



2007/260

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

---

## Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Schriftlichen Anfrage 2007/260 von Landrat Eric Nussbaumer betreffend

"Finanzielle Unterstützung von Lobbyorganisationen"

vom 29. Januar 2008

Am 18. Oktober 2007 reichte Landrat Eric Nussbaumer die Schriftliche Anfrage betreffend "Finanzielle Unterstützung von Lobbyorganisationen" mit folgendem Wortlaut ein:

1. Womit begründet der Regierungsrat die festgestellten Defizite bei der Vertretung der kantonalen Interessen in der Verkehrspolitik (RR-Medienmitteilung v. 19.6.2007)
2. Hat der Regierungsrat ein Konzept, wie er die Interessenvertretung des Kantons in den verschiedenen Politikbereichen ausgestalten will?
3. Auf welcher rechtlichen Legitimation gründet sich die vom Regierungsrat am 19. Juni beschlossene finanzielle Unterstützung der Lobbyorganisation Komitee „Pro Wisenberg“ für die Jahre 2007/2008?
4. Das Komitee soll mit einem Leistungsauftrag der Handelskammer beider Basel und der Bau- und Umweltschutzdirektion mandatiert werden. (Volksstimme v. 4.10.2007). Wer ist für die Abstimmung der Interessenvertretung zuständig? Der Kanton oder die Handelskammer beider Basel?
5. Seit wann ist der Kanton Basel-Landschaft Mitglied im Komitee „Pro Wisenberg“?
6. Das Gotthard-Komitee setzt sich konsequent für den Bau und die Finanzierung des Wisenbergtunnels als 3. Juradurchstich ein. Im Gotthard-Komitee sind auch verschiedene Handelskammern Mitglied. Dieses Komitee hat bereits eine Geschäftsstelle. Seit wann ist der Kanton Basel-Landschaft Mitglied im Gotthard-Komitee?
7. Wie hoch ist die jährliche finanzielle Unterstützung des Gotthard-Komitees durch den Kanton Basel-Landschaft?
8. Wie stellt sich der Regierungsrat zu zusätzlichen Einnahmen aus einer CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen für die Finanzierung der noch ausstehenden Bahninvestitionen?
9. Würde der Regierungsrat auch ein Komitee „CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen - für die Finanzierung der Bahnprojekte“ mit finanziellen Beiträgen unterstützen, wenn ein solches Komitee sich als Lobbyorganisation bekannt machen würde und damit die kantonalen Interessen in der Verkehrspolitik unterstützen könnte?

**Die in der Schriftlichen Anfrage gestellten Fragen beantwortet der Regierungsrat wie folgt:**

*1. Womit begründet der Regierungsrat die festgestellten Defizite bei der Vertretung der kantonalen Interessen in der Verkehrspolitik (RR-Medienmitteilung v. 19.6.2007)*

Die Region Nordwestschweiz hat im Umfeld der Stadt Basel grosse Verkehrsprobleme sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene. Schienenseitig kommt erschwerend hinzu, dass die Rheinbrücke in Basel der Hauptübergang für den Transitverkehr ist. Während der Agglomerationsverkehr und der Schweizerische Binnenverkehr typische Erscheinungen für eine wirtschaftlich erfolgreiche Region sind, ist die zusätzliche Belastung mit dem Transitverkehr einmalig in der Schweiz.

Die Regierung hat sich mehrfach für das Projekt eines neuen Eisenbahntunnels durch den Jura ausgesprochen (Wisenbergtunnel). Dieses fachlich unbestrittene Projekt hat aber bislang bei den zuständigen Bundesbehörden wenig Unterstützung gefunden. Während namentlich die Region Zürich für den öffentlichen Verkehr umfangreich Bundesmittel abschöpft, bleiben für die Region Basel jeweils nur verhältnismässig geringe Beträge übrig.

Auch die Prognosezahlen für den Wirtschaftsraum Basel werden regelmässig unterschätzt. Die Prognosen werden von der überaus dynamischen Entwicklung in Bezug auf das Wirtschafts- und Verkehrswachstum von der Realität überholt.

Diese Missstände in der Wahrnehmung zu beheben, ist eine Aufgabe, welche viel koordinatorisches Geschick erfordert. Die zumeist federführende Abteilung öV ist lediglich für die Bewältigung der Grundlasten gemäss gesetzlichem Auftrag ausgelegt. Ein koordiniertes Lobbying für strategische Verkehrsprojekte muss hingegen die Aufgabe erfüllen, neben den verwaltungsinternen Abläufen auch die Interessen der nationalen Politik und der Wirtschaft zu integrieren. Im Frühling 2007 wurde gemeinsam mit dem Komitee Pro Wisenberg im Rahmen einer Analyse festgestellt, dass diese Aufgabe mit Vorteil einer Organisation übertragen werden sollte, welche mit solchen Aufgabestellungen hinreichend Erfahrung hat und über die notwendigen Kontakte bereits verfügt.

*2. Hat der Regierungsrat ein Konzept, wie er die Interessenvertretung des Kantons in den verschiedenen Politikbereichen ausgestalten will?*

Der Regierungsrat setzt sich im Rahmen seiner Funktion für eine umfassende Interessenvertretung des Kantons ein. Die Bau- und Umweltschutzdirektion setzt sich namentlich bei nationalen Grossprojekten (z. B. Agglomerationsprogramm) für eine angemessene Berücksichtigung des Kantons Basel-Landschaft ein. Sie tut dies in enger Abstimmung mit den weiteren Kantonen der Nordwestschweiz. Die Weiterentwicklung des nationalen und internationalen Schienennetzes gehört zu den Bundesvorhaben mit besonders grosser Relevanz für die Region. Dementsprechend werden besondere Anstrengungen für die wirksame Vertretung der kantonalen Interessen in diesem Bereich unternommen. Der Regierungsrat sucht dabei auch die Unterstützung weiterer Partner (Interessenvertretungen, Wirtschaft, etc.).

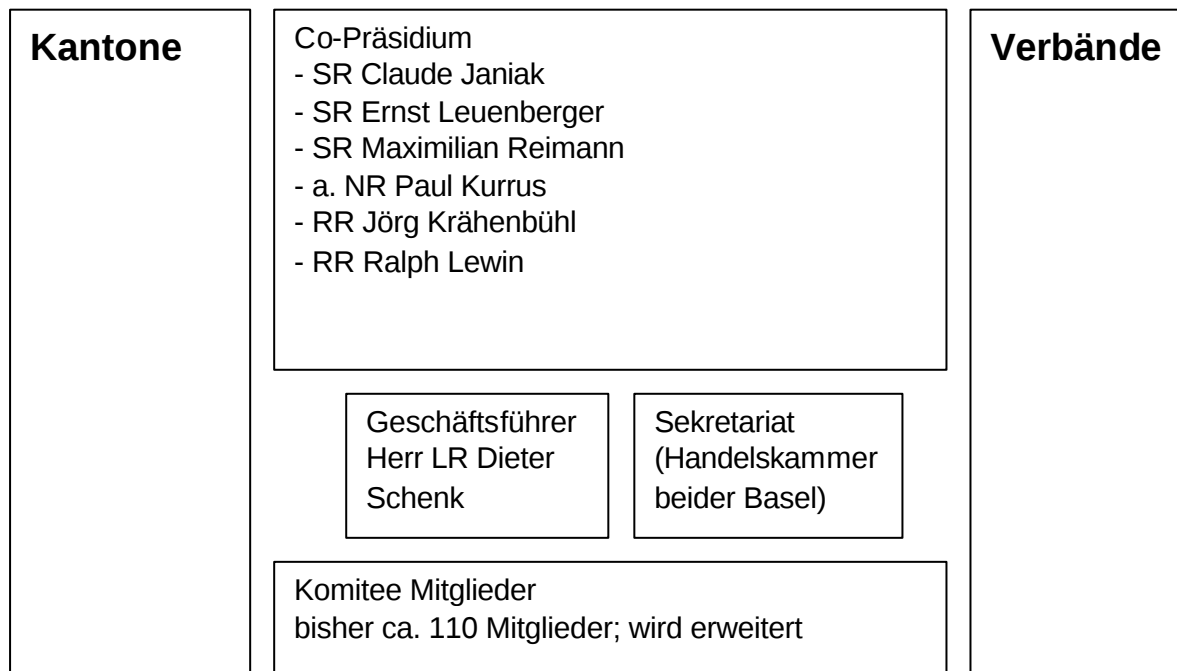
3. *Auf welcher rechtlichen Legitimation gründet sich die vom Regierungsrat am 19. Juni beschlossene finanzielle Unterstützung der Lobbyorganisation Komitee „Pro Wisenberg“ für die Jahre 2007/2008?*

Wie aus der Beantwortung der Fragen 1 und 2 hervorgeht, betrachtet der Regierungsrat die Wahrnehmung einer guten und nachhaltigen Interessenvertretung als überaus wichtige Aufgabe im öffentlichen Interesse. Deshalb hat der Regierungsrat für die Erfüllung dieser Aufgabe von seiner Ausgabenkompetenz gemäss § 35 Abs. 1 Bst. b des Finanzhaushaltsgesetzes (SGS 310; GS 29.492) Gebrauch gemacht. An diese *finanzielle Unterstützung* sind folgende Bedingungen geknüpft:

- Der Auftrag an das Komitee Pro Wisenberg resp. an die mit der Abwicklung beauftragte Handelskammer beider Basel wird zeitlich begrenzt für die Jahre 2007 und 2008 erteilt.
- Der Auftrag des Kantons wird laufend auf die Wirksamkeit überprüft.
- Dabei erstattet die Bau- und Umweltschutzdirektion dem Regierungsrat jährlich Bericht über die Tätigkeiten des Komitees und die Verwendung der Mittel.
- Der Vorsteher der Bau- und Umweltschutzdirektion nimmt als Mitglied des Co-Präsidiums des Komitees Pro Wisenberg die Interessen des Kantons innerhalb der Organisation direkt und wirksam wahr.

4. *Das Komitee soll mit einem Leistungsauftrag der Handelskammer beider Basel und der Bau- und Umweltschutzdirektion mandatiert werden. (Volksstimme v. 4.10.2007). Wer ist für die Abstimmung der Interessenvertretung zuständig? Der Kanton oder die Handelskammer beider Basel?*

Das Komitee Pro Wisenberg weist aktuell folgende Struktur auf:



Die Handelskammer beider Basel (HKBB) arbeitet im Auftrag des Komitees. Diese Lösung weist diverse Vorzüge auf. Wie bereits in der Antwort zu Frage 1 festgestellt, ist für ein gut koordiniertes Lobbying die Integration der Interessen von Verwaltung, Wirtschaft und Politik nötig. Die HKBB stellt die personellen Ressourcen für das Lobbying (Verfassen von Schreiben, Organisation von Anlässen, etc.) sowie ihr bestehendes Netzwerk zur Verfügung. Das Komitee seinerseits stellt die Koordination zwischen den wichtigsten politischen Entscheidungsträgern sicher. Die verwaltungsinternen Stellen des Kantons haben die Aufgabe, die fachlichen Grundlagen aufzuarbeiten. Die Abstimmung zwischen den Tätigkeiten des Komitees Pro Wisenberg, der Handelskammer beider Basel und des Kantons liegt in der Verantwortung des Kantons, wobei das gemeinsame Ziel eines Wisenbergtunnels als einigende Klammer dient. Allerdings behält der Kanton die volle Souveränität bei der Entscheidungsfindung.

Im Rahmen einer Loktaufe auf den Namen "Wisenberg" am 11. November 2007 in Läfelfingen konnte gezeigt werden, dass sich diese Organisationsform bewährt. Bei diesem Anlass konnten viele politischen Vertreter aus der Nordwestschweiz begrüsst werden. Auch in Fachkreisen war das Echo gross, was für die Interessenvertretung wiederum hilfreich war. Solche und ähnliche Aktionen haben unterdessen dazu geführt, dass der Wisenbergtunnel national wieder weit oben auf der Traktandenliste ist. Selbst anerkannte Fachleute wie Prof. Ueli Weidmann von der ETH sprechen sich in Interviews für die rasche Realisierung des Wisenbergtunnels aus. Noch ist das Ziel nicht erreicht und so ist es wichtig, mit Hilfe aller regionalen und nationalen Entscheidungsträger das Projekt weiterhin gut zu positionieren.

*5. Seit wann ist der Kanton Basel-Landschaft Mitglied im Komitee „Pro Wisenberg“?*

Der Kanton Basel-Landschaft hat am 29. April 2002 einen Antrag auf Mitgliedschaft gestellt. Seit dieser Zeit ist er aktives Mitglied. Die direkten Kontakte sind vor allem mit der Lancierung von ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte) durch den Bund intensiviert worden. Die drohende Streichung des Wisenbergtunnels aus der Liste der zu realisierenden Bahnprojekte wird sowohl vom Komitee Pro Wisenberg als auch vom Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft abgelehnt. Herr Regierungsrat Jörg Krähenbühl als Vorsteher der Bau- und Umweltschutzdirektion (wie zuvor seine Vorgängerin) ist Mitglied des Co-Präsidiums des Komitees.

*6. Das Gotthard-Komitee setzt sich konsequent für den Bau und die Finanzierung des Wisenbergtunnels als 3. Juradurchstich ein. Im Gotthard-Komitee sind auch verschiedene Handelskammern Mitglied. Dieses Komitee hat bereits eine Geschäftsstelle. Seit wann ist der Kanton Basel-Landschaft Mitglied im Gotthard-Komitee?*

Ein erstes Gotthard-Komitee konstituierte sich am 19. August 1853 in Luzern. Das aus den neun Kantonen Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Bern, Luzern, Nidwalden, Obwalden, Schwyz, Solothurn und Uri bestehende Komitee hatte die Zielsetzung „Ueberschienung des Gotthards“. Es wurde 1871 aufgelöst.

Im Jahre 1964 konstituierte sich die „Ständige Konferenz der Gotthardkantone“ mit dem Ziel „Eisenbahn-Basistunnel“. Mitglieder sind die Kantone Zürich, Luzern, Uri, Schwyz, Zug, Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Tessin.

Im Jahre 1968 vereinigten sich die „Gotthard-Konferenz“ und das ebenfalls vor wenigen Jahren neu gegründete „Gotthard-Komitee“. Das neue, noch heute bestehende Komitee ist ein gemischtes Gremium verschiedenster Institutionen, mit den Kantonen als klarem politischem Kern. Im Zentrum der damaligen Aktivitäten lag der Gotthard-Strassentunnel.

Anfangs der 1980er Jahre war das Gotthard-Komitee bei den Diskussionen um die Neue Eisenbahn-Transversale aktiv. 1982 hat der Kanton Uri seine Mitgliedschaft sistiert, weil sich Uri „nicht vorbehaltlos mit einem Basistunnel identifizieren“ konnte. Danach war das Komitee einige Jahre inaktiv.

Im Zuge der Diskussionen um die späteren FinöV-Projekte wurde im Jahr 1986 das Komitee erneut aktiviert und setzt sich seither kontinuierlich für die Förderung eines umweltgerechten Gotthard-Verkehrs ein.

*7. Wie hoch ist die jährliche finanzielle Unterstützung des Gotthard-Komitees durch den Kanton Basel-Landschaft?*

Ab 1987 betrug der Jahresbeitrag des Kantons Basel-Landschaft CHF 22'500. Nach erfolgreichem Abstimmungskampf zur NEAT vom 27. September 1992 wurden die Aktivitäten stark gedrosselt und in der Folge die Jahresbeiträge auf einen Drittel gesenkt (ab 1994 CHF 7'200). Die Infragestellung der sogenannten "Netzlösung" des Bundesrates (Gotthard- und Lötschbergbasistunnel) und die drohende Streichung der Gotthardachse machte eine kurze, jedoch massive Mobilisierung der im Gotthard-Komitee zusammengefassten 12 Kantone und Wirtschaftskräfte notwendig. Aus diesem Grund stimmte der Regierungsrat im Jahre 1997 einem Sonderbeitrag von CHF 20'000 und einer befristeten Erhöhung des Jahresbeitrages des Kantons Basel-Landschaft auf CHF 14'400 bis längstens zum Jahre 2001 zu (RRB 1972 vom 19. August 1997).

In der Folge wurden vom Kanton Basel-Landschaft an das Gotthard-Komitee folgende Mitgliederbeiträge ausgerichtet:

|                    |   |            |
|--------------------|---|------------|
| 1998               | : | CHF 14'400 |
| 1999               | : | CHF 14'400 |
| Seit 2000 jährlich | : | CHF 5'900  |

*8. Wie stellt sich der Regierungsrat zu zusätzlichen Einnahmen aus einer CO2-Abgabe auf Treibstoffen für die Finanzierung der noch ausstehenden Bahninvestitionen?*

Die Finanzierung der notwendigen Bahninvestitionen, welche nicht in der Vorlage "Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB)" enthalten ist, kann auf verschiedene Arten erfolgen:

- Verlängerung der Laufzeit des FinöV-Fonds. Die starke Beanspruchung des Fonds aufgrund der Mehrkosten der NEAT lässt jedoch neue Entnahmen erst nach 2030 zu.
- Erhöhung der Einlagen in den Fonds. Dies könnte beispielsweise durch die zeitlich befristete Erhebung eines zusätzlichen Mehrwertsteuer-Promilles erfolgen.
- Erschliessung ganz neuer Finanzierungsquellen. Dabei stellt auch die Teilverwendung der CO2-Abgabe auf Treibstoffen eine mögliche Variante dar.

Alle diese Finanzierungsvarianten (viele weitere sind denkbar) würden das Ziel eines neuen Juradurchstichs wirkungsvoll unterstützen. An all diesen Vorschlägen ist aber auch gemeinsam, dass sie erst mittel- bis langfristig umsetzbar sind. In den meisten Fällen wäre ein Volksentscheid nötig.

Der Regierungsrat setzt sich in der aktuellen politischen Debatte um ZEB vor allem für eine rasche Finanzierung und Realisierung des ZEB-Kernangebotes (u.a. Entflechtungsbauwerk Liestal) inklusive der Erweiterungsoptionen (u.a. Entflechtung Basel Ost und Doppelspurinseln Jurabahn)

ein. Zudem unterstützt der Regierungsrat die Absicht des Bundesrates, auch die Planungen für die zurückgestellten Bahngrossprojekte wieder aufzunehmen (Art. 10 des vorgesehenen ZEB-Gesetzes). Diese Planungen sollen möglichst noch in der laufenden Legislatur der eidgenössischen Räte in eine neue Vorlage münden. Es ist Sache des Bundesrates, in dieser Vorlage auch Vorschläge zu deren Finanzierung darzulegen. Im Rahmen dieser Vorlage wird sich der Regierungsrat zu den Finanzierungsvorschlägen äussern.

9. *Würde der Regierungsrat auch ein Komitee „CO2-Abgabe auf Treibstoffen - für die Finanzierung der Bahnprojekte“ mit finanziellen Beiträgen unterstützen, wenn ein solches Komitee sich als Lobbyorganisation bekannt machen würde und damit die kantonalen Interessen in der Verkehrspolitik unterstützen könnte?*

Diese Frage stellt sich grundsätzlich erst dann, wenn ein solches Komitee wirklich aktiv würde. Es ist nicht Sache des Kantons, ein solches Komitee mitzugründen. Der Unterschied zum bestehenden Komitee Pro Wisenberg würde vor allem darin bestehen, dass das Komitee Pro Wisenberg einem bestehenden gesetzlichen Auftrag (vgl. Art. 2 Bundesbeschluss betreffend das Konzept BAHN 2000; SR 742.100) zum Durchbruch verhelfen möchte. Diesem Auftrag wurde im Jahr 1987 durch eine Volksabstimmung Nachdruck verliehen. Die Umsetzung dieses Auftrages ist für die Bevölkerung des Kantons Basel-Landschaft von grosser Bedeutung.

Die Verwendung einer CO2-Abgabe auf Treibstoffen für die Bahnprojekte stellt hingegen lediglich eine der möglichen neuen Finanzierungsarten dar (siehe Frage 8). Ein gesetzlicher Auftrag für diese Verwendung einer CO2-Abgabe auf Treibstoffen ist nicht gegeben. Ob und in welcher Form neue Finanzierungsquellen für die Bahnprojekte erschlossen werden müssen, kann nur auf eidgenössischer Ebene geklärt werden. Der Entscheid, welche Finanzierungsform gegebenenfalls in Betracht gezogen werden soll, obliegt dem Bundesrat und dem eidgenössischen Parlament.

Liestal, 29. Januar 2008

Im Namen des Regierungsrates  
die Präsidentin:

Pegoraro

der Landschreiber:

Mundschin