds unterbreitet der Bundesrat dem Parlament je ein Programm, damit die Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes gewährleistet und die Agglomerationsprogramme mitfinanziert werden können.

Für die weitere Finanzierung von Infrastrukturprojekten des Agglomerationsverkehrs ist die Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms Voraussetzung. Bundesbeiträge werden nicht an einzelne Projekte, sondern als Verpflichtungskredit an ein Agglomerationsprogramm geleistet, sofern dieses die Kriterien des Bundes erfüllt.

Verwendung der Gelder

Gleichzeit mit der Einführung des Infrastrukturfonds soll das Parlament eine erste Tranche in Höhe von CHF 2.2 Mia. freigeben. Diese werden für dringende und bis 2008 baureife Agglomerationsverkehrsprojekte verwendet.

In der Liste der dringlichen Projekte sind für die Agglomeration Basel folgende Projekte enthalten:

- Grenzüberschreitende Tramlinienverlängerungen nach Bahnhof St. Louis (Linien 3 und 11) sowie nach Weil am Rhein (Linie 8),
- Tramverlegung St. Johann / Pro Volta,
- Bahnhof Dornach-Arlesheim / Doppelspurausbau Stollenrain,
- H2 Pratteln-Liestal.

Bedingung für die Ausschüttung der zugesagten Mittel ist ein Baubeginn vor Ende 2008.

Nach dem Jahr 2008 werden Beiträge nur noch an Agglomerationsprogramme und nicht mehr an Einzelprojekte geleistet. Der Bund fordert dabei die Untersuchung von raumplanerischen sowie angebots- und nachfrageseitigen Massnahmen auf Strasse und Schiene für alle Verkehrsarten und hält auch in der Botschaft zum Infrastrukturfonds diverse Förderbereiche fest. Im Rahmen der Vernehmlassung zum Infrastrukturfonds hat sich gezeigt, dass die Meinungen bezüglich der Verteilung der Gelder auf einzelne Verkehrsträger, insbesondere die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs durch Verwendung von zweckgebundenen Strassengeldern, sehr kontrovers sind. Zum heutigen Zeitpunkt sind deshalb keine Aussagen möglich, die parlamentarische Debatten und anschliessende Entscheidungen sind abzuwarten.

Agglomerationsprogramm Basel

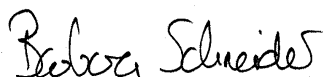
In der Nordwestschweiz erarbeiten die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn, gemeinsam und in Koordination mit den französischen und deutschen Nachbarn, ein Agglomerationsprogramm Basel. Ein erster Bericht Agglomerationsprogramm Basel wurde dem Bund im Mai 2005 zugestellt. Ein Entwurf des Agglomerationsprogramms Basel wurde Mitte Oktober 2005 in eine breite Vernehmlassung geschickt. Die rund 100 und teilweise sehr ausführlichen und gegensätzlichen Antworten sind zur Zeit in Auswertung. Das überarbeitete Agglomerationsprogramm Basel wird voraussichtlich Ende dieses Jahres dem Bund zur Prüfung eingereicht.

Zusammenfassung und Antrag

Der Regierungsrat anerkennt die Bestrebungen auf Bundesebene, die Agglomerationen bei der Bewältigung der Verkehrsprobleme zu unterstützen. Mit dem Neuen Finanzausgleich, den Vorlagen für einen Infrastrukturfonds und der Ausarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel stehen die wichtigsten Instrumente für den Kanton Basel-Stadt zur Verfügung. Die Zusammenarbeit mit dem Bund gestaltet sich gut. Aus der Sicht des Regierungsrates kann mit einer Standesinitiative nicht mehr erreicht werden. Der Regierungsrat empfiehlt daher, auf die Ergreifung einer Standesinitiative zu verzichten.

Aufgrund dieser Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat, den Anzug Beat Jans und Konsorten als erledigt abzuschreiben und damit auf die Einreichung einer Standesinitiative zu verzichten.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Barbara Schneider
Präsidentin



Dr. Robert Heuss
Staatsschreiber