

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2020/700 von Rolf Blatter: «Mobility Pricing» 2020/700

vom 13. April 2021

1. Text der Interpellation

Am 16. Dezember 2020 reichte Rolf Blatter die Interpellation 2020/700 «Mobility Pricing» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Die Mobilität in der Schweiz wächst – gemäss Prognosen wird die Verkehrsleistung auf Strasse und Schiene in den kommenden 10 Jahren um rund 25 % zunehmen. Öffentliche Hand und Verbände machen sich Überlegungen dazu, wie die nachhaltige Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen gesichert werden kann – idealerweise möglichst verursachergerecht. Während grundsätzliche Fragen über Objekt- oder Subjektbelastung noch ungeklärt sind, gibt es konkretere Ideen über die Höhe Tarifierung.

Das ASTRA sucht nun Pilotregionen, welche sich auf der Basis der Ergebnisse einer Wirkungsanalyse von Mobility Pricing in der Region Zug an einem längerfristigen Versuch beteiligen möchten – hier ist offenbar auch der Kanton Basel-Stadt im Gespräch. Die Einführung von Mobility Pricing in Basel hätte sicherlich auch signifikante Effekte auf den Individualverkehr in der ganzen Region.

Der Regierungsrat wird deshalb gebeten zu prüfen und zu berichten:

- *Ist Baselland in diesen Versuch eingebunden? Wenn ja, in welcher Form kann Baselland hier mitbestimmen?*
- *Wie steht der Regierungsrat zu Mobility Pricing im Allgemeinen?*
- *Wie lassen sich die beiden Ziele «Brechen von Verkehrsspitzen» und «neues Finanzierungsmodell» (Ablösung von Mineralölsteuer (resp. -zuschlag) und KFZ-Steuer) vereinen, wenn ein Prinzip auf Kostenvermeidung (rush-hour-Prinzip) → Spitzenzeiten-Zuschlag) basiert und das andere auf Kostensteigerung (Abgabeprinzip: leistungsabhängige Abgabe)?*
- *Welche Auswirkungen würde ein etwaiges Road Pricing durch den Kanton BS auf den Kanton BL haben?*
- *Wie wird der Informationsfluss an die Bevölkerung sichergestellt?*

2. Einleitende Bemerkungen

Wie vom Interpellanten richtig erwähnt, hat der Bund Kantone und Städte dazu aufgerufen, allfälliges Interesse an der Durchführung von Pilotprojekten zum Mobility-Pricing mitzuteilen. Der Kanton Basel-Landschaft hat keine solche Interessensbekundung eingereicht. Hingegen haben die drei Nachbarkantone Basel-Stadt, Aargau und Jura eine entsprechende Meldung getätigt.

Die eingereichten Projektskizzen werden gemäss den Angaben des Bundes¹ derzeit konkretisiert. Sodann soll für einige dieser Projekte bis 2022 die Machbarkeit überprüft werden um anschliessend zur Einschätzung zu gelangen, welche Projekte tatsächlich umgesetzt werden sollen.

Der Bundesrat hat parallel dazu am 3. Februar 2021 eine Vernehmlassung zu einer Gesetzesvorlage gestartet, mit welcher rechtliche Grundlagen für solche Pilotprojekte geschaffen werden sollen (siehe auch [Medienmitteilung des Bundesrats](#)).

3. Beantwortung der Fragen

1. *Ist Baselland in diesen Versuch eingebunden? Wenn ja, in welcher Form kann Baselland hier mitbestimmen?*

Der Kanton Basel-Landschaft ist bislang nicht in die Vorhaben der drei Nachbarkantone eingebunden. Wie oben geschildert, befinden sich die Überlegungen allerdings auch noch in einer sehr frühen Phase, noch vor der Abklärung der Machbarkeit.

Aufgrund der engen verkehrlichen Verflechtungen wäre eine erhebliche Betroffenheit des Kantons Basel-Landschaft am ehesten von einem Pilotprojekt des Kantons Basel-Stadt zu erwarten. Der Regierungsrat hat daher die Notwendigkeit eines Austauschs über das Thema beim Kanton Basel-Stadt deponiert und will über den Fortgang und Auswirkungen der Massnahmen informiert sein. Der Kanton Basel-Landschaft erwartet im Rahmen der Pflege der gutnachbarschaftlichen Beziehungen eine aktive Koordination solcher Geschäfte mit grenzüberschreitenden Auswirkungen, ebenso wie er das umgekehrt ebenfalls handhabt.

Die zuständigen Behörden des Kantons Basel-Stadt planen, den Kanton Basel-Landschaft wie auch die weiteren Nachbarbehörden im Rahmen der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie einzubeziehen.

Eine Mitbestimmung für Massnahmen des Kantons Basel-Stadt auf dessen Hoheitsgebiet (oder der anderen Kantone auf deren Hoheitsgebiet) steht dem Kanton Basel-Landschaft grundsätzlich nicht zu. Es gilt das Territorialprinzip. Der Kanton Basel-Stadt hat aber zugesichert, dass die wesentlichen Eckpunkte eines Pilotprojektes wie die Gebührenhöhe, der Perimeter und das Erfassungskonzept erst im Rahmen der Machbarkeitsstudie festgelegt werden und dass dabei der Kanton Basel-Landschaft vorgängig angehört wird. Im Fall unerwünschter Auswirkungen für den Verkehr im Kanton Basel-Landschaft und für die an Basel-Stadt angrenzenden Agglomerations-Gemeinden würde der Baselbieter Regierungsrat beim Regierungsrat Basel-Stadt intervenieren.

Auch mit den beiden anderen Kantonen wird der Kanton Basel-Landschaft den Austausch über ihre Vorhaben suchen, um auch hier den Fortgang und die Auswirkung der Massnahmen beurteilen zu können. Die Ergebnisse einer ersten Kontaktaufnahme mit den dortigen kantonalen Verwaltungen deuten jedoch darauf hin, dass hier eher keine grössere Betroffenheit für den Kanton Basel-Landschaft zu erwarten ist.

Darüber hinaus bestehen die etablierten Gefässe der Zusammenarbeit in der Region wie die Gremien des Agglomerationsprogramms Basel, die Nordwestschweizer Regierungskonferenz oder die Regionalkonferenz der Nordwestschweizer Kantonsingenieure KINWE. In solchen

¹ Vgl. <https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/verkehr/mobility-pricing.html>, Zugriff: 05.02.2021

Organisationen wird zu gegebener Zeit ebenfalls der Austausch über die Konzepte für die Pilotprojekte gepflegt werden.

2. *Wie steht der Regierungsrat zu Mobility Pricing im Allgemeinen?*

Die Frage kann nicht allgemein beantwortet werden. «Mobility-Pricing» ist kein stehender Begriff für ein klar definiertes Konzept, sondern umfasst als Sammelbegriff eine Vielzahl möglicher Ausgestaltungen. Während einerseits z. B. das Ziel der Glättung von Verkehrsspitzen und damit die optimierte Auslastung der Infrastrukturen aus Sicht des Regierungsrats grundsätzlich erstrebenswert ist, können andererseits z. B. Auswirkungen auf die Mobilität von Personen aus bescheidenen wirtschaftlichen Verhältnissen oder auf den wirtschaftlichen Erfolg von Unternehmen entstehen, die aus Sicht des Regierungsrats unerwünscht sind.

Der Regierungsrat hat sich in seiner [Stellungnahme an den Bund](#) im Herbst 2015 umfassend zu den damaligen Vorschlägen zum Mobility-Pricing geäußert. Er überprüft derzeit seine dazumaligen Einschätzungen und erarbeitet seine Haltung zu den aktuell vom Bund in Vernehmlassung gegebenen Vorschlägen (siehe «Einleitende Bemerkungen») vor dem Hintergrund der Entwicklungen in Gesellschaft, Technik und Forschung. Die Stellungnahme des Regierungsrats zur Vernehmlassung wird voraussichtlich im Mai 2021 veröffentlicht.

3. *Wie lassen sich die beiden Ziele «Brechen von Verkehrsspitzen» und «neues Finanzierungsmodell» (Ablösung von Mineralölsteuer (resp. –zuschlag) und KFZ-Steuer) vereinen, wenn ein Prinzip auf Kostenvermeidung (rush-hour-Prinzip) → Spitzenzeiten-Zuschlag) basiert und das andere auf Kostensteigerung (Abgabeprinzip: leistungsabhängige Abgabe)?*

Die Kostenvermeidung soll beim Mobility-Pricing individuell bei der Einzelperson ein Antrieb sein, das Gesamtvolumen der Einnahmen aus dem Verkehr hingegen ist unabhängig davon steuerbar. Mobility-Pricing als solches zielt auf die zweckmässige Verteilung der Auslastung der Verkehrsangebote. Unabhängig davon wird es erforderlich sein, eine Alternative zu den sinkenden Mineralölsteuererträgen zu schaffen. Diese Steuerung des Gesamtvolumens der Einnahmen für Verkehrsinfrastrukturen steht nur in mittelbarem Zusammenhang mit Mobility-Pricing. In welchem Mass welche Wirkungen entstehen, hängt von der konkreten Ausgestaltung ab (vgl. auch Antwort zu Frage 2).

Der Bund schreibt in diesem Kontext: «*Mit Mobility Pricing sollen die Verkehrsteilnehmenden insgesamt nicht mehr, sondern anders bezahlen. In der Wirkungsanalyse wurden im motorisierten Individualverkehr bisherige Steuern und Abgaben (Mineralölsteuer, Nationalstrassenabgabe, Automobilsteuer) durch eine leistungsabhängige Abgabe ersetzt. Im öffentlichen Verkehr wurden alle schweizweiten Erträge aus den Transportentgelten wie Billetteinnahmen oder Einnahmen aus dem Verkauf von ÖV-Abonnementen durch die leistungsabhängige Abgabe kompensiert.*»² Das Umgekehrte gilt sinngemäss ebenfalls: Mobility Pricing strebt per se auch keine Senkung der Gesamtsumme der Zahlungen an.

4. *Welche Auswirkungen würde ein etwaiges Road Pricing durch den Kanton BS auf den Kanton BL haben?*

Diese Frage ist ähnlich wie Frage 2 nicht allgemein zu beantworten. Hierzu muss zuerst ein konkretes Konzept vorliegen. Sodann sind die konkrete Ausgestaltung der Regelungen und/oder Angebote sowie ergänzenden Massnahmen (wie zum Beispiel allfällige Kompensationsmassnahmen) näher zu analysieren. Datengrundlagen für eine solche Prüfung sind vorhanden. Die Prüfung der Auswirkungen auf den Verkehr von Basel-Stadt und auf die Nachbarschaft wird Gegenstand der Machbarkeitsstudie des Kantons Basel-Stadt (vgl. «Einleitende Bemerkungen») sein. Es ist dabei davon auszugehen, dass es auch im Interesse des Kantons Basel-Stadt ist, dass das Konzept so ausgestaltet wird, dass die verkehrlichen Ziele, wie

² <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/mobility-pricing/kernelemente.html>, Zugriff: 02.02.2021

die Reduktion der Spitzenstundenbelastung, mit möglichst geringen unerwünschten Wirkungen erreicht werden können.

Darüber hinaus ist zu bedenken, dass die Pilotprojekte in verschiedenen Teilen der Schweiz gerade insbesondere dem Zweck dienen, die Auswirkungen in der Praxis untersuchen zu können. Sowohl die vom Interpellanten erwähnte, bereits durchgeführte Wirkungsanalyse in Zug als auch die nun anstehenden Machbarkeitsstudien fassen auf theoretischen Betrachtungen. Anhand der Umsetzung von Pilotprojekten können dann wertvolle Erkenntnisse zu den tatsächlichen Auswirkungen gewonnen werden, welche als Entscheidungsgrundlage für das anschliessende weitere Vorgehen dienen werden.

5. Wie wird der Informationsfluss an die Bevölkerung sichergestellt?

Falls das Pilotprojekt Basel vom Bund für die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie ausgewählt wird, wird der Kanton Basel-Stadt den Beginn dieser Studie öffentlich in geeigneter Form kommunizieren. Weitere Kommunikation ist sodann vor Beginn des Pilotprojektes zu erwarten, wenn dieses auf Basis der Erkenntnisse der Machbarkeitsstudie durchgeführt wird.

Der Kanton Basel-Landschaft erfüllt seinen Informationsauftrag (vgl. auch §56 der [Kantonsverfassung](#); SGS 100) mittels einer Reihe von Massnahmen. Betreffend seine Kontakte mit den Nachbarkantonen und betreffend das Themenfeld Mobility-Pricing kommt das gleiche Portfolio an Kommunikationskanälen zum Tragen wie bei anderen Themen.

Über dauerhafte Tätigkeiten sowie umfassendere Projekte gibt der Internetauftritt des Kantons Auskunft. Dort werden auch die Stellungnahmen an den Bund, wie z. B. im Rahmen der aktuell laufenden Vernehmlassung zu den gesetzlichen Grundlagen für die Mobility-Pricing-Pilotprojekte publiziert. Darüber hinaus informiert der Kanton mittels Medienmitteilungen über aktuelle Neuigkeiten. Des Weiteren kommen verschiedene soziale Medien zur Information über aktuelle Themen zum Einsatz. Projektbezogen nutzt die kantonale Verwaltung nach Bedarf eigenständige Kommunikationsmittel wie Informationsblätter oder Veranstaltungen; das wäre z. B. auch denkbar, wenn sich im Rahmen eines Mobility-Pricing-Pilotprojektes in einem Nachbarkanton umfassendere Auswirkungen für die Baselbieter Bevölkerung und/oder Unternehmen ergeben würden.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, bei Fragen die zuständigen Verwaltungsstellen – betreffend Mobility-Pricing ist das federführend die Bau- und Umweltschutzdirektion – zu kontaktieren.

Liestal, 13. April 2021

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich