



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

03.7730.04

BVD/P037730  
Basel, 31. März 2010

Regierungsratsbeschluss  
vom 30. März 2010

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

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 19. Januar 2006 den nachstehenden Anzug Brigitta Gerber und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht 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 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-Thüring, 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"

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

## 1. Ausgangslage

Im letzten Bericht an den Grossen Rat zum obigen Anzug vom 14. Mai 2008 wurde sehr ausführlich über das Konzept Road Pricing als Massnahme zur Verkehrslenkung allgemein und in Hinblick auf eine Ausgestaltung für einen möglichen Einsatz für den Kanton Basel-Stadt berichtet.

Als einzig für Basel anwendbares Roadpricingmodell betrachtete der Regierungsrat damals ein Zonen-Strecken-Zonenmodell unter Einbezug der Autobahn(en) und des Stadtgebietes Basel, das jedoch einen hohen Aufwand (Abgrenzung, Bepreisung, Überwachung, Einbezug der trinationalen Agglomeration) und sehr hohe Projektrisiken (Pilotphase mit hohem Aufwand bei nicht gesichertem Erfolg) bedingt. Er empfahl daher eine Weiterbeobachtung in Hinblick auf die technische und sonstige Entwicklung von Roadpricing auf nationaler und internationaler Ebene. Eine Umsetzung in Basel wurde zudem erst für einen Zeitraum *nach* einer Pilotphase für sinnvoll erachtet.

Auf Grund dieses ausführlichen Berichtes zu den Grundlagen wird im folgenden lediglich auf seitdem eingetretene Änderungen eingegangen, insbesondere da der Regierungsrat empfiehlt, den Anzug stehen zu lassen und die weitere Entwicklung und insbesondere Erfahrungen bei der Konzeption und gegebenenfalls Umsetzung in der Schweiz abzuwarten.

## 2. Neue internationale Entwicklungen

### 2.1. Amsterdam

In der polyzentralen Metropolitanregion Amsterdam mit 2,5 Mio. Einwohnerinnen und Einwohnern zeigen sich zunehmende Überlastungserscheinungen auf den Hochleistungsstrassen und Verdrängungseffekte in das untergeordnete Strassennetz sowie weitere negative Effekte für Umwelt, Wirtschaft und Standortattraktivität, so dass dort die Einführung von Roadpricing in Form eines Pilotprojektes auf den Hochleistungsstrassen geplant ist. Die Umsetzung dieses Roadpricingstreckenmodells ist Teil eines regionalen Mobilitätsmanagementsprogramm, das weiterhin Massnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements, sowie zur Förderung des Langsamverkehrs und der kombinierten Mobilität vorsieht.

Der regionale Ansatz gliedert sich wiederum in das nationale Roadpricing-Vorhaben ein (Motto „Nicht mehr zahlen, sondern anders / unterschiedlich für Mobilität zahlen“). Das GPS-gestützte nationale Roadpricing, dessen Einführung zwischen 2013 und 2017 geplant ist, sieht einen kilometerabhängigen Nutzungspreis vor, der zudem belastungs- bzw. zeitabhängig variieren soll: Zu Stosszeiten ist bei Nutzung der Hauptachsen ein höherer Kilometerpreis zu entrichten. Das Pilotprojekt des regionalen Roadpricing im Grossraum Amsterdam dient damit als Vorlaufversuch für das landesweite Roadpricing-System, um so bereits Erfahrungen mit der Technik, der Akzeptanz, aber auch den Wirkungen bei unterschiedlichen Nutzergruppen zu gewinnen.

Der Pilotversuch in der Region Amsterdam startet auf freiwilliger Basis 2010 mit zunächst 1'000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer: Die Testpersonen bekommen ihre Strassensteuer in Höhe von 100 EUR/Jahr zurückerstattet und können dann – ein entsprechend geändertes Verhalten vorausgesetzt – durch die kilometerabhängige Kostenerhebung finanziell profitieren. Geplant ist ein Preis von 6,5 Euro-Cent pro km, zusätzlich fallen in den Stosszeiten auf ausgewählten Einfallstrassen „Aufschläge“ von 4, 6 oder 8 Cents pro km an.

## 3. Position des Bundes

Um Erfahrungen mit dem Instrument Roadpricing / Mobility Pricing zu gewinnen, erteilte der Bundesrat dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) im Dezember 2007 den Auftrag, einen Gesetzesentwurf vorzubereiten, welcher die Durchführung von Pilotversuchen mit Roadpricing in Städten und Agglomerationen der Schweiz ermöglichen sollte. Dieses Vorhaben wurde allerdings sistiert, nachdem die Eidgenössischen Räte eine entsprechende Vorlage aus der laufenden Legislaturplanung gestrichen haben. Seitdem wurden lediglich in einer Arbeitsgruppe des Bundesamtes für Strassen (ASTRA), ergänzt durch einzelne Vertreter aus Kantonen und Städten, Modelle und Konzepte als Vorarbeiten für einen Gesetzesentwurf für Pilotversuche angedacht. Diese Arbeiten sind abgeschlossen. Inwieweit und wann diese UVEK-internen Überlegungen in die politische Diskussion gebracht werden, ist derzeit offen.

In Beantwortung eines parlamentarischen Vorstosses vom 17. Februar 2010 (Motion 09.2410 Anita Lachenmeier) hat der Bundesrat jedoch noch einmal darauf hingewiesen, dass aufgrund der in Zukunft zu erwartenden Kapazitätsengpässe sowohl auf der Strasse

*als auch* auf der Schiene sein Ziel eher verkehrsträgerübergreifende Mobility-Pricing-Systeme sind, die als Lenkungsinstrumente zur optimalen Auslastung vorhandener Infrastrukturkapazitäten geprüft werden sollten. Notwendig seien hierfür allerdings noch vertiefte Abklärungen; diese werden vom Bund aber derzeit noch nicht aktiv angegangen.

## **4. Situation und Position anderer Gebietskörperschaften der Schweiz**

### **4.1. Raum Zürich**

Nach der Ablehnung zweier Motionen zur Einreichung eines Pilotprojektes Roadpricing beim Bund durch den Kantonsrat Anfang 2008 sind im Kanton Zürich bisher keine weiteren Schritte zur Weiterentwicklung dieses Themas unternommen worden. Eine Sonderauswertung des Mikrozensus 2005 durch das Statistische Amt des Kantons Zürich von Anfang 2009 hat zudem verdeutlicht, dass die Bevölkerung von Zürich neuen Strassenverkehrsabgaben und damit auch Roadpricing mehrheitlich skeptisch gegenüber steht; lediglich Tunnelgebühren sind mehrheitsfähig.

Nach Information des Tiefbauamtes der Stadt Zürich soll versucht werden, die Diskussion zum Thema Roadpricing im Frühsommer dieses Jahres wieder aufzunehmen.

### **4.2. Raum Bern**

Im Raum Bern verfolgen Kanton, Region und Stadt das Thema Roadpricing weiter: So diskutierten Behördenmitglieder aus der Stadt Bern und weiteren Regionsgemeinden, der Regionalkonferenz Bern-Mittelland und des Kantons an einem Workshop Anfang Februar 2010 über die möglichen Ziele und Modelle von Roadpricing. Der Tenor dabei war, dass die Option Roadpricing als ein Instrument mit bedeutendem Potenzial, um dem grossen Verkehrsdruck in der Agglomeration zu begegnen und um zusätzliche Einnahmen für Verkehrsprojekte zu generieren, weiterverfolgt werden soll.

Von Verwaltung wie Politik wird es hierbei als wichtig eingeschätzt, bei dieser kontrovers diskutierten Materie über gute Entscheidungsgrundlagen zu verfügen. In einem ersten Schritt soll nun der Workshop ausgewertet und anschliessend ein gemeinsamer Auftrag von Kanton, Region und Stadt zur Klärung offener Fragen definiert werden. In diesem sollen etwa die Ausgestaltung konkreter Modelle und deren Auswirkungen sowie die rechtliche Umsetzung von Roadpricing in der Region Bern aufgezeigt werden. Dabei müssen auch die Entwicklungen beim Bund weiter verfolgt werden, da es in jedem Falle einer gesetzlichen Grundlage auf Bundesebene bedarf, die bisher fehlt. Als nächster Schritt stehen gemeinsame Machbarkeitsüberlegungen für einen Pilotversuch an.

## **5. Schlussfolgerungen**

So lange auf Bundesebene eine gesetzliche Grundlage für befristete Modellversuche in den Städten und Agglomerationen fehlt, bleibt ein Modellversuch im Kanton Basel-Stadt wie in allen anderen Städten und Agglomerationen unmöglich. Die internationalen wie nationalen Entwicklungen erbringen jedoch Erfahrungen, aus denen sich lernen lässt, wobei bisher kein Umsetzungsbeispiel vorliegt, das mit Basel vergleichbare Randbedingungen aufweist.

Durch die besondere Lage in einer trinationalen Agglomeration, die eine grenzüberschreitende Abstimmung - bei Einbezug der Autobahnen teilweise sogar auf nationaler Ebene - nötig macht, wird nicht nur die Ausgestaltung, Umsetzung und Überwachung sehr komplex. Auch die Verwendung der erzielten Mittel wird nicht nur unter dem Aspekt der Zweckbindung, sondern auch der räumlichen Verteilung diskutiert werden müssen.

Daher sollte in Basel-Stadt zunächst als Schritt in Richtung einer (bereits stärker) benutzerabhängigen Strasseninfrastrukturfinanzierung die mittelfristige Wirkung der Parkraumbewirtschaftung abgewartet werden. Die entsprechenden Mehreinnahmen fliessen in einen Fonds, aus dem Park&Ride-Anlagen sowie ÖV-Infrastrukturen innerhalb der trinationalen Agglomeration (auch ausserhalb des Kantons Basel-Stadt) mitfinanziert werden können. Es ist zu erwarten, dass insbesondere dieser „Pendler-Fonds“ eine hohe Wirksamkeit entfalten wird.

## 6. Antrag

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Brigitta Gerber und Konsorten betreffend Zentrums-Maut stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatschreiberin