



An den Grossen Rat

SiD/037730

Basel, 26. Oktober 2005

Regierungsratsbeschluss
vom 25. Oktober 2005

Anzug Brigitta Gerber und Konsorten betreffend Zentrums-Maut zur verbreiterten finanziellen Abstützung von städtischen Zentrumslasten

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 21. Januar 2004 den nachstehenden Anzug Brigitte Gerber und Konsorten dem Regierungsrat überwiesen:

"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 Lon-

doner 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 Ausgleichsmo-delle (nebst steuerlichen) in anderen Schweizer Grossstädten bereits diskutiert wurden oder werden.“*

Wir können zu diesem Anzug wie folgt berichten:

1. Zum Begriff der „Maut“

Der Begriff „Maut“, in der Fachliteratur meist „Road Pricing“ genannt, ist ein Sammelbegriff für die Erhebung von Abgaben für das Befahren von Strassen. Es gibt viele Formen von Road Pricing: Tunnel-, Brücken- und Autobahngebühren, Gebühren für die Einfahrt in Städte oder neuerdings in den USA Gebühren für die Benützung von Sonderspuren auf Autobahnen zur Umfahrung von Staus. Auch Schwerverkehrsabgaben wie die LSVA oder die deutsche LKW-Maut fallen unter den Begriff Road Pricing.

Eine Typologie des Road Pricing lässt sich einerseits nach den Zielsetzungen (Verkehrsfiananzierung und/oder Verkehrslenkung) und andererseits nach der Dienstleistung für die Gebührenerhebung gliedern. Für die Erhebungstechnik spielt die Zielsetzung keine Rolle, hingegen ist die Art der Fahrberechtigung, die der Benützer durch das Bezahlen der Abgabe erwirbt, massgebend für die Anforderungen. Folgende Anforderungen an ein Road Pricing bestehen:

- Registrierung der Benützer und deren Fahrzeuge;
- Kategorisierung: Erkennen, ob ein Fahrzeug an einer Mautstelle abgabepflichtig ist und wenn ja, zu welcher Abgabekategorie es gehört;
- Detektion: Erfassung der Durchfahrt eines Fahrzeugs an einer Mautstelle;
- Transaktion der für die Abgabeberechnung notwendigen Daten vom Fahrzeuggerät in das zentrale Abrechnungssystem;
- Enforcement: Erkennen und Beweissicherung von abgabepflichtigen Fahrzeugen ohne gültige Transaktion.
- Abgabeberechnung, Rechnungsstellung und Inkasso.

Wie oben beschrieben, gibt es zwei Zielsetzungen für die Einführung von Road Pricing. Bei der einen Form will der Staat oder der private Betreiber eines Verkehrswegs die Investitionen für Bau und Unterhalt durch Abgaben refinanzieren. Bei der anderen Art liegt das Ziel in der Lenkungswirkung. Die Verkehrsteilnehmenden sollen durch die Maut zu einem anderen Verhalten (Benützung eines anderen Verkehrsmittels oder eines anderen Wegs, Selbstbeschränkung der Fahrtätigkeit) bewegt werden. Die Maut erzielt dabei grundsätzlich eine ähnliche Wirkung wie andere preispolitische Instrumente (Steuern, Parkgebühren etc.).

Beim vorliegenden Anzug werden sowohl finanzielle Überlegungen wie auch die Lenkungswirkung angesprochen. Zum einen soll mit einer „Zentrumsmaut“ (in der Fachliteratur Area Licensing oder Cordon Pricing genannt) das zu erwartende Verkehrswachstum gebremst werden. Zum anderen soll die Abgabe zur Refinanzierung von Strassen- und Parkflächen dienen und gleichzeitig Zentrumslasten abgelden.

2. Maut in der Schweiz

In der Schweiz ist Area Licensing im Gegensatz zur flächendeckenden Abgabe LSVA bis heute kaum bekannt, dies im Gegensatz zur EU. Das bekannteste Beispiel ist London, wo eine City-Maut für Lkw und Pkw seit einiger Zeit eingeführt ist. Werktags zwischen 7.00 Uhr und 18.30 Uhr müssen Autofahrer auf dem Weg ins Zentrum eine Tagesgebühr in Höhe von 8 Pfund (bis Juli 2005 5 Pfund) entrichten. Anwohner erhalten einen Nachlass und bestimmte Fahrzeugklassen (z. B. Motorräder, Polizei, Fahrzeuge mit alternativen Antrieben) sind von der Maut befreit. Auch andere britische Städte wollen demnächst eine Maut einführen. Konkret geplant ist eine City-Maut derzeit auch bereits in Stockholm. Ausserhalb der EU gibt es City-Mauten vor allem in Norwegen.

Der Einführung in der Schweiz stehen rechtliche Gründe entgegen. So bestimmt Art. 82, Abs. 3 der Bundesverfassung:

Die Benützung öffentlicher Strassen ist gebührenfrei. Die Bundesversammlung kann Ausnahmen bewilligen.

Eine solche Ausnahmebewilligung erhielt 1999 die Gemeinde Saas-Fee, welche ein Road Pricing einführte, um die engen Zentrumsgassen teilweise von den Elektromobilen zu entlasten. Während den touristischen Spitzenzeiten hatte es vorher immer wieder Probleme zwischen flanierenden Besuchern und den nahezu lautlosen Elektromobilen gegeben.

In Beantwortung einer Interpellation Chr. Eymann betreffend „der zweckgebundenen Mineralölsteuer auch für Einrichtungen der Verkehrsinfrastruktur in Agglomerationen und Städten“ vom 21. Februar 2001 sprach der Bundesrat auch das Thema Road Pricing an und bekräftigte dabei, dass für die Einführung von Road Pricing eine Verfassungsänderung notwendig sei.

Eine solche Verfassungsänderung forderte eine Parlamentarische Initiative Evi Allemann vom 19. Dezember 2003 mit folgendem Wortlaut:

Die Bundesverfassung (BV 82 III) ist dahingehend abzuändern, dass die Erhebung einer verursacherorientierten Abgabe für die Benützung öffentlicher Strassen (sog. Road Pricing) künftig einfach, schnell und mit verfassungsrechtlicher Grundlage möglich ist.

Am 16. November 2004 diskutierte die nationalrätliche Verkehrskommission über die Parlamentarische Initiative und lehnte sie ab, hiess jedoch ein Kommissionspostulat mit folgendem Wortlaut gut:

Der Bundesrat wird beauftragt, in einem Bericht darzulegen, unter welchen Bedingungen und in welcher Form die Einführung eines Road Pricing in der Schweiz sinnvoll wäre. Insbesondere soll der Bericht darüber Auskunft geben,
a. ob die Einführung des Road Pricings eine Änderung der Bundesverfassung voraussetzt;

- b. für welche Strassen, zu welchen Zwecken, mit welchen Bemessungsgrundlagen ein Road Pricing allenfalls sinnvoll wäre und wie allenfalls Kompensationen bei anderen Verkehrsabgaben erfolgen könnten;*
- c. unter welchen Bedingungen allenfalls ein Versuch mit Road Pricing sinnvoll und möglich wäre.*

Am 26. Januar 2005 entschied der Bundesrat, das Postulat zur Annahme zu empfehlen. Am 17. März 2005 nahm der Nationalrat das Postulat an.

Im Wintersemester 2003/2004 beschäftigte sich das Seminar „Regional- und Städteökonomie“ des Wirtschaftswissenschaftlichen Zentrums der Universität Basel (WWZ) unter der Leitung von Prof. Dr. René L. Frey mit dem Thema „Road Pricing“. Der Schlussbericht enthält folgende Erkenntnis:

Road Pricing ist in der Schweiz zur Zeit kein Thema. (...) Zurzeit kann sich mit der Vorstellung neuer Strassenbenutzungsabgaben in der Bevölkerung kaum jemand richtig anfreunden. (...) Ein Grund dafür ist sicherlich, dass die Umwelt- und Stauprobleme sowie die Finanzierungslücken in den Schweizer Städten noch nicht gravierend genug sind. Die Umweltbelastung ist im urbanen Gebiet zwar deutlich höher als auf dem Land, doch mit den Problemen von ausländischen Millionenmetropolen längst nicht zu vergleichen. Zudem ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs in den Schweizer Agglomerationen bereits hoch.

Zu einem etwas anderen Schluss kommt der Lausanner Oekonomieprofessor Marius Brühlhart in einem Interview mit der Basler Zeitung vom 11. August 2005. Auch er sieht zwar das Problem der Akzeptanz in der Bevölkerung und hält die Einführung einer solchen Abgabe angesichts der Grenzlage Basels für schwierig. Er glaubt aber, dass sich die Bevölkerung schnell an eine Maut gewöhnen würde und diese auch für eine Stadt in der Grössenordnung Basels machbar sei. Als Beispiel erwähnt Brühlhart die norwegische Stadt Trondheim, die seit mehreren Jahren ein solches System besitzt.

3. Beurteilung des Anzugs

a) Einleitung

Die Anzugstellerin erwähnt zu Recht, dass die Einführung der City-Maut in London eine Erfolgsgeschichte ist. Während vorher von einem regelrechten Verkehrskollaps in der Innenstadt während praktisch der gesamten Geschäftszeit gesprochen werden musste, stellt sich die Situation nun deutlich entspannter dar. Einer der Gründe für diesen Verkehrskollaps liegt in der Beschäftigungsstruktur Londons. Diese ist von Pendlern dominiert, die aus den Vororten und Randbezirken in die Stadt strömen. Hinzu kommt, dass in London viele Transittouren quer durch die Innenstadt führten, weil kaum leistungsfähige Ringstrassen zur Verfügung stehen.

Mit der Situation in Basel ist dies aber kaum vergleichbar: Seit Jahren nimmt die Einwohnerzahl der Stadt Basel ab, zusätzlich kommt es zunehmend zu einer Auslagerung vieler Arbeitsplätze aus der Kernstadt. Die radialen, auf die Kernstadt ausgerichteten Pendlerströme nehmen weniger zu als die Tangentialbewegungen innerhalb der Agglomeration. Dadurch sind die Verkehrsverhältnisse hier nicht derart schlecht, dass sich Massnahmen wie eine Zentrums-Maut rechtfertigen würden. An einzelnen Örtlichkeiten bilden sich in Spitzenverkehrszeiten zwar Rückstaus, die sich aber ausser bei besonderen Anlässen (z.B. Messen,

Feiertage im benachbarten Ausland) meist rasch wieder auflösen. Derzeit die grössten Verkehrsprobleme sind im Raum Dreirosenbrücke bis Lothringerplatz wegen des Bau der Nordtangente zu verzeichnen. Nach Bauabschluss und der Realisierung der beschlossenen flankierenden Massnahmen wird sich diese Problematik von selbst erledigen. Der Transitverkehr umfährt weitgehend die Basler Innenstadt.

Ein Effekt der Londoner Maut war die spürbare Reduktion der Reisezeiten der städtischen Linienbusse, die vorher im Zentrum nur im Schrittempo vorankamen. Die Einführung der Maut hat zu einer erheblichen Entspannung geführt. Die Verspätungen haben um 40-60% abgenommen, so dass die Busunternehmen mit derselben Anzahl Busse ein deutlich dichteres Angebot fahren können. Eine vergleichbar schlechte Ausgangslage ist in Basel nicht vorzufinden. Verbesserungen in der Pünktlichkeit und Produktivität des Bus- und Tramverkehrs sind in Basel zwar möglich und nötig, sie sind aber eher durch eine Optimierung der Lichtsignalsteuerung und andere punktuelle Massnahmen zu erreichen als durch eine City-Maut. Ein entsprechendes Massnahmenpaket hat der Regierungsrat am 23. August 2005 zu Händen des Grossen Rates verabschiedet. Mit einem Rahmenkredit von 1,5 Millionen Franken sollen Behinderungen des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) reduziert werden. Der ÖV wird dadurch ohne Benachteiligung des Individuellen Verkehrs effizienter, und es resultieren jährliche Einsparungen beim Bus- und Trambetrieb der BVB.

Sodann sind die räumlichen Unterschiede zu beachten. Die City of London ist ein unvergleichlich grösseres Gebilde, welches vom motorisierten Verkehr über einige Hauptverkehrsachsen erreicht wird. Diese konnten relativ problemlos mit Mautstellen bestückt werden. Basel dagegen ist Teil einer städtischen Agglomeration und mit den Nachbarstädten und -gemeinden auch verkehrstechnisch eng verknüpft. So verbinden Basel und beispielsweise die Gemeinden Allschwil und Binningen eine Unzahl grösserer und kleinerer Strassen. Diese alle in ein Mautsystem einzubeziehen, würde einen enormen Aufwand an personellen und finanziellen Mitteln bedeuten. Auch in London wird ein Grossteil der Einnahmen – derzeit über 60 % - von den hohen operativen Kosten und durch die Amortisation der Investitionen aufgebraucht.

Aus ähnlichen Gründen hinkt auch der von Prof. Brühlhart angeführte Vergleich mit Trondheim (s. vorne). Die norwegische Stadt ist lediglich via Fähre oder über einige wenige Einfahrtsachsen - meist Brücken - erreichbar. Ein Mautsystem lässt sich deshalb relativ leicht einrichten. Ausserdem sind Mautsysteme in Norwegen weit verbreitet. Die Benutzung nahezu jeder Brücke, jedes Tunnels und jedes Passes ist gebührenpflichtig.

Es entspricht im weiteren auch nicht ganz den Tatsachen, dass sich der Regierungsrat, wie im Anzugstext erwähnt, in Beantwortung eines Anzugs Anita Lachenmeier 1999 positiv zur Einführung von Road Pricing geäussert habe. Vielmehr lautete die Antwort:

Das Road Pricing mit seinem ökonomischen Ansatz wäre ein mögliches Verfahren, um den Motorfahrzeugverkehr teilweise einzuschränken. In welchem Umfang dadurch die Wohnlichkeit in der Stadt Basel verbessert wird, kann aus heutiger Sicht nicht näher beurteilt werden. Ohne flächendeckende Anwendung in einem grossen Umkreis um die Stadt ist das Road Pricing allerdings mit derart grossen Nachteilen verbunden, dass dessen Einführung - einmal ganz abgesehen von den ungelösten rechtlichen Fragen - nicht unterstützt werden kann.

Für eine Stadt wie Basel, die als Standort im Wettbewerb mit anderen, nahe liegenden Städten steht, brächte eine Maut-Einführung im Alleingang beträchtliche Nachteile. Auch die bereits erwähnte WWZ-Studie kommt zu diesem Schluss:

Grundsätzlich wird derjenige Standort, der auf Grund seiner Standortfaktoren dem Anforderungsprofil eines Unternehmens am besten entspricht, als Produktionsstätte ausgewählt. Die Einführung von Road Pricing verändert dieses Standortprofil durch die veränderten Erreichbarkeitsbedingungen für Arbeitnehmer, Kunden und Lieferanten. Dem schnelleren Zugang zum Standort steht auf der anderen Seite die Verteuerung der Strasse gegenüber. Ein Area Licensing oder ein Cordon Pricing, das sich auf eine Stadt beschränkt, kann auf Grund der erhöhten Abgabenlast zu einem Standortnachteil führen. Die Unternehmen werden durch die hohen Transportkosten in ihrer Wettbewerbsfähigkeit benachteiligt. Der stark betroffene zweite Sektor wird sich daher vermehrt in die Peripherie zurückziehen. Da der erste Sektor nicht in den Zentren produziert, wird er von einem Road Pricing am wenigsten tangiert. Er wird aber seine gestiegenen Transportkosten auf die Produktpreise innerhalb des bepreisten Gebietes abwälzen.

b) Massnahmen zur Bewältigung des zu erwartenden, höheren Verkehrsaufkommens.

Es gibt eine Unmenge von Studien zur Verkehrsentwicklung in der Schweiz in den nächsten Jahren. Die prognostizierten Zahlen sind sehr unterschiedlich, doch ist allen Studien gemeinsam, dass von einem mehr oder weniger grossen Wachstum ausgegangen wird. Bei der Verkehrsbelastung des motorisierten Individualverkehrs wird mit einer Zunahme im Zeitraum 2000 bis 2020 auf neue Infrastrukturen und deren Zuflüsse sowie auf das Autobahnnetz gerechnet. Das innerstädtische Netz wird tendenziell leicht entlastet. Der Anzugstellerin ist dennoch zuzustimmen, dass kurz-, mittel- und langfristig Massnahmen vorzusehen sind. Dies ist auch bereits geschehen. In der Stadt Basel wurden in den letzten Jahren grosse Anstrengungen zur Verkehrsberuhigung in den Quartieren und zur Kanalisierung des Verkehrs unternommen. Zu erwähnen sind:

- Einrichtung von über 90 Tempo 30-Zonen
- Einrichtung von Begegnungszonen
- Erweiterung der Fussgängerzonen und Fussgängerachsen
- Bau der Nordtangente
- Einrichtung eines Verkehrsleitsystems auf der Autobahn
- Einrichtung eines Parkleitsystems

Derzeit sind weitere Projekte in Planung:

- Vervollständigung des Verkehrsleitsystems auf der Autobahn
- Vervollständigung des Parkleitsystems mit den neuen Parkhäusern Claramatte und Bahnhof-Süd
- Neukonzeption des Verkehrsregimes in der Innenstadt

Besonders zu erwähnen ist das in Bearbeitung stehende Parkraumbewirtschaftungskonzept. Kerngedanke dieses Konzepts ist es, über die vollständige Bewirtschaftung aller Parkplätze auf Allmend den motorisierten Pendlerverkehr wesentlich einzudämmen. Mit diesem Ansatz werden dieselben Ziele wie mit der Zentrums-Maut verfolgt (Stau- und Umweltprobleme in der Stadt verringern). Die Parkraumbewirtschaftung ist allerdings wesentlich kostengünstiger und stellt keine hohen technischen Ansprüche.

Aber auch der Ausbau des attraktiven öffentlichen Verkehrsnetzes kann dazu beitragen, die Stau- und Umweltprobleme der Stadt zu reduzieren. Im Raum Basel steht im Vordergrund der Ausbau der trinationalen Regio-S-Bahn und die Verlängerung städtischer Tramlinien in die benachbarte Agglomeration. Gerade im grenzüberschreitenden Verkehr ist das Potenzial für eine Verlagerung vom motorisierten Individual- auf den öffentlichen Verkehr noch sehr gross.

c) Eignung des Londoner Modells für Basel

Wie bereits erwähnt, erachtet der Regierungsrat die Eignung für Basel als nicht gegeben. Konkrete Planungsschritte sind deshalb auf kantonaler oder regionaler Ebene auch nicht unternommen worden. Hingegen nimmt das Agglomerationsprogramm das Thema Road Pricing im Kapitel 3.3 „Querschnittsthema Verkehrsmanagement“ explizit auf:

„Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel sollen in einer späteren Planungsphase die verkehrlichen Einflüsse von verschiedenen Verkehrsmanagementsystemen näher untersucht werden. Die folgenden Arten von Verkehrslenkungen sollen dabei näher geprüft werden:

1. Eingriffe um bestehende Kapazitäten von Strassen zu verbessern

- *Ramp Metering oder Tropfenzähler bei Rampen zu Hochleistungsstrassen*
- *Schiessen von Rampen während gewissen stark belasteten Verkehrsspitzen*

2. Eingriffe, welche einen politischen Entscheid beinhalten

- *Parkplatzmanagement in der Kernstadt*
- *Verzicht auf weitere Strassenbauprojekte*
- *Zielbewusster Ausbau des öffentlichen Verkehrs*

3. Eingriffe auf der Basis von Benutzerkosten

- *Verteuerung von Parkplätzen*
- *Road Pricing*

Mit dem Road Pricing sollen die Motorfahrzeugfahrten in die Zentren von Städten generell verteuert werden. Dies könnte auf verschiedene Arten erfolgen:

- *Fixer Tarif bei der Durchfahrt durch einen Kordon. Beispiele dazu sind Singapur, London, Bergen.*
- *Variabler Tarif je nach Tagesstunde oder Wochentag. Damit könnte der Verkehr besser gelenkt werden.*
- *Fahrtenabhängiger Tarif je nach zurückgelegter Distanz und Tageszeit. Dies würde eine gerechte Lenkung des Verkehrs darstellen, indem kurze zurückgelegte Distanzen oder Fahrten ausserhalb der Spitzenzeiten von einem günstigen Tarif profitieren.“*

Aber auch im Agglomerationsprogramm kommt man zum Schluss:

„Die Einführung von Road Pricing kann nur auf einer gesamtschweizerischen Basis erfolgen. Ein Alleingang der Agglomeration Basel ist nicht denkbar. Der Kanton Basel Stadt beteiligt sich gemeinsam mit Zürich und Bern an einer Arbeitsgruppe zu diesem Thema.“

Die Absicht, sich mit dem Thema Road Pricing längerfristig vertieft auseinander zu setzen, ist im Agglomerationsprogramm aber festgehalten. Arbeitsgruppen mit politischen wie fachli-

chen Vertretungen aus den Städten Bern, Zürich und Basel sollen demnächst eingesetzt werden. Das Ergebnis dieser Abklärungen möchte der Regierungsrat gerne abwarten.

Wie ausserdem vor einigen Wochen der Presse entnommen werden konnte, stellt man auf nationaler Ebene Gedanken an, auf stark befahrenen Autobahn-Abschnitten zur Verflüssigung des Verkehrs kostenpflichtige Sonderspuren einzurichten. Ein solcher Versuch könnte auf der A2 Richtung Basel stattfinden.

- d) Höhe der Einnahmen durch eine Zentrums-Maut; Verwendung der Einnahmen zur Abgeltung von anderen Zentrumslasten

Da aus den erwähnten Gründen bisher in Basel keine entsprechenden Planungsschritte unternommen worden sind, kann auch nichts über die zu erwartenden Einnahmen ausgesagt werden. In der Einführungsphase würden die Einnahmen durch hohe Aufwendungen im Sachbereich (Mautstellen, Erfassungsgeräte etc.) und später - aufgrund der beschriebenen geographischen Begebenheiten - durch den enormen personellen Aufwand für die Erhebung der Abgabe beeinträchtigt. Wie bereits erwähnt, muss auch in London ein Einnahmenanteil von über 60% für die operativen Kosten und die Amortisation der Investitionen aufgewendet werden.

Es dürfte damit fraglich sein, ob netto überhaupt nennenswerte Erträge resultieren würden. Die Frage eines Bezugs von Maut-Erträgen zur Abgeltung anderer Zentrumslasten stellt sich deshalb gar nicht. Der Regierungsrat setzt diesbezüglich grössere Hoffnungen auf Verhandlungen mit dem Nachbarkanton.

Diese Bemühungen, die Nachbarkantone zu einer stärkeren Beteiligung an den Zentrumslasten von Basel-Stadt zu beteiligen, dürften im übrigen durch parallele Bestrebungen, „Strassenzölle“ einzuführen, nicht gerade unterstützt werden.

4. Fazit

Der Regierungsrat erachtet es nicht für angezeigt, eine auf den Kanton Basel-Stadt begrenzte Zentrums-Maut einzuführen. Bedenken bestehen auch wegen der rechtlichen Voraussetzungen; hier muss zumindest die weitere Entwicklung auf Bundesebene abgewartet werden. Ebenso sollen die regionalen und überregionalen Untersuchungen – Stichwort Agglomerationsprogramm – sorgfältig verfolgt und begleitet werden. Der Regierungsrat sieht es deshalb als sinnvoll an, den Anzug stehen zu lassen, bis entsprechende Ergebnisse vorliegen.

5. Antrag

Der Regierungsrat beantragt Ihnen, den Anzug Brigitta Gerber und Konsorten betreffend Zentrums-Maut zur verbreiterten finanziellen Abstützung von städtischen Zentrumslasten stehenzulassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Der Präsident

Der Staatsschreiber

Dr. Ralph Lewin

Dr. Robert Heuss