



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

03.7730.05

BVD/P037730
Basel, 14. März 2012

Regierungsratsbeschluss
vom 13. März 2012

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

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 5. Mai 2010 den nachstehenden Anzug Brigitta Gerber und Konsorten stehen gelassen und dem Regierungsrat zum erneuten 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 Ausgleichsmo-delle (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

Zum obigen Anzug wurde dem Grossen Rat dreimal ausführlich berichtet – einerseits allgemein über das Konzept Road-Pricing als Massnahme zur Verkehrslenkung bzw. Infrastrukturfinanzierung sowie andererseits im Hinblick auf eine Ausgestaltung für einen möglichen Einsatz für den Kanton Basel-Stadt. Zudem wurden die jeweils aktuellen internationalen Entwicklungen und Erfahrungen dargestellt. Die konkreten Fragen der Antragssteller wurden denn auch im Bericht vom 14. Mai 2008 umfassend beantwortet. Die bisherigen Berichte zu diesem Anzug lassen sich folgendermassen zusammenfassen:

- Um eine Verdrängung des Verkehrs auf das untergeordnete Strassennetz zu vermeiden, kommt für Basel einzig ein Zonen-Strecken-Zonen-Modell (Kombination einer Bepreisung der Autobahnen mit einem Zonenmodell für die Kantons- und Stadtstrassen Basel) in Frage.
- Die rechtlichen (und technischen) Grundlagen für die Einführung einer solchen Zentrums-maut fehlen.

- Aufgrund der Komplexität ihrer Strukturen ist die Agglomeration Basel nicht für einen Pilotversuch geeignet.
- Road-Pricing ist als Instrument zur Verkehrslenkung sinnvoll. Nicht sinnvoll ist das Pricing hingegen zur Generierung von zusätzlichen Einnahmen.

Der Anzug wurde bisher stehen gelassen, in der Hoffnung, dass der Bund eine Gesetzesvorlage vorbereitet, welche die Durchführung von Pilotversuchen mit Road-Pricing in Städten und Agglomerationen der Schweiz ermöglicht.

Aufgrund der bisherigen ausführlichen Berichte wird im Folgenden nur auf die Entwicklungen seit der letzten Beantwortung im Jahre 2010 eingegangen.

2. Neuere Entwicklungen

2.1 Bund

Die zwingend erforderliche gesetzliche Vorlage des Bundes zur Ermöglichung von Road-Pricing-Pilotversuchen fehlt nach wie vor. Eine solche ist nach Aussagen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) zudem in absehbarer Zeit nicht zu erwarten.

2.2 Regionen Bern und Zürich

Aufgrund von politischen Vorstössen auf Ebene der Stadt Bern nahmen Stadt und Kanton eine vertiefte Prüfung vor, die aus fachlicher Sicht zu einer positiven Bewertung von Road-Pricing im Perimeter der Kernagglomeration (unter Ausschluss der Autobahnen) führte. Auf dieser Grundlage ist für Frühjahr 2012 die Lancierung eines breiten politischen Diskussionsprozesses zwischen Stadt, Kanton und weiteren Agglomerationsgemeinden geplant, dessen Dauer wie Ergebnisse noch völlig offen sind. Sollte am Ende ein Einvernehmen hinsichtlich einer Einführung von Road-Pricing als Pilotversuch erreicht werden, müsste die Agglomeration Bern – idealerweise gemeinsam mit weiteren Agglomerationen – in einem nächsten Schritt auf den Bund zugehen, um die Erstellung einer entsprechenden gesetzlichen Grundlage zu erwirken.

Der Stadtrat von Zürich stimmte im April 2004 vertiefenden Arbeiten unter dem Vorsitz des Vorstehers des Gesundheits- und Umweltdepartements zu. Zwischen April 2004 und Oktober 2008 erarbeitete eine städtische Arbeitsgruppe zuhanden der politischen Akteure in Stadt und Kanton Zürich Grundlagenpapiere zum Thema. Bislang wollten sich die kantonalen politischen Entscheidungsträger dem Thema Road-Pricing jedoch nicht aktiv annehmen. Hingegen ist der Stadtrat von Zürich nach wie vor der Meinung, dass Road-Pricing in den Werkzeugkasten einer modernen Verkehrsplanung in Agglomerationen gehört. Aufgrund dieser unterschiedlichen Positionen sind zumindest kurz- bis mittelfristig keine weiteren Planungen zu erwarten.

2.3 Entwicklungen in Deutschland und Frankreich

In Frankreich ist auf dem vom Staat selbst betriebenen und derzeit kostenfrei nutzbaren nationalen Strassennetz sowie für ausgewählte Departments- bzw. Ortsstrassen, die von Ausweichverkehren betroffen sind oder voraussichtlich sein werden, die Einführung der „Écotaxe poids lourds“ (Ökosteuer für Schwerverkehr) vorgesehen. Dies betrifft rund 15'000 Strassenkilometer. Nach einer dreimonatigen technischen Versuchsphase im Elsass soll die Steuer ab Juni 2013 in ganz Frankreich eingeführt werden. Ab März 2013 unterliegen damit voraussichtlich als erste Strassen in Frankreich die A35 sowie eine Departementsstrasse dieser Lkw-Maut. Einbezogen wird sämtlicher Schwerverkehr über 3.5 Tonnen. Vorgesehen ist ein Tarif von etwa 2.5 bis 20 Cents pro Kilometer, je nach Anzahl der Achsen und Emissionsklasse des Fahrzeuges. 800'000 Fahrzeuge, davon rund 200'000 ausländische, müssen für die Abrechnung mit einem neuen elektronischen System ausgestattet werden.

In Deutschland wurde 2005 eine Lkw-Maut für Autobahnen eingeführt. In einem nächsten Schritt ist nun geplant, diese auszudehnen auf autobahnähnlich ausgebaute Bundesstrassen ausserorts, die direkt an eine Autobahn angebunden sind. Der Zeitpunkt der Einführung ist derzeit noch unklar. In der Agglomeration Basel wären hiervon keine Bundesstrassen betroffen. In einem weiteren Schritt ist auch der Einbezug von indirekt an Autobahnen angebundene Bundesstrassen dieses Typs vorgesehen.

Eine PW-Maut ebenso wie City-Maut-Ansätze sind hingegen weder in Frankreich noch in Deutschland ein Thema.

2.4 Basel

Im Herbst 2011 hat der Grosse Rat der Einführung der Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Basel zugestimmt. Damit werden sämtliche bisher nicht bewirtschafteten „weissen“ Parkplätze in blaue Zonen umgewandelt. Ausserdem sollen in der Innenstadt nur noch gebührenpflichtige Parkplätze angeboten werden.

Gleichzeitig hat der Grosse Rat auch dem Gegenvorschlag zur zwischenzeitlich zurückgezogenen Park-and-Ride-Initiative zugestimmt. Dieser Gegenvorschlag wurde damit ohne Volksabstimmung rechtsgültig. Er sieht unter anderem die Einrichtung eines Pendlerfonds vor. Der Fonds wird mit den Einnahmen aus den Parkgebühren mehrheitlich auswärtiger Fahrzeuglenker gespeist und dient der Mitfinanzierung von Park-and-Ride-Anlagen sowie sonstiger Massnahmen zugunsten eines umweltverträglichen Pendlerverkehrs.

Bereits im Herbst 2010 wurde auch der Gegenvorschlag zur Städteinitiative angenommen. Mit diesem Gegenvorschlag wird rechtlich festgeschrieben, dass der motorisierte Individualverkehr ausserhalb der Autobahnen bis zum Jahr 2020 um 10% gegenüber dem Stand von 2010 zurückgehen muss.

3. Schlussfolgerungen

Die Hauptanliegen des Anzugs Brigitta Gerber und Konsorten betreffend Zentrums-Maut wurden in der Zwischenzeit mit anderen Mitteln umgesetzt: Eine verstärkte Nutzerfinanzierung im Verkehr erfolgt über die Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung; der erwünschte Rückgang des Strassenverkehrs – und indirekt auch der damit verbundenen Emissionen – wurde mit dem Gegenvorschlag zur Städte-Initiative festgesetzt. Der Anzug soll deshalb abgeschrieben werden.

Die Einführung einer Zentrums-Maut bzw. eines Road-Pricings ist hingegen in den nächsten mindestens zehn Jahren nicht möglich. Aufgrund der hohen Komplexität der trinationalen Agglomeration Basel wäre ein Pilotversuch mit grossem Aufwand und äusserst langwierigen Verhandlungen mit dem Umland bis auf staatliche Ebene in Deutschland und Frankreich verbunden. Dabei lassen entsprechende Erfahrungen anderer Schweizer Agglomerationen in wesentlich einfacheren Fällen auf einen höchst ungewissen wenn nicht sogar negativen Ausgang schliessen. Da kurz- bis mittelfristig keine Aktivitäten für Pilotversuche anderer Agglomerationen zu erwarten sind, können für eine raschere Umsetzung eines Road-Pricings auch keine Erfahrungen aus anderen Städten nutzbar gemacht werden. Damit kann eine Zentrums-Maut aber auch keinen Beitrag zu einer fristgerechten Erreichung des Ziels des Gegenvorschlags der Städteinitiative leisten.

Falls zu einem späteren Zeitpunkt für Basel relevante nationale und internationale Erfahrungen vorliegen bzw. die Umsetzung von Road-Pricing in der Agglomeration Basel aufgrund geänderter Voraussetzungen (neu) möglich wäre, wird der Regierungsrat das Thema wieder aufnehmen.

4. Antrag

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Brigitta Gerber und Konsorten betreffend Zentrums-Maut zur verbreiterten finanziellen Abstützung von städtischen Zentrumslasten als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin