

Sitzung vom 5. September 2007

**1313. Anfrage (Road Pricing: mittelfristige Einführung)**

Die Kantonsräte Peter Weber, Wald, und Ralf Margreiter, Oberrieden, haben am 25. Juni 2007 folgende Anfrage eingereicht:

Am 26. März 2007 hat der Kantonsrat den Kantonalen Richtplan Verkehr festgesetzt. Im Richtplantext des Kantonalen Richtplans Verkehr ist unter Titel Gesamtverkehrsstrategie: 4.1.3 Massnahmen zur Umsetzung, zweiter Absatz, Schlusssatz, festgehalten:

«Der Regierungsrat entwickelt in Zusammenarbeit mit den Bundesämtern Verkehrssteuerungselemente wie die mittelfristige Einführung von Road Pricing.»

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Was hat die zuständige Direktion, respektive der Regierungsrat, in dieser Sache als Beitrag zu einer umweltverträglichen Verkehrspolitik zwischenzeitlich unternommen?
2. Sind Kontakte mit dem Bundesamt für Strassen und weitere aufgenommen worden, um die Erkenntnisse aus der breit abgestützten Untersuchung zum Mobilitätspricing in Erfahrung zu bringen?
3. Gibt es ein Konzept der Projektierung dieses vom Kantonsrat erteilten Auftrags der Einführung von Road Pricing?
4. Gibt es eine «Roadmap», mit dem entsprechenden Legislaturziel 2011, für die mittelfristige Umsetzung von Road Pricing als Umweltmassnahme?
5. Wird es einen Zürcher Road Pricing-Versuch bis 2011 geben, um die Verkehrsreduktion mit dem Ziel, Luft- und Klimaqualität zu verbessern und Lärmbelastungen zu vermindern?
6. Wie wird der Kantonsrat im Rahmen dieser Umsetzungsmassnahmen vom Regierungsrat periodisch informiert werden?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Peter Weber, Wald, und Ralf Margreiter, Oberrieden, wird wie folgt beantwortet:

Road Pricing kann als Instrument sowohl für die Verkehrsfinanzierung als auch für die Verkehrssteuerung eingesetzt werden. Dabei stellt das Road Pricing lediglich eine von verschiedenen Handlungsoptionen dar. Im Rahmen des Mitberichts zur Parlamentarischen Initiative KR-Nr. 120/2005 betreffend Ständesinitiative zur Schaffung der rechtlichen Grundlagen für die Einführung von Road Pricing hat der Regierungsrat unlängst umfassend zu den Vor- und Nachteilen von Road Pricing, dem Stand der Arbeiten und den rechtlichen Rahmenbedingungen Stellung genommen (KR-Nr. 120a/2005). Diese Ausführungen haben weiterhin Gültigkeit, weshalb darauf verwiesen wird.

Zu Frage 1:

Auf Grund der komplexen Zusammenhänge und des beschränkten Handlungsspielraums des Kantons muss die Einführung von Road Pricing als mittel- bis längerfristige Option betrachtet werden. Der Regierungsrat wird entsprechend dem Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 über die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsrichtplan, Vorlage 4222a) die Vertiefungsarbeiten zu Verkehrsteuerungselementen weiter vorantreiben. Dies muss – wie im Richtplanbeschluss verlangt – im Rahmen einer umfassenden Gesamtbetrachtung erfolgen, die auch andere denkbare Lösungsansätze berücksichtigt. Insbesondere ist die anstehende Revision der Verkehrsfinanzierung in die Analyse einzubeziehen, und es sind die positiven und negativen Effekte getroffener Massnahmen auf Umwelt, Siedlung und Wirtschaft vertieft zu prüfen.

Kurzfristig stehen die Schwerpunkte des Integrierten Verkehrsmanagements (IVM) im Vordergrund (Gesamtverkehrskonzept vom 13. September 2006, Seite 27). Die Instrumente Verkehrsbeeinflussungsanlagen, Regionale Verkehrssteuerung und Verkehrsinformation können kurzfristig und in kantonaler Kompetenz umgesetzt werden.

Zu Frage 2:

Erste Grundlagen zum Road Pricing liegen bundes- und kantonsseitig vor. Der Kanton hat die verschiedenen Forschungsarbeiten des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) und der Vereinigung der Schweizerischen Verkehrsingenieure zum Thema «Mobility Pricing» von 2005 bis 2007 begleitet. Der Schlussbericht zu diesem umfassenden Forschungsprojekt ist für Ende 2007 vorgesehen. Das Projekt soll die

Grundlagen für eine fundierte politische Diskussion über die Verkehrsinfrastruktur und -finanzierung der Zukunft liefern. Unter dem Begriff «Mobility Pricing» versteht man die Preisgestaltung im Mobilitätsbereich. Der Begriff geht weit über das Road Pricing hinaus und umfasst auch den öffentlichen Verkehr. Als verursachergerechtes und marktwirtschaftliches Instrument soll sich Mobility Pricing zur Beeinflussung des Verkehrs eignen. Die Zwischenergebnisse des Forschungsprojektes sind in den Bericht des Bundesrates zur möglichen Einführung von Road Pricing in der Schweiz eingeflossen. Die Einführung von Road Pricing als mittel- bis langfristige Option erfordert noch vertiefte Abklärungen. Sobald ausreichende Erkenntnisse für eine mögliche Ausgestaltung vorliegen, sind die anstehenden Fragen und insbesondere auch die Schaffung der rechtlichen Grundlagen mit dem Bund und – für den Fall einer Anwendung im Kanton Zürich – mit den Gemeinden und Städten des von den Auswirkungen betroffenen Verkehrsraums zu klären.

Zu Frage 3:

Gemeinsam mit der Stadt Zürich hat der Kanton die erforderlichen Grundlagen erarbeitet, um den verkehrlichen Nutzen von variablen Strassenbenutzungsgebühren im konkreten Fall des Wirtschaftsraums Zürich abschätzen zu können. Die Einführung von Road Pricing soll jedoch nicht als Einzelprojekt vorangetrieben, sondern – wie im Gesamtverkehrskonzept vorgesehen – im Rahmen des «Strategieprozesses Gesamtverkehr» analysiert und entschieden werden. Die Entscheide, welche Vorhaben mit welcher Dringlichkeit und mit welchen finanziellen und personellen Ressourcen verwirklicht werden sollen, müssen in Kenntnis der heutigen Situation, der zukünftigen Entwicklung und vor allem aus einer Gesamtsicht über alle Wirkungsbereiche und Verkehrsträger gefällt werden.

Zu Fragen 4 und 5:

Umweltschutz ist nur eines der möglichen Ziele, die mit Road Pricing verfolgt werden können. Je nach Ausgestaltung des Abgabesystems können die Umweltwirkungen von Road Pricing lokal bedeutend oder eher gering ausfallen. Ein positiver Umwelteffekt ist mit Road Pricing nicht zum Vornherein gegeben. Road Pricing wird in der Regel mit dem Umweltschutz in Verbindung gebracht, stellt aber an und für sich keine eigentliche Umweltschutzmassnahme dar. Dafür stehen andere Massnahmen im Vordergrund. Der Hauptvorteil von Road Pricing liegt in der Möglichkeit, den Verkehr gezielt zu lenken und damit den vorhandenen Strassenraum effizienter zu nutzen. Entsprechend ist dieses Instrument vor allem für den Zweck der Verkehrssteuerung einzusetzen, aber auch im Hinblick auf die anstehende Revision der Verkehrs-

finanzierung zu evaluieren. Je nach Ausgestaltung können die Wirkungen von Road Pricing – in mehr oder weniger grossem Ausmass – verschiedenen Zwecken dienen.

Ein Legislaturziel 2007–2011 der Volkswirtschaftsdirektion ist die verkehrsträgerübergreifende politische Steuerung im Bereich Verkehr (Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts). Als Massnahme zu diesem Ziel ist unter anderem die Entwicklung langfristiger Optionen für die Verkehrsfinanzierung vorgesehen. Die Umsetzung dieses Ziels und dieser Massnahme muss in einem umfassenden Sinn erfolgen und umfasst auch die Überprüfung der Einführung von Road Pricing. Unabhängig von der Art der Ausgestaltung steht bereits heute fest, dass mit der Einführung von Road Pricing ein erheblicher Kontrollaufwand sowie erhebliche Investitionen baulicher und technologischer Art verbunden sind. Auf Grund der Komplexität des Themas scheint aus heutiger Sicht ein Feldversuch bis 2011 nicht realistisch zu sein.

Zu Frage 6:

Das Gesamtverkehrskonzept sieht vor, dass der Kanton seine Verkehrspolitik mit Hilfe von Controlling-Instrumenten umsetzt. Diese Instrumente sind noch im Aufbau begriffen. Ein Element des Controllings Gesamtverkehr ist die Einführung eines Informationssystems, in dessen Rahmen periodisch über die Umsetzung der Pläne und Projekte Bericht erstattet wird.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Sicherheitsdirektion, die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat  
Der stv. Staatsschreiber:  
**Hösli**