



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

**07.5378.02**

BD/P075378  
Basel, 30. Januar 2008

Regierungsratsbeschluss  
vom 29. Januar 2008

## **Interpellation Nr. 110 Emmanuel Ullmann betreffend Road-Pricing in Basel** (Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 16. Januar 2008)

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

Road Pricing – auch Maut oder Strassen-, Brücken- oder Tunnelzoll genannt – ist ein Sammelbegriff für die Erhebung von Abgaben für das Befahren von Strassen, Brücken oder Tunnels. Mit Road Pricing lassen sich grundsätzlich zwei Ziele verfolgen:

### Ziel 1: Generieren von Einnahmen

Eine Maut mit dem primären Ziel, Einnahmen zu generieren, wird vor allem bei spezifischen, aufwändigen Infrastrukturbauwerken eingesetzt. So sind beispielsweise das Befahren der Golden Gate Bridge, der Oeresundbrücke oder des Mont-Blanc Tunnels kostenpflichtig. In einigen Ländern – wie z.B. Frankreich und Italien – ist die Benutzung der Autobahn ebenfalls kostenpflichtig. Die Preise sind zeitunabhängig, und mit den Einnahmen wird die Infrastruktur finanziert.

Dieses System kommt insbesondere dort zur Anwendung, wo private Unternehmen den Bau und Unterhalt von Strassenbauwerken oder Autobahnen finanzieren.

### Ziel 2: Verkehrslenkung

Road Pricing kann aber auch zur Beeinflussung des Verkehrsflusses eingesetzt werden. Es zielt dann auf die Reduktion von Staus und strebt dazu eine gleichmässiger Auslastung der Infrastruktur an. Dies soll durch zeit- und verkehrsmengenabhängige Preise geschehen. Eine Reduktion von Staus reduziert auch die Luftverschmutzung durch den Strassenverkehr.

Selbstverständlich fallen bei Road Pricing zur Verkehrslenkung auch Einnahmen an; diese sind aber nicht das primäre Ziel.

Ebenso selbstverständlich haben Gebühren zur Benutzung einzelner Infrastrukturen auch Lenkungswirkungen; diese sind aber nicht primär beabsichtigt. Sie sind im Gegenteil sogar schädlich: Ist die Lenkungswirkung gross, lässt sich die Infrastruktur nicht über Road Pricing finanzieren, da die Benutzer ausweichen. Road Pricing wird deshalb typischerweise dort zur

Finanzierung eingesetzt, wo es zu aufwändig ist, den kostenpflichtigen Streckenabschnitt zu umfahren.

Der Regierungsrat kann sich Road Pricing gut als Instrument zur Reduktion der Staukosten vorstellen. Allerdings ist er heute noch nicht in der Lage, die Fragen des Interpellanten umfassend zu beantworten, da er mit dem Auslösen eines weiter führenden Projektes auf den Bericht des Bundesrates warten wollte. Der Bericht des Bundes liegt mittlerweile vor und stellt eine gute Basis dar.

In den nächsten Wochen wird sich der Regierungsrat ein genaueres Bild zur Thematik verschaffen. Insbesondere wird er sich der Frage widmen, ob die Region Basel an einem Versuch teilnehmen soll oder nicht. Bereits heute kann festgehalten werden, dass ein solcher Versuch nur zusammen mit den umliegenden Gebietskörperschaften durchgeführt werden kann, da Staus primär ein Agglomerations- und nicht ein Kantonsproblem sind.

Der Regierungsrat wird dem Grossen Rat seine weiter gehenden Gedanken zum Thema im Rahmen der Beantwortung des Anzugs Brigitta Gerber und Konsorten betreffend ‚Zentrums-Maut zur verbreiterten finanziellen Abstützung von städtischen Zentrumslasten‘ zur Diskussion stellen.

Zu den einzelnen Fragen des Interpellanten:

1. *Welche Ziele verfolgt der Regierungsrat mit einer fahrleistungsabhängigen Gebietsabgabe genau (Gebührenmodell - wann zahlt man wo, was - pflichtige Fahrzeuge etc.)?*

Dazu lässt sich aus heutiger Sicht noch wenig sagen. Die Erfahrungen im Ausland zeigen, dass Road Pricing ein recht gut funktionierendes Instrument zur Verkehrslenkung ist. Mit der fortschreitenden technischen Entwicklung und den wachsenden Erfahrungen wird die Qualität des Instruments mit Sicherheit in den nächsten Jahren stark verbessert werden. Heute bereits von konkreten Zielen und Modellen zu sprechen, wäre allerdings verfrüht, da der Regierungsrat diese noch nicht formuliert hat.

2. *Auf wie viel müsste gemäss dem Regierungsrat der Höchstsatz angesetzt werden, damit zu Stosszeiten eine spürbare Verkehrsentlastung erreicht werden könnte?*

Da der Regierungsrat bis anhin keine Ziele formuliert hat, die mit Road Pricing erreicht werden sollten, und weil bisher konkrete Versuche in der Schweiz fehlen, kann man heute nicht sagen, wie hoch eine allfällige Gebühr ausfallen würde.

3. *Wie ist das geplante Gebiet definiert (z. B. auf Autobahnen) und wie könnte eine mögliche Umsetzung aussehen?*

Auch hierzu kann der Regierungsrat erst dann Aussagen machen, wenn das Konzept erarbeitet ist.

4. *Gibt es innerhalb der Agglomeration Basel Kontakte mit anderen Behörden bezüglich einer Gebietsabgabe und wie ist deren Haltung?*

Anlässlich der letzten gemeinsamen Sitzung der beiden Regierungen BL/BS vom 9. Januar 2008 wurde das Thema kurz andiskutiert. Die Regierung BL steht dem Instrument skeptisch bis ablehnend gegenüber.

Der Regierungsrat befürwortet, das Thema im Rat des Eurodistricts zu diskutieren.

5. *Wird sich der Regierungsrat aktiv dafür einsetzen, dass die Region Basel eine Pilotregion wird?*

Erst die Ausarbeitung der Ziele und die Formulierung eines Konzepts für die Region Basel werden Aufschluss darüber geben, ob eine Bewerbung sinnvoll und zielführend ist.

6. *Wo würden die generierten Mittel investiert werden?*

Die Akzeptanz von Road Pricing ist äusserst stark von der Verwendung der Mittel abhängig. Road Pricing konnte bis anhin nur eingeführt werden, wenn die Einnahmen zur Infrastrukturfinanzierung eingesetzt wurden. Dies dürfte in der Agglomeration Basel nicht anders sein, wäre aber im Verlaufe eines Einführungsprojektes zu klären.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Eva Herzog  
Präsidentin



Dr. Robert Heuss  
Staatschreiber