

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

21.11.2007

1443.

Schriftliche Anfrage von Balthasar Glättli betreffend die Strassenverkehrsabgaben, Einführung im Sinne einer Umweltabgabe

Am 19. September 2007 reichte der Gemeinderat Balthasar Glättli (Grüne) folgende schriftliche Anfrage GR Nr. 2007/518 ein:

Am 23. September 2007 findet zum wiederholten Male der Zürcher Multimobiltag statt, bezeichnenderweise allerdings wiederum nicht am eigentlichen internationalen Car-Free Cities Tag, dem Tag der autofreien Städte am 22. September.

Zur Lösung der Verkehrs- und Umweltprobleme braucht es aber Massnahmen, die 365 Tage im Jahr greifen. Angesichts der sich zuspitzenden Klimaproblematik, der weiterhin konstanten Überschreitungen der Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung und drohender neuer Verkehrsströme durch die Eröffnung neuer Strassen (Westumfahrung) stellt sich die Frage, wie sich der Stadtrat dazu stellt, kurz- und mittelfristig eine weitere Verbesserung des Modal-Splits (Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel) in der Stadt Zürich durch den Einsatz von marktwirtschaftlichen Mitteln wie Road Pricing voranzutreiben.

- Wie stellt sich der Stadtrat grundsätzlich zur Einführung eines Road Pricings im Sinne einer Umweltabgabe im Raum Zürich?
- Teilt der Stadtrat die Einschätzung, dass Road Pricing bei geeigneter Ausgestaltung zu einer deutlichen Verminderung der verkehrsbedingten Umweltbelastung (Luftschadstoff-, Lärm- und CO²-Emissionen, Ozonspitzenwerte) und zu einem besseren Modal-Split beitragen kann?
- Welche Möglichkeiten der Ausgestaltung und der Einnahmenverwendung von Road Pricing erachtet der Stadtrat als zweckmässig, damit tatsächlich das Ziel einer Umweltwirkung von Road Pricing erreicht werden kann und nicht bloss eine zeitliche und räumliche Optimierung des Verkehrsflusses (Ausweichverkehr, Verteilung des Verkehrs auf Randzeiten) und damit eine Mehrnutzung des beschränkten Strassenraums provoziert wird?
- Eine vorläufig unterstützte „Standesinitiative zur Schaffung der rechtlichen Grundlagen für die Einführung von Road Pricing“ ist momentan beim Kantonsrat hängig (KR-Nr. 120/2005). Sie strebt eine Änderung der rechtlichen Grundlagen an, welche es Bund und Kantonen ermöglichen soll, Road Pricing als Element einer ökologischen Verkehrspolitik und marktwirtschaftlicher Verkehrssteuerung einzuführen. Wäre der Stadtrat bereit, sich auch gegenüber dem Regierungsrat bei Vorliegen solcher gesetzlicher Grundlagen oder auch vorab im Rahmen eines Pilotversuchs für ein klar ökologisch ausgestaltetes Road Pricing in der Stadt Zürich einzusetzen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

In der Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich hat sich der Stadtrat auch mit dem Thema Road Pricing auseinandergesetzt. So lautet Ziel 8 in der vom Stab Verkehr am 18. November 2002 verabschiedeten Teilstrategie Verkehrsmanagement und -telematik: „Die Stadt Zürich fördert die Bildung der gesetzlichen Grundlagen für elektronische Lenkungsgebühren auf Bundesebene und prüft dazu die Einführung von Road Pricing als Lenkungsfunktion“. In der Teilstrategie Finanzierungsinstrumente (beschlossen vom Stab Verkehr am 24. Januar 2005) wurde das obgenannte allgemeine Ziel bestätigt und ergänzt: „Diese neuen Strassengebührenmodelle sollen der Stadt helfen, die Verkehrsprobleme zu lösen (u. a. Beitrag zur Verkehrsreduktion und Stauminderung) und zu einer Umgestaltung des Finanzierungssystems (u. a. im Strassenverkehr) führen, indem die heutigen Finanzquellen (u. a. Motorfahrzeugsysteme, Mineralölsteuer) durch moderne Gebührensysteme ersetzt und neue Formen der Einnahmenverwendung eingeführt werden“. In der Teilstrategie werden auch mögliche – zu konkretisierende und prüfende – Massnahmen genannt. Zusammen mit der Volkswirtschaftsdirektion und der Baudirektion hat das städtische Tiefbauamt zudem den Bericht „Grundlagen für Vorgehensentscheide in Sachen Road Pricing Zürich“ in Auftrag gegeben und intensiv begleitet (Schlussbericht vom Dezember 2005).

Der Stadtrat ist also der Meinung, dass die Massnahme „Road Pricing“ in den Werkzeugkasten einer modernen Verkehrsplanung in urbanen Räumen gehört. Ob eine Umsetzung und Realisierung sinnvoll ist, d. h. dass die Vorteile die Nachteile deutlich überwiegen müssen, hängt stark von der konkreten Ausgestaltung ab. Der Stadtrat ist deshalb ebenso klar der Meinung, dass diese Vertiefungsarbeiten und Konkretisierungen vorangetrieben werden müssen. Im Rahmen des Mitberichts zur Parlamentarischen Initiative betreffend Standesinitiative zur Schaffung der rechtlichen Grundlagen für die Einführung von Road Pricing hat sich der Regierungsrat kürzlich ebenfalls für ein Vorantreiben der Vertiefungsarbeiten ausgesprochen (KR-Nr. 120a/2005).

Es geht jetzt darum, zusammen mit dem Kanton mögliche konkrete Ausgestaltungen für Road Pricing zu studieren. Diese umfassen verschiedene Teilfragen. Das betrifft z. B. den Perimeter, liegen die heute zu lösenden Verkehrsprobleme doch sogar eher im Glattal und im Limmattal als in der Stadt selber. Eine Beschränkung auf das Stadtgebiet oder Teile davon wäre also nicht zu priori richtig. Auch die Einnahmenverwendung ist an der konkreten Ausgestaltung des Road Pricings zu prüfen, insbesondere könnten allfällig sich abzeichnende Nachteile für einzelne Bevölkerungsgruppen mit entsprechenden Anpassungen ausgeglichen werden. Die Einführung eines Road Pricings nur aus Sicht einer Umweltabgabe greift zu kurz. Ein Road Pricing ist im Einklang mit der Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich an der nachhaltigen Entwicklung aller drei Dimensionen zu messen, muss also nebst ökologisch verträglich auch sozial ausgewogen und wirtschaftlich vernünftig sein.

Der Stadtrat unterstützt die Realisierung eines Pilotprojektes, wenn es dazu dient, Erfahrung zu sammeln und die Faktoren für eine erfolgreiche Umsetzung eines definitiven Road Pricings besser abschätzen zu können. Der Stadtrat will dies aber nicht im Alleingang, sondern nur zusammen mit dem Kanton machen. Auch die Kosten für ein solches Pilotprojekt müssten in einem vernünftigen Rahmen liegen. Road Pricing ist kein Allheilmittel und bietet Risiken und komplexe Herausforderungen, aber auch die Chance, einen anderswie schwer realisierbaren Beitrag zur Lösung von Verkehrsfinanzierungs- und Verkehrsmanagement-Problemen zu leisten.

Ob die Chancen oder die Risiken, die Vor- oder die Nachteile überwiegen, kann und muss erst anhand konkreter Modellvarianten und ihren Auswirkungen beurteilt werden. Und hiezu sind die Vertiefungsarbeiten zusammen mit dem Kanton voranzutreiben.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy