

Anzug betreffend "Zentrums-Maut" zur verbreiterten finanziellen Abstützung von städtischen Zentrumslasten

Der Kanton Basel-Stadt sieht sich in Bezug auf die zu tragenden Zentrumslasten zur Zeit überproportional an deren Finanzierung beteiligt. Studien zeigen beispielsweise für den Bereich Kultur, dass die Kantonsbewohner und -bewohnerinnen regional wesentlich mehr zur Aufrechterhaltung des Angebotes beitragen - proportional ebenfalls mehr, als sie das Angebot selbst nutzen können. Im selben Kontext (Nutzen/Finanzierung) ist ebenfalls irritierend, dass bei Partnerschaftsgeschäften im Gesundheits- und Bildungsbereich (Bsp. Spital/Universität) ebenfalls an Minderbeteiligung bei der Mitfinanzierung gedacht wird. Es besteht wie auch in anderen schweizerischen Regionen die ernstzunehmende Gefahr der Entsolidarisierung der Agglomerationen mit den Städten.

Neben der erhöhten Finanzierung von Kultur, Gesundheit und Bildung gehören zu den Zentrumslasten auch Kosten beispielsweise im Verkehrsbereich (siehe Individualverkehr). Lebens- und Wohnqualität werden zudem durch Lärm und Abgasimmissionen beeinträchtigt. Kosten, die ungedeckt sind und nicht nach dem Verursacherprinzip abgegolten werden. Schweizerische Studien gehen entsprechend dem Vernehmlassungsentwurf "Sachplan Strasse" (2002:22f.) davon aus, dass der Verkehr in den nächsten 20 Jahren um 18% bis 48% anwachsen wird. Besonders hervorgehoben wird in diesem Zusammenhang auch hier die Problematik zwischen den Städten und ihren Agglomerationen (fortschreitende Urbanisierung, wachsende Polarisierung, Suburbanisierung). Zu den wichtigsten Massnahmen gehört denn auch ein verstärktes Engagement des Bundes betreffend Agglomerationsverkehr; sowohl im öffentlichen wie auch privaten Verkehr.

Mitte Oktober war nun in der NZZ am Sonntag zu lesen, dass mit dem "Maut"-projekt von London ein Rückgang des Verkehrsaufkommens die Erwartungen sogar noch übertroffen werden konnten und der private Verkehr um 38% mehr abgenommen hatte als prognostiziert. Gleichzeitig konnten 60 Millionen Pfund Mautgebühren der Staatskasse zugeführt werden. Grundsätzlich wurde von der Regierung die Frage des (verwandten) Roadpricings bereits 1999 im Regierungsratsbeschluss an den Grossen Rat (Anzug Anita Lachenmeier-Thüring und Konsorten) als positiv eingestuft. Bedenken ergaben sich jedoch aus Überlegungen zum individuellen Umfahren des Pricing-Bezirks, zur wirtschaftlichen Natur und zur Frage der Einbettung in eine regionale oder nationale Gesamtlösung.

Die Befürchtung, dass Autofahrerinnen die Innenstadt umfahren und dies knapp ausserhalb der Mautzone zu Mehrbelastung und Staus führe, hat sich nun im Beispiel Londons nicht bewahrheitet. Wer ein öffentliches Verkehrsmittel benutzt oder eine Fahrgemeinschaft bildet, verhält sich nicht nur umweltbewusst, sondern wird jetzt endlich auch ökonomisch belohnt. Dies macht das Verkehrssystem insgesamt leistungsfähiger. Davon profitieren zur Zeit nach Aussagen der Londoner Regierung die Wirtschaft, die Umwelt und vor allem die Verkehrsteilnehmer selbst, die weniger Lebenszeit im Stau vergeuden müssen. Die Unterzeichnenden bitten deshalb den Regierungsrat, wie folgt zu prüfen und zu berichten:

- Studien des Bundes prognostizieren, dass in den nächsten zwanzig Jahren mit einer massiven Erhöhung des Verkehrsaufkommens zu rechnen ist. Welche konkreten Massnahmen sind für den Kanton Basel-Stadt kurz-, mittel-, und langfristig vorgesehen.
- ob das Londoner Maut-Modell zur Emissionsentlastung auch für die Stadt Basel geeignet wäre, resp. berichten, ob im Kontext der neueren schweizerischen, regionalen oder nationalen Verkehrsplanung ähnliche Überlegungen angestellt wurden.
- Hinsichtlich der Erhebung einer Zentrums-Maut anberechnen, wie hoch die voraussichtlichen Einnahmen sein könnten und so beispielsweise durch Zentrumsfunktionen zusätzlich entstandene Kosten des öffentlichen Verkehrs oder im Strassen- und Parkplatzbau decken.
- inwiefern es möglich ist, solche Einnahmen für die Bezahlung von anderen Zentrumsfunktionen zu verwenden, resp. welche Ausgleichsmodelle (nebst steuerlichen) in anderen Schweizer Grossstädten bereits diskutiert wurden oder werden.

B. Gerber, A. Lachenmeier-Thüning, Dr. Ch. Kaufmann, M. Benz, P. Bernasconi, K. Giovannone, E. Jost, E. Rommerskirchen, L. Stutz, S. Signer, M. Berger-Coenen, R. Häring, N. Elibal, M. von Felten, Th. Baerlocher, Ch. Brutschin, E. Huber-Hungerbühler, A. Gscheidle, K. Zahn, PD Dr. J. Stöcklin, U. Müller