



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

11.5047.02

BVD/P115047
Basel, 30. März 2011

Regierungsratsbeschluss
vom 29. März 2011

Interpellation Nr. 13 Andrea Bollinger für einen bezahlbaren ÖV in der Stadt (Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 17. Februar 2011)

„Das Umweltschutz-Abonnement ist eine Erfolgsgeschichte sondergleichen und das populärste Angebot des Tarifverbunds Nordwestschweiz. Der Tarifverbund Nordwestschweiz hat die höchste Abonnements-Dichte in der gesamten Schweiz. Die neusten Zahlen weisen einen neuen Rekord aus.

Basel-Stadt will und soll den ÖV und die ÖV-Nutzung fördern, diesen Willen haben Regierung und Parlament des öfteren bekundet. In einer Stadt wie Basel, wo über 50 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner kein Auto besitzen, ist ein zahlbarer ÖV unabdingbar. Das steht im Widerspruch zu den angekündigten Plänen einer massiven Verteuerung des U-Abos. Insbesondere die Nutzer in der Stadt, die kürzere Strecken fahren, würden durch einen Preisschub "bestraft".

Ob wirklich bei den Kundinnen und Kunden eine angebliche "Anspruchsinflation" (Zitat Andreas Büttiker) stattgefunden hat, ist fraglich. Ich benutze den Basler ÖV seit Jahrzehnten mit dem U-Abo und habe jedenfalls die BVB noch nie unter Druck gesetzt, an allen Haltestellen elektronische Anzeigetafeln anzubringen. Einsparungen hätte man auch durch den Verzicht auf den Bus Nr. 48 ins Bachgraben-Gebiet machen können, der meist halbleer fährt, die wichtige Haltestelle Schützenhaus auslässt und dazu dann noch oft auf dem Viadukt vor dem Bahnhof im Stau steht.

Ich frage daher die Regierung

- was sie der Überwälzung der (auch durch die neue Verkehrspolitik des Bundes) gestiegenen und noch steigenden Kosten auf die ÖV-Nutzerinnen und -nutzer entgegenhalten will
- und insbesondere wie und ob sie eine für die Nutzerinnen und Nutzer eventuell inakzeptabel starke Preissteigerung beim Umwelt-Abonnement verhindern will.

Andrea Bollinger“

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

Was die Regierung der Überwälzung der (auch durch die neue Verkehrspolitik des Bundes) gestiegenen und steigenden Kosten auf die ÖV-Nutzerinnen und Nutzer entgegenhalten will.

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass es sich beim U-Abo um eine Erfolgsgeschichte handelt, die nicht zuletzt auf dem einheitlichen, relativ günstigen Preis aufbaut. Er ist sich aber auch bewusst, dass sich der Bund und die Kantone einer sachlichen Diskussion über

den Preis der Mobilität (im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr) immer weniger entziehen können. Kostengünstige Pauschalfahrausweise wie das U-Abo oder das General-Abonnement (GA) schaffen Anreize, grosse Entfernungen zurückzulegen. So zahlt eine Pendlerin oder ein Pendler mit Wohnsitz in Basel-Stadt und Arbeitsplatz in Frick im Durchschnitt CHF 1.50 pro Zugfahrt – und dieser Preis ist noch tiefer, wenn sie ihr U-Abo für weitere Fahrten, zum Beispiel über Mittag oder am Wochenende, nutzen.

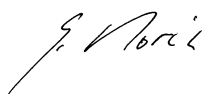
Ein Weg, die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs gerechter an dessen Finanzierung zu beteiligen, besteht darin, den Preis des Abonnements zu differenzieren. Der Regierungsrat befürwortet daher eine Zonierung des U-Abos. Er erwartet aber, dass diese mit grosser Sorgfalt geplant und umgesetzt wird.

Gleichzeitig setzt er sich dafür ein, dass diese Entwicklung nicht einseitig zu Lasten des ÖV geht. Der Regierungsrat sieht es als unerlässlich an, dass auch die Kosten der Mobilität auf der Strasse vermehrt durch die Verkehrsteilnehmenden getragen werden. Ein Schritt in diese Richtung ist die flächendeckende Bewirtschaftung der Parkplätze im öffentlichen Raum, die im Jahr 2010 an der Urne gescheitert ist, zu der in den kommenden Monaten aber eine neue Vorlage vorgelegt werden soll. Längerfristig ist die Einführung eines umfassenden Mobility Pricing vermutlich unumgänglich. Hierzu wird der Regierungsrat aber vorerst die Pilotprojekte in anderen Ländern und andern Regionen der Schweiz beobachten und auswerten.

Und insbesondere wie und ob die Regierung eine für die Nutzerinnen und Nutzer eventuell inakzeptabel starke Preissteigerung beim Umwelt-Abonnement verhindern will.

Der Regierungsrat muss gemäss ÖVG §16 Abs. 2 die Tarife des TNW genehmigen. Er hat somit ein faktisches Vetorecht, sollte der TNW eine unverhältnismässig starke Preiserhöhung beschliessen. Eine angemessene Anpassung der Preise im öffentlichen Verkehr an die Teuerung ist aber unerlässlich, damit sich der Kostendeckungsgrad nicht immer weiter verschlechtert, was dazu führen würde, dass die Steuerzahlenden einen wachsenden Anteil übernehmen müssten. Dem Regierungsrat ist es dabei ein Anliegen, dass solche Preisanpassungen strukturell differenziert erfolgen, damit Nutzerinnen und Nutzer, die häufig lange Strecken zurücklegen, künftig einen etwas höheren Beitrag leisten als solche, die wesentlich weniger Leistungen in Anspruch nehmen. Sollte der TNW eine Preiserhöhung beschliessen, die diesem Anliegen widerspricht, so kann der Kanton von seinem Vetorecht Gebrauch machen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin