



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

08.5122.04/07.5370.05/07.5323.04

BVD/P075323/075370/085122
Basel, 16. Januar 2013

Regierungsratsbeschluss
vom 15. Januar 2013

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

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

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

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 12. Januar 2011 den nachstehenden Anzug Helmut Hersberger und Konsorten betreffend einen trinationalen Verbund (EVTZ) für öffentlichen Verkehr in der Metropolregion Oberrhein stehengelassen 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 Zerreibungsprobe 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“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 12. Januar 2011 den nachstehenden Anzug Patrizia Bernasconi und Konsorten betreffend der Einführung eines ÖV-Fonds Oberrhein stehengelassen 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), Trammerschliessung 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 LSWA-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“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 12. Januar 2011 den nachstehenden Anzug Lukas Engelberger und Konsorten betreffend neuer Finanzierungsmethoden für den öffentlichen Verkehr stengelassen 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“

Wir berichten zu diesen Anzügen wie folgt:

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat hat die drei Anzüge mit Bericht vom 23. November 2010 zum zweiten Mal gemeinsam beantwortet, da sie inhaltlich eng zusammenhängen. Er hat dem Grossen Rat in seiner Antwort vor zwei Jahren folgenden Vorgehensvorschlag unterbreitet:

„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 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.“

Die in der Beantwortung vom 23. November 2010 erwähnte Dynamik betreffend Finanzierungsfrage von Projekten des öffentlichen Verkehrs und des Fussgänger- und Veloverkehrs hat sich weiter erhöht, so dass eine grundsätzliche Neu Beurteilung der Notwendigkeit eines Fonds' angebracht ist. Die folgende Gliederung verdeutlicht die Entwicklung in den letzten Jahren:

Projekte innerhalb Basel-Stadt:

- Der Gegenvorschlag zur Städteinitiative wurde Ende 2010 vom Volk angenommen; für den Langsamverkehr steht eine Rahmenausgabenbewilligung in der Höhe von 10 Mio. Franken zur Verfügung.
- Mit seinem Beschluss zum Gegenvorschlag zur Traminitiative hat der Grosse Rat im September 2012 eine umfassende Rahmenausgabenbewilligung in der Höhe von 350 Mio. Franken gesprochen, welche die weitere Planung, Projektierung und Umsetzung des Tramnetzausbaus ermöglicht.

Ein Fonds für solche Projekte ist daher nicht mehr notwendig. Er würde auch dem heutigen eigenen Verständnis des Grossen Rats betreffend Einflussnahme bei entsprechenden Projekten widersprechen, da mit einem Fonds die Mitsprache deutlich eingeschränkt würde.

Partnerschaftliche Projekte:

- Die Tramlinie nach Weil am Rhein ist im Bau, die Finanzierung ist gesichert.
- Für die Tramlinie 3 sind die ersten Finanzierungshürden sowohl auf französischer wie auf Schweizer Seite genommen.
- Ein Pendlerfonds für Beteiligungen insbesondere an P+R-Anlagen ausserhalb des Kantons Basel-Stadt wird auf Basis des Gegenvorschlags zur Park-and-Ride-Initiative eingerichtet. Der Pendlerfonds ist ein Instrument des Kantons, um gezielt Projekte zu unterstützen, die für Basel-Stadt im Bereich umweltverträglicher Pendlerverkehr von Nutzen sind.

Der partnerschaftliche Weg hat sich bewährt. Die Projekte sind sehr unterschiedlich mit unterschiedlichen Interessenslagen und Entscheidungswegen. Die Einrichtung eines Fonds' für solche Vorhaben wäre nur sinnvoll, wenn alle Nachbarbehörden diesen gemeinsam tragen und speisen würden. Aufgrund der sehr unterschiedlichen Finanzierungsprozesse hat die Realisierung eines gemeinsamen Fonds' für die ganze Agglomeration Basel grössere Hürden zu überwinden als eine projektspezifische Finanzierungsregelung unter den betroffenen Partnern.

Mit der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms hat sich zudem eine gemeinsame Einrichtung der Partnerbehörden der Agglomeration Basel etabliert, welche die strategische Planung über Gemeinde-, Kantons- und Landesgrenzen hinaus koordiniert. Die Weiterentwicklung dieser Trägerschaft, insbesondere auch im Hinblick auf eine verbindlichere institutionelle Einbindung des grenznahen Auslands, wird in den kommenden Monaten zu diskutieren sein. Dabei gilt es auch zu prüfen, inwiefern die gemeinsame Planung der Regio-S-Bahn als System künftig organisatorisch so aufgestellt wird, dass diese verstärkt aus einer Hand erfolgen kann.

Bei Grossprojekten wie etwa dem „Herzstück“ der Regio S-Bahn muss das Organisations- und Finanzierungsmodell massgeschneidert definiert werden. Die Besonderheiten solcher singulärer Vorhaben lassen sich über einen längerfristig ausgelegten Fonds kaum zweckmässig abbilden.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass sich die Situation gegenüber der Beantwortung vom 23. November 2010 massgeblich geändert hat:

- Bei konkreten Projekten wurden gute Erfahrungen mit projektbezogenem Vorgehen bei der Finanzierung gemacht.
- Die heutigen Finanzierungsinstrumente funktionieren und müssen nicht ausgebaut werden.
- Der Grosse Rat wünscht ein Mitspracherecht und nimmt die Möglichkeit auch gerne wahr.

Wie sich zeigt, kann die Finanzierung auf herkömmlichem Weg gesichert werden, so dass aus Sicht des Regierungsrats weitere Fonds nicht notwendig sind.

2. Zu den Anzügen im Einzelnen

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

In der Beantwortung vom 2. September 2008 und vom 23. November 2010 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 einem 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 Busverbindung nach Grenzach-Wyhlen wird deutlich, dass diese bilateraler Natur sind und sinnvollerweise auch so bearbeitet werden sollten.

Ein EVTZ soll darum nicht weiterverfolgt werden.

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

Wie im Kapitel „Ausgangslage“ bereits ausgeführt wurde, ist die Finanzierung von ÖV-Projekten für die nächsten Jahre gesichert. Die Prüfung einer Fondsfinanzierung ist nach Ansicht des Regierungsrats nicht notwendig. Zudem hat sich der direkte Weg über das Parlament bewährt und soll beibehalten werden.

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

Im Anzug Lukas Engelberger wird verlangt, verschiedene Finanzierungsmethoden zu prüfen. Wir nehmen zu den einzelnen Punkten erneut 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.

Der Regierungsrat unterstützt grundsätzlich das Anliegen, die Zusammenarbeit in den verschiedenen partnerschaftlichen Organisationen weiter zu vertiefen.

In der Beantwortung des zitierten Anzugs Anita Heer und Konsorten hat der Regierungsrat ausführlich dargelegt, wie er sich 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.

Mit dem heutigen Einheitsabonnement im TNW wäre die Ausweitung des Tarifverbunds mit grossen Schwierigkeiten verbunden, wenn nicht sogar unmöglich. Eine Ausweitung würde die Erhöhung des Preises des Abos für alle oder eine Erhöhung der Subvention bedingen, um die zusätzlichen Kosten auffangen zu können. Auch für kombinierte Angebote TNW/Nachbarverbund bildet das Einheitsabonnement ein grosses Hindernis. Für ein flexibles Angebot, das den Bedürfnissen der Kundschaft insbesondere auch preislich entspricht, wäre ein differenziertes Abonnementssortiment von grossem Vorteil. Auf nationaler Ebene wird das Fahrausweis-Sortiment weiterentwickelt, es sollen einheitliche kombinierte Abonnemente für den die Verbundgrenzen überschreitenden Verkehr entwickelt werden. Auch bei diesen Überlegungen wird von zonierten Tarifverbänden ausgegangen. Wie der TNW ohne differenziertes Angebot in diese neuen Angebote integriert werden kann, bleibt vorläufig offen.

Das Agglomerationsprogramm ist ein gutes Beispiel, wie der Regierungsrat die Zusammenarbeit entwickeln möchte. Die Zusammenarbeit mit unseren Nachbarn hat sich deutlich intensiviert, was auch den Erwartungen des Bundes entspricht. Die bikantonale Geschäftsstelle Agglomerationsverkehr und die grenzüberschreitende Trägerschaft funktionieren erfolgreich, das Agglomerationsprogramm der zweiten Generation stellt entsprechend einen Quantensprung dar.

Ein erfolgreiches ÖV-Angebot kann in der Nordwestschweiz aber nur gemeinsam weiterentwickelt werden. Erfolgreich funktioniert auch die projektbezogene Zusammenarbeit z.B. bei den Tramprojekten nach Weil am Rhein und nach Saint-Louis. Darüber hinaus arbeiten die Fachstellen beider Basel enger als je zuvor zusammen, wenn es um die Erarbeitung der mehrjährigen Entwicklung des öffentlichen Verkehrs geht (Genereller Leistungsauftrag BL, ÖV-Programm BS). Eine institutionell engere Kooperation bei der Planung der Regio-S-Bahn ist noch offen, bedingt aber den Einbezug und das Einverständnis der zuständigen Behörden in Frankreich und Deutschland, welche allerdings nicht in der Agglomeration Basel verankert sind.

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 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 soll. Im Rahmen dieser Überprüfung sollen alle Möglichkeiten einer zukünftigen Zusammenarbeit beurteilt werden. Eine Fusion von BLT und BVB ist dabei nur eine der Möglichkeiten, deren Auswirkungen noch im Detail geprüft werden müssen. Eine Überprüfung und allfällige Anpassung der mehr als zwanzig Jahre alten Vereinbarung betreffend des integralen Tarifverbunds Nordwestschweiz, TNW, (SG 953.900) ist 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.

In seiner Antwort zum Anzug Markus Lehmann und Konsorten (10.5324.02) betreffend „Herzstück – ein Projekt für Public Private Partnership (PPP)?“ vom 19. Dezember 2012 nimmt der Regierungsrat ausführlich Stellung zu Vor- und Nachteilen einer Finanzierung über PPP. Der Regierungsrat ist grundsätzlich der Meinung, dass die bewährten Formen der Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand, Bauwirtschaft und Unternehmen angewendet werden sollen. Er begründet dies ausführlicher in der genannten Antwort.

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.

Mit den finanziellen Mitteln aus dem Pendlerfonds, der über Parkinggebühren finanziert wird, können Projekte, die für Basel-Stadt von Nutzen sind, auch ausserhalb des Kantons finanziell unterstützt werden. Diese Forderung ist bereits erfüllt.

3. Schlussfolgerungen

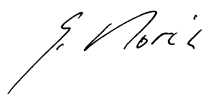
Im Rahmen verschiedener Infrastrukturprojekte zum öffentlichen Verkehr, die in den letzten Jahren bearbeitet wurden, wurde die Bildung eines Fonds' als Grundlage zur Finanzierung von Infrastrukturprojekten jeweils diskutiert. Der Regierungsrat ist der Meinung, dass die direkte Finanzierung eines konkreten Projekts zum Beispiel über eine Rahmenausgabenbewilligung einfacher zu handhaben ist als über einen Fonds, der für Infrastrukturprojekte im öffentlichen Verkehr oder Projekte des Langsamverkehrs geüfnet wird.

Der Regierungsrat möchte aus diesen Gründen auf den Entscheid vom 23. November 2010 zurückkommen und verzichtet auf die Vorlage eines Ratschlags zu einem Fonds für nachhaltige Mobilität.

4. Antrag

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, 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 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin