



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

08.5122.03/07.5370.04/07.5323.03

BVD/P085122/P075370/P075323
Basel, 24. November 2010

Regierungsratsbeschluss
vom 23. November 2010

Zwischenbericht zu den Anzügen

Helmut Hersberger und Konsorten für einen trinationalen Verbund (EVTZ) für öffentlichen Verkehr in der Metropolregion Oberrhein (P085122)

Patrizia Bernasconi und Konsorten betreffend der Einführung eines ÖV-Fonds (P075370)

Lukas Engelberger und Konsorten betreffend neuer Finanzierungsmethoden für den öffentlichen Verkehr (P075323)

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat hat die drei Anzüge mit Bericht vom 2. September 2008 schon einmal gemeinsam beantwortet, da sie inhaltlich eng zusammenhängen. Er hat dem Grossen Rat in seiner Antwort vom 2. September 2008 folgenden Vorgehensvorschlag unterbreitet:

„Der Regierungsrat möchte die Schaffung eines Fonds für grenzüberschreitende ÖV-Projekte oder eines ähnlichen Instrumentes, für die vereinfachte Durchführung von grenzüberschreitenden ÖV-Projekten vertieft abklären. Die Möglichkeit der Gründung eines Trinationalen Verbundes (EVTZ) für Öffentlichen Verkehr in der Metropolregion Basel soll nur als langfristige Option geprüft werden. Gleichzeitig ist aber auch abzuklären, ob dessen Funktion nicht im Rahmen bestehender Gremien der trinationalen Zusammenarbeit wahrgenommen werden kann.“

Der Grosse Rat hat die Motion Hersberger in einen Anzug umgewandelt und zusammen mit den beiden Anzügen Bernasconi und Engelberger zur erneuten Berichterstattung stehen gelassen.

Im Laufe der letzten Monate hat die Finanzierungsfrage von Projekten des öffentlichen Verkehrs und des Fussgänger- und Veloverkehrs mit verschiedenen politischen Vorstössen eine gewisse Dynamik erlangt, zudem haben sich die Rahmenbedingungen nach Ansicht des Regierungsrates mit der positiven Entwicklung diverser in den Anzügen angesprochener Projekte, wesentlich geändert. Die folgende Aufzählung soll dies aufzeigen:

- Die Tramlinie nach Weil am Rhein ist im Bau, die Finanzierung ist gesichert.
- Die Tramlinie nach Saint-Louis hat die ersten Planungshürden genommen. Der Regierungsrat ist zuversichtlich, dass auch dieses Projekt erfolgreich zur Umsetzung gebracht werden kann.
- In Basel-Stadt stehen weitere Tramprojekte in der Planungsphase (Bsp. Erlenmatt) oder in einer frühen Diskussion (Bsp. Roche, Johanniterbrücke oder Bachgraben). Diese Projekte werden in den nächsten Jahren die ÖV-Diskussion prägen und je nach Entwicklung entsprechende finanzielle Mittel erfordern.
- Der Ausbau der Regio-S-Bahn und insbesondere das Projekt „Herzstück“ wird in den nächsten Jahren erhebliche finanzielle Mittel beanspruchen.
- Der Gegenvorschlag zur „Städteinitiative“, die im November 2010 zur Abstimmung gelangt, beinhaltet einen Rahmenkredit für den Fussgänger- und Veloverkehr.
- Der Regierungsrat schlug in seinem Ratschlag zur Parkraumbewirtschaftung (09.0655.01/06.5346.03) vor, einen Fonds zur Mitfinanzierung von Quartierparkings und P+R-Anlagen einzurichten. Der Fonds sollte mit den zusätzlichen Nettoeinnahmen (Zusatzeinnahmen abzüglich Zusatzkosten) geäuftnet werden. Der Grosse Rat hat in seinem Beschluss vom 13. Januar 2010 den Verwendungszweck auf ÖV-Projekte ausgeweitet. In der Referendumsabstimmung vom 13. Juni 2010 wurde die Parkraumbewirtschaftung in der vorliegenden Form abgelehnt. Es kann davon ausgegangen werden, dass ein entsprechender Fonds, da er auch von den Initianten des Referendums nicht bestritten wird, auch in eine neue Vorlage aufgenommen werden wird.
- In der anfangs Juni 2010 eingereichten „P+R-Initiative“ wird die Beteiligung des Kantons Basel-Stadt an P+R-Anlagen in den umliegenden Gemeinden von Basel verlangt, die Finanzierung soll mittels eines Fonds erfolgen.

Diese Projekte und Entwicklungen lassen den Regierungsrat zum Schluss kommen, dass es sinnvoll ist, den ursprünglichen Vorschlag eines Fonds für grenzüberschreitende ÖV-Projekte zu überdenken und die Fondsidee weiter zu fassen.

Zu den Fragen in den einzelnen Anzügen berichten wir wie folgt:

1.1 Anzug Helmut Hersberger und Konsorten für einen trinationalen Verbund (EVTZ) für öffentlichen Verkehr in der Metropolregion Oberrhein

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom Montag, 22. Oktober 2008, die nachstehende Motion Helmut Hersberger und Konsorten betreffend einen trinationalen Verbund (EVTZ) für

öffentlichen Verkehr in der Metropolregion Oberrhein in einen Anzug umgewandelt und stehen gelassen und dem Regierungsrat zur erneuten Berichterstattung überwiesen:

„Ausgangslage

Mit einer Motion hat Jürg Stöcklin am 9. Mai 2007 angeregt, aus Erträgen der Quellensteuer einen Trinationalen Investitionsfonds zu schaffen; diese Motion wurde im Juni vom Grossen Rat nicht überwiesen. Am 16. Januar 2008 hat Patrizia Bernasconi eine ähnlich lautende Motion eingereicht, wobei die Finanzierung offener gestaltet sein soll, die Verwendung aber auf den öffentlichen Verkehr zu beschränken sei. Diese Motion wurde am 20. Februar 2008 an den Regierungsrat überwiesen. Es ist bekannt, dass die Realisierung grenzüberschreitender Investitionsprojekte extrem schwierig ist. Die beiden Vorstösse versuchen, dieses Problem anzugehen, scheitern aber vermutlich daran, dass sie einen Weg beschreiten, der äusserst gefährlich ist. Gerade die Diskussionen um die Verlängerung des 8-er Trams nach Weil haben gezeigt, dass für solche Projekte vorgängig eine Einigkeit unter den bi- oder trinationalen Partnern unabdingbar ist.

Das Problem

Das gemeinsame Ziel beider Vorstösse - die Förderung grenzüberschreitender Investitionen vornehmlich im Bereich des öffentlichen Verkehrs - findet anscheinend eine komfortable Mehrheit. Wie sich aber nachstehend aufzeigen lässt, ist das Mittel eines einseitig deklarierten Fonds von Schweizer Seite nicht geeignet, das Ziel zu erreichen. Die Diskussionen um die Tramverlängerung nach Weil (und in kleinerem Ausmass auch bei den Diskussionen um die Verlängerung des 3-er oder 11-er Trams nach St. Louis) haben klar aufgezeigt, dass eine solche einseitige Deklaration von Finanzmitteln aus der Schweiz nicht nur allseits unerfüllbare Begehrlichkeiten weckt, sondern die nachträgliche Diskussion um eine partnerschaftliche Finanzierung fast verunmöglicht. Die Partnerschaft wird dabei einer unsäglichen Zerreihsprobe ausgesetzt. Aus diesen Erkenntnissen sollten wir lernen.

Die Lösung

Die Unterzeichneten bekräftigen das Ziel, wonach grenzüberschreitende Investitionsprojekte zu fördern seien. Zu diesem Zweck soll aber nicht ein einseitig aus Basel deklariertes Fonds eingerichtet werden, sondern ein Zweckverband, der die beteiligten Partner verbindet. Damit müssen sich die Partner zuerst über Ziele und Finanzierung einig werden, bevor die Mittel gesprochen werden. Als Instrument für diesen Zweckverband bietet sich der im Jahr 2006 von der EU ins Leben gerufene "Europäische Verbund für territoriale Zusammenarbeit" (EVTZ) an, der ausdrücklich dafür geschaffen wurde, Hindernisse in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zu überwinden.

Der Regierungsrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen für die Beteiligung an einem entsprechenden EVTZ zu schaffen und mit den Partnern Verhandlungen aufzunehmen, welche Anteile an konkreten Langfristprojekten von den einzelnen Partnern zu tragen sind. Dabei soll auch festgelegt werden, welchem bestehenden Gremium (Oberrheinrat, Oberrheinkonferenz, trinationaler Eurodistrikt Basel, etc.) die Umsetzung übertragen werden soll.

Helmut Hersberger, Beat Jans, Jürg Stöcklin, Patrizia Bernasconi, Stephan Gassmann, Stephan Maurer, Hermann Amstad, Andreas Albrecht, Andreas Burckhardt, Toni Casagrande, Annemarie von Bidder“

In der Beantwortung vom 2. September 2008 hat der Regierungsrat aufgezeigt, dass es sich bei einem EVTZ (Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit) um ein Instrument für EU-Mitgliedstaaten handelt. Ein Nichtmitglied wie die Schweiz kann sich lediglich an ei-

nem schon bestehenden, zwischen Deutschland und Frankreich oder deren Gebietskörperschaften geschlossenen EVTZ beteiligen.

Bei der Analyse aktueller Vorhaben, wie zum Beispiel der Tramverbindungen nach Weil am Rhein und nach Saint-Louis oder der neuen Busverbindung nach Grenzach-Wyhlen, wird deutlich, dass diese bilateraler Natur sind und sinnvollerweise auch so bearbeitet werden sollten.

Ein EVTZ soll darum vorläufig nicht weiterverfolgt werden. Zu gegebener Zeit ist das Instrument eines EVTZ im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit vorzugsweise durch eine Weiterentwicklung des TEB in eine entsprechende Organisation oder im Rahmen der Oberrheinkooperation möglichst durch eine Einbettung in die Strukturen des TMO in die Planungsüberlegungen einzubeziehen. Womit z.B. im Bereich der Regio-S-Bahn die zahlreichen beteiligten Behörden in Deutschland, Frankreich und der Schweiz auf einer verbindlichen Basis zusammenarbeiten könnten.

1.2 Anzug Patrizia Bernasconi und Konsorten betreffend der Einführung eines ÖV-Fonds

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom Montag, 22. Oktober 2008, die nachstehende am 26. Juni 2008 als Anzug überwiesene Motion Patrizia Bernasconi und Konsorten betreffend der Einführung eines ÖV-Fonds stehen gelassen und dem Regierungsrat zur erneuten Berichterstattung überwiesen:

„Der Ausbau eines Schienennetzes für Tram und Bahn scheitert häufig an Fragen der Finanzierung. Der Kanton Zürich andererseits macht es mit seinem ÖV-Fonds vor, wie es möglich ist, sinnvoll in den ÖV (mit Tram- und S-Bahn-Projekten) zu investieren und damit den ÖV gezielt auszubauen. Aktuellste Beispiele bilden die Tramverlängerung Zürich-West und der unterirdische Durchgangsbahnhof Löwenstrasse. Dies muss als Vorbild gelten, auch wenn unser Stadtkanton nicht die gleiche territoriale Ausdehnung hat wie der Kanton Zürich. Denn aufgrund der Klimaproblematik, der Lufthygiene und aufgrund des Mobilitätsverhaltens sind auch in unserem Kanton besondere Anstrengungen nötig. Ausserdem ist es Fakt, dass bereits heute mehrere Tramlinien- Verlängerungen und Tramlinien- Ergänzungen sowie S-Bahnprojekte anstehen oder angedacht sind. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben, sollen folgende Vorhaben erwähnt werden: Verlängerungen der Tramlinien 3 und 11, Tramgleis Erlenstrasse/Schwarzwaldallee, Tramverlängerung in Richtung Wiesekreisel, Tramverlängerung Grenzacherstrasse - Schwarzwaldallee - Bad. Bahnhof (Roche Areal), Tramerschliessung Dreispitzareal, sowie S-Bahn-Projekte (Herzstück, Variante Nord und Nordbogen - siehe auch die Medienmitteilung RR vom 20.11.2007).

Mit Hilfe eines ÖV-Fonds könnten im Rahmen des Staatshaushaltes langfristig Prioritäten zugunsten des öffentlichen Verkehrs gesetzt werden.

Aus den oben ausgeführten Gründen bitten die unterzeichnenden Motionärinnen und Motionären den Regierungsrat, im Sinne einer Spezialfinanzierung, einen ÖV-Fonds zu schaffen. Es sei innert zwei Jahren das ÖV-Gesetz zu ergänzen oder ein neues ÖV-Fondsgesetz zu erlassen, unter Berücksichtigung folgender Kriterien:

- der ÖV-Fonds soll beispielsweise aus folgenden Mitteln finanziert werden: aus kantonalen LSVA-Anteilen (s. Motion Bernasconi und Konsorten betreffend Verwendung kantonalen LSVA-Anteile), aus Bundesbeiträgen, aus Erträgen der Parkraumbewirtschaftung und aus allgemeinen Steuermitteln

- die Mittel aus dem ÖV-Fonds dienen den Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur (Tramverlängerungen, Tramnetzergänzungen und Tramnetzoptimierungen, S-Bahn-Ausbau)
- dem ÖV-Fonds wird jährlich ein Mindestbetrag zugesprochen
- der ÖV-Fonds untersteht dem Finanzhaushaltsgesetz (Ausgabenreferendum).

Patrizia Bernasconi, Stephan Maurer, Jörg Vitelli, Christoph Wydler, Christian Egeler, Stephan Gassmann, Stephan Ebner, Roland Engeler-Ohnemus, Pius Marrer, Thomas Grossenbacher, Markus Benz, Heinrich Überwasser“

Ein ÖV-Fonds im Sinne des Anzugs Patrizia Bernasconi ist Bestandteil des Vorschlags des Regierungsrats in Kapitel 2.

1.3 Anzug Lukas Engelberger und Konsorten betreffend neuer Finanzierungsmethoden für den öffentlichen Verkehr

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom Montag, 22. Oktober 2008, den nachstehenden Anzug Lukas Engelberger und Konsorten betreffend neuer Finanzierungsmethoden für den öffentlichen Verkehr stehengelassen und dem Regierungsrat zur erneuten Berichterstattung überwiesen:

„Die Unterzeichneten wünschen sich einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Region Basel, der mit den Partnern in der Region gemeinsam geplant und gemeinsam finanziert wird. Eine gute Verkehrsinfrastruktur ist ausserordentlich wichtig für die wirtschaftliche Entwicklung Basels als urbanes Zentrum unserer Region. Angesichts knapper Ressourcen und aus Umweltschutzgründen muss ein Ausbau dieser Infrastruktur im Wesentlichen zugunsten des öffentlichen Verkehrs erfolgen. Dies muss gemeinsam mit unseren Nachbarn im In- und Ausland und finanziell nachhaltig erfolgen.

Vor diesem Hintergrund wird der Regierungsrat aufgefordert, die folgenden Organisations- und Finanzierungskonzepte zu prüfen und dazu zu berichten:

- Intensivierung der Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen (vgl. auch den Anzug von Anita Heer und Konsorten Nr. 07.0511.01) und darüber hinaus mit den Partnern in Südbaden und im Elsass, etwa durch Ausweitung des Tarifverbundes TNW.
- Schaffung grösserer Einheiten, zum Beispiel durch Fusion von BVB und BLT und möglicherweise weiteren Partnern in der Region.
- Kooperation mit privatwirtschaftlichen Anbietern (Public-Private Partnership), insbesondere zur Finanzierung des S-Bahn-Herzstücks zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof und zur Finanzierung des Schienenanschlusses für den Euro-Airport.
- Verwendung von Mitteln aus dem Mehrwertabgabefonds und von neuen Mitteln aus den erhöhten Gebühren für Parkkarten zur Förderung von neuen ÖV-Projekten.

Lukas Engelberger, Stephan Gassmann, Helen Schai-Zigerlig, Marcel Rünzi, Pius Marrer, Rolf von Aarburg, André Weissen, Stephan Ebner, Oswald Inglin, Gabriele Stutz-Kilcher“

Im Anzug Lukas Engelberger wird verlangt, verschiedene Finanzierungsmethoden zu prüfen. Wir nehmen zu den einzelnen Punkten wie folgt Stellung:

Intensivierung der Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen (vgl. auch den Anzug von Anita Heer und Konsorten Nr. 07.0511.01) und darüber hinaus mit den Partnern in Südbaden und im Elsass, etwa durch Ausweitung des Tarifverbundes TNW.

In der Beantwortung des zitierten Anzugs Anita Heer und Konsorten wurde ausführlich dargestellt, wie sich der Regierungsrat die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen vorstellt. Er hat aufgezeigt, dass aus seiner Sicht mittelfristig mit einem Ausbau der bestehenden Gremien das Ziel besser erreicht werden kann, dass aber längerfristig ein Verkehrsverbund oder eine ähnliche Lösung nicht ausgeschlossen ist.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms ist eine intensivierete Zusammenarbeit mit unseren Nachbarn zwingende Voraussetzung für eine positive Beurteilung durch den Bund. Der Regierungsrat hat die Voraussetzung für eine gemeinsame Trägerschaft geschaffen. Erfolgreich funktioniert die projektbezogene Zusammenarbeit, z.B. bei den Tramprojekten nach Weil am Rhein und nach Saint-Louis. Ein erfolgreiches ÖV-Angebot kann in der Nordwestschweiz nur gemeinsam weiterentwickelt werden.

In den Gremien des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB) spielt der öffentliche Verkehr eine wichtige Rolle: So konnte auf der Basis eines TEB-Projekts in diesem Frühling die Zusammenarbeit der drei Länder beim grenzüberschreitenden Tarifangebot mit der neuen Informationsplattform „Triregio“ vertieft werden.

Schaffung grösserer Einheiten, zum Beispiel durch Fusion von BVB und BLT und möglicherweise weiteren Partnern in der Region.

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass die Strukturen des öffentlichen Verkehrs in der Region sorgfältig zu prüfen sind. Die für die Transportunternehmungen zuständigen Departementsleitungen haben bereits angekündigt, dass der Staatsvertrag bzw. die Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) und die BLT Baselland-Transport AG vom 26. Januar 1982 (SG 953.800) überprüft und überarbeitet werden sollen. Im Rahmen dieser Überprüfung werden alle Möglichkeiten einer zukünftigen Zusammenarbeit beurteilt werden. Eine Fusion von BLT und BVB ist dabei nur eine der Möglichkeiten, deren Auswirkungen noch geprüft werden müssen. Eine Überprüfung und allfällige Anpassung der Vereinbarung betreffend des integralen Tarifverbunds Nordwestschweiz, TNW, (SG 953.900) ist in der Folge ebenfalls denkbar.

Kooperation mit privatwirtschaftlichen Anbietern (Public-Private Partnership), insbesondere zur Finanzierung des S-Bahn-Herzstücks zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof und zur Finanzierung des Schienenanschlusses für den Euro-Airport.

Die Finanzierung von Infrastrukturprojekten des öffentlichen Verkehrs mittels PPP-Modellen wird in der Schweiz bei grösseren Projekten grundsätzlich in die Überlegungen mit einbezogen. Bis heute gibt es allerdings noch kein Beispiel, welches zum Erfolg geführt hat. Die wirtschaftliche Attraktivität fehlt.

Das „Herzstück“ steht in einem frühen Planungsstadium. Zum heutigen Zeitpunkt ist es deshalb zu früh, konkrete Aussagen zur Finanzierung zu machen. Mögliche Finanzierungsmodelle wurden bereits angedacht - u.a. auch PPP-Modelle - deren Realisierbarkeit wird in den kommenden Monaten jedoch erst zu prüfen sein.

Auch für die Finanzierung des Schienenanschlusses des Euroairport werden von den Verantwortlichen alle Möglichkeiten inklusive PPP-Modelle geprüft. Der Regierungsrat unterstützt die Prüfung solcher Modelle.

Verwendung von Mitteln aus dem Mehrwertabgabefonds und von neuen Mitteln aus den erhöhten Gebühren für Parkkarten zur Förderung von neuen ÖV-Projekten.

Der Regierungsrat ist grundsätzlich der Meinung, dass eine Mischfinanzierung aus verschiedenen, in der Sache unterschiedlichen Quellen zu Intransparenz führt und darum vermieden werden sollte. Die Verwendung der Mittel aus dem Mehrwertabgabefonds ist zweckmässig und sinnvoll festgelegt worden sowie gesetzlich geregelt, eine Verwendung der Gelder für ÖV-Projekte ist dabei nicht vorgesehen.

Der Grosse Rat hat in seinem Beschluss zur Parkraumbewirtschaftung vorgesehen, dass die gegenüber der bisherigen Regelung generierten Mehrerlöse in einen Fonds fliessen. Aus diesem Fonds sollen gemäss Grossratsbeschluss explizit auch ÖV-Projekte mitfinanziert werden. Wie in Kapitel 1 bereits erwähnt, kann davon ausgegangen werden, dass die Idee des ÖV-Fonds auch in eine neue Vorlage aufgenommen wird.

2. Fonds für eine nachhaltige Mobilität

Im Ratschlag zur Parkraumbewirtschaftung (09.0655.01/06.5346.03) wurde die Schaffung eines Fonds zur Finanzierung von Beiträgen an Quartierparkings und P+R-Anlagen vorgeschlagen. Mit Beschluss des Grossen Rats vom 13. Januar 2010 wurde der Zweck dahingehend erweitert, dass die Mittel aus diesem Fonds zusätzlich für Vorhaben des öffentlichen Verkehrs verwendet werden.

In der Referendumsabstimmung vom 13. Juni 2010 wurde die Parkraumbewirtschaftung in der vorliegenden Form abgelehnt. Da die Idee eines Fonds zur Verwendung der zusätzlichen Nettoeinnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung grundsätzlich nicht bestritten ist, soll dieses Thema in einer neuen, überarbeiteten Vorlage wieder aufgenommen werden.

Nachdem die zur Beantwortung vorliegenden Geschäfte in eine ähnliche Richtung zielen, möchte der Regierungsrat die verschiedenen Fondsvorstösse koordinieren und einen Ratschlag zu einem Fonds für nachhaltige Mobilität erst nach dem Entscheid über die neue Vorlage zur Parkraumbewirtschaftung dem Grossen Rat vorlegen.

Aus einem Fonds für nachhaltige Mobilität sollen Infrastrukturprojekte und entsprechende Rahmenkredite des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs sowie Quartierparkings und P+R-Anlagen finanziert oder mitfinanziert werden.

Der Zweck des Fonds könnte wie folgt lauten:

- Der Fonds dient der Finanzierung von Projekten des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Basel-Stadt oder von Beiträgen an solche Projekte in angrenzenden schweizerischen, deutschen oder französischen Gemeinden, sofern sie für den Kanton Basel-Stadt von besonderem Interesse sind.
- Der Fonds dient im Weiteren der Förderung von Quartierparkings im Kanton Basel-Stadt und von Park-and-Ride Anlagen im Kanton oder in angrenzenden schweizerischen, deutschen oder französischen Gemeinden. Grundlage für die Förderung entsprechender Anlagen sind die Bestimmungen im USG BS, insbesondere in den Paragraphen 17 und 19¹.

Die Anteile aus dem Fonds, die für Projekte in den einzelnen Bereichen „öffentlicher Verkehr“, „Fuss- und Veloverkehr“ und „Parkierungsanlagen“ zur Verfügung stehen, könnten auf Verordnungsebene zumindest mit Bandbreiten festgelegt werden, um eine ausgeglichene Verteilung zu garantieren.

Der ÖV-Betrieb (Globalbudget) sowie Erhaltungsmaßnahmen werden wie bisher jährlich nach Bedarf beantragt und aus den allgemeinen Staatsmitteln finanziert.

3. Schlussfolgerungen

Aufgrund dieser Ausführungen ist der Regierungsrat der Meinung, dass es sich lohnt, den in seiner Antwort zu den vorliegenden Vorstössen vom 2. September 2008 formulierten Vorgehensvorschlag zu überarbeiten und die verschiedenen Vorschläge zur Finanzierung von nachhaltigen Mobilitätsprojekten zusammenzufassen. Mit einer Bündelung der verschiedenen Finanzierungsvorstösse kann auch besser garantiert werden, dass die Übersicht über die Ausgaben und über die Steuerungsmechanismen gewahrt werden kann.

Es kann zum heutigen Zeitpunkt allerdings noch kein fertig ausformulierter Vorschlag zu einem Fonds für nachhaltige Mobilität vorgelegt werden, da einige wesentliche Eckpunkte in diesem Zusammenhang erst in den letzten Monaten formuliert wurden. Eine vertiefte Prüfung und Aufarbeitung des Themas ist für den Erfolg wesentlich, zudem erachtet es der Regierungsrat als sinnvoll, die Entwicklung der neuen Vorlage zur Parkraumbewirtschaftung in

¹ *Subventionierung von Autoparkgaragen*

§ 17. Jede Subventionierung des Baus und Betriebs von Autoparkgaragen durch den Kanton oder die Landgemeinden ist verboten.

² Dieses Verbot gilt nicht für:

a) Park-and-Ride-Anlagen nach § 19;

b) Quartierparkgaragen, welche ausschliesslich Anwohnerinnen, Anwohnern und gleichermassen Betroffenen zur Verfügung stehen, sofern nach deren Erstellung an anderen Orten gleich viele Parkplätze aufgehoben werden.

³ Der Regierungsrat kann Ausnahmen von der Kompensationspflicht gemäss Abs. 2 lit. b in jenen Quartieren bewilligen, in denen der Mangel an Privatparkplätzen ausgewiesen ist.

Park-and-Ride-Anlagen

§ 19. Park-and-Ride-Anlagen im Sinne dieses Gesetzes sind Parkgaragen oder Parkplatzanlagen für motorisierte Privatfahrzeuge, welche aufgrund ihres Standorts in der Nähe von geeigneten Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel vor allem den Fahrgästen dieser Verkehrsmittel dienen.

² Park-and-Ride-Anlagen dürfen nur in Verbindung mit dem nationalen oder internationalen Eisenbahnnetz oder mit peripheren Stationen öffentlicher Nahverkehrsmittel erstellt werden. Ausgenommen sind Abstellflächen, die ausschliesslich während Messen und anderer ausserordentlicher Anlässe benützt werden.

³ Der Kanton kann sich an Park-and-Ride-Anlagen auch ausserhalb des Kantonsgebietes beteiligen.


die Überlegungen einbeziehen zu können. Der Regierungsrat möchte aus diesen Gründen dem Grossen Rat erst nach dem Entscheid über die neue Vorlage zur Parkraumbewirtschaftung einen Ratschlag zu einem Fonds für nachhaltige Mobilität vorlegen.

4. Antrag

Gestützt auf den vorliegenden Ratschlag beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat:

- ://: 1. Die Anzüge Helmut Hersberger und Konsorten für einen trinationalen Verbund (EVTZ) für öffentlichen Verkehr in der Metropolregion Oberrhein, Patrizia Bernasconi und Konsorten betreffend der Einführung eines ÖV-Fonds und Lukas Engelberger und Konsorten betreffend neuer Finanzierungsmethoden für den öffentlichen Verkehr stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin