

betreffend Road-Pricing in Basel

Die heutige Verkehrs- und Kilmasituation erfordert neue Lösungsansätze. Einig ist man sich insofern, dass das Verursacherprinzip auch im Verkehrswesen umgesetzt werden sollte. Mehrere Ideen wie dies umgesetzt werden könnte, werden zurzeit auf Bundesebene diskutiert. Road-Pricing steht als Sammelbegriff für eine solche Umsetzung nach marktwirtschaftlichem Prinzip.

Road-Pricing ist unter den politischen Parteien heftig umstritten. Road-Pricing ist aber vieles und es besteht die Gefahr, dass sich die Fronten bei einem Thema verhärten, das eine vertiefte Diskussion verdient. Oft geht vergessen, dass bereits im heutigen Verkehrssystem die Benutzung der Strassen nicht gratis ist. Neben den verbrauchsunabhängigen Motorfahrzeugsteuern oder der Nationalstrassenabgabe bezahlt der Nutzer mit der Mineralölsteuer bereits eine verbrauchsabhängige Steuer. Diese fällt aber einerseits nicht dort an, wo gefahren wird (im "schlimmsten" Fall wird im Ausland getankt), andererseits hat sie keinerlei lenkende Wirkung. Eine Strasse im Hinterland, auf der kein Verkehr ist, wird genau gleich berücksichtigt wie eine Strasse, auf der es täglich Verkehrszusammenbrüche gibt. Eine lenkende Wirkung bewirkt heute nur, dass man einen Zeitverlust effizient vermeiden will und Stausituationen ausweicht - örtlich oder zeitlich. Eine marktwirtschaftliche Reform bringt hier neue Möglichkeiten.

Aber bevor man über eine Umsetzung diskutiert, muss klar sein, welche Ziele man mit einem Road-Pricing verfolgen will. Der Bundesrat hat am 7. Dezember beschlossen, dass der Bund den Regionen ermöglichen möchte, Road-Pricing-Pilotversuche durchzuführen. Im neuen Luftreinhalteplan der beiden Basel wird erwähnt, dass "zusätzliche ökonomische Instrumente zu prüfen sind" und eine "differenzierte und fahrleistungsabhängige Strassenbenützungsabgabe mit spezifischen Zuschlägen unter der Berücksichtigung örtlicher Belastungen" eingeführt werden sollten. Der Kanton Basel-Stadt stellt sich zudem als "Pilotregion für eine fahrleistungsabhängige Gebietsabgabe" zur Verfügung. Dies aber sinnvollerweise nur im Verbund mit der Agglomeration Basel.

Deswegen möchte ich gerne vom Regierungsrat wissen:

1. Welche Ziele verfolgt der Regierungsrat mit einer fahrleistungsabhängigen Gebietsabgabe genau (Gebührenmodell - wann zahlt man wo, was - pflichtige Fahrzeuge etc.)?
2. Auf wie viel müsste gemäss dem Regierungsrat der Höchstsatz angesetzt werden, damit zu Stosszeiten eine spürbare Verkehrsentlastung erreicht werden könnte?
3. Wie ist das geplante Gebiet definiert (z. B. auf Autobahnen) und wie könnte eine mögliche Umsetzung aussehen?
4. Gibt es innerhalb der Agglomeration Basel Kontakte mit anderen Behörden bezüglich einer Gebietsabgabe und wie ist deren Haltung?
5. Wird sich der Regierungsrat aktiv dafür einsetzen, dass die Region Basel eine Pilotregion wird?
6. Wo würden die generierten Mittel investiert werden?

Emmanuel Ullmann