

Sitzung vom 3. Mai 2006

**644. Anfrage (Seriosität der RAPP Trans/INFRAS-Studie
zum Road Pricing)**

Kantonsrat Claudio Zanetti, Zollikon, hat am 30. Januar 2006 folgende Anfrage eingereicht:

Die Zusammenfassung der Studie der Firmen RAPP Trans AG und INFRAS AG «Road Pricing Modelle auf Autobahnen und in Stadtregionen» vom 19. Januar 2006 beginnt mit folgender Aussage: «Road Pricing ist ein Instrument marktwirtschaftlicher Ausprägung ...»

Als Marktwirtschaft bezeichnet man gemeinhin die «Organisationsform eines arbeitsteiligen Wirtschaftssystems, dessen bedeutendster Aspekt das Zusammentreffen von Angebot und Nachfrage auf freien Märkten ist». Die Erhebung von Gebühren für die Benützung öffentlicher Strassen durch staatliche Institutionen hat also mit Marktwirtschaft nicht das Geringste zu tun.

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

1. Teilt der Regierungsrat die Auffassung, dass Road Pricing im Sinn der erwähnten Studie mit Marktwirtschaft nichts zu tun hat?
2. Teilt der Regierungsrat die Auffassung, dass eine Studie, bei der bereits im ersten Satz zum Ausdruck kommt, dass sie von falschen Prämissen ausgeht, unseriös ist?
3. Ist der Regierungsrat bereit, dafür zu sorgen, dass die für diese Studien verantwortlichen Unternehmen nie mehr einen Auftrag erhalten, für den die Steuerzahlenden des Kantons Zürich aufzukommen hätten?
4. Wie beurteilt der Regierungsrat den Umstand, dass ein Bundesamt für offensichtlich unseriöse und politisch gefärbte Studien Steuergeld ausgibt?
5. Erachtet es der Regierungsrat als möglich, dass es sich bei der Studie um ein Gefälligkeitsgutachten im Auftrag des Departementvorstehers handelt?
6. Aus welchen Gründen wurden 1848 bei der Gründung des Bundesstaates die Strassenzölle abgeschafft? Warum blieb das verfassungsrechtliche Verbot, für die Benützung öffentlicher Strassen Gebühren

zu erheben, im Grundsatz bis heute bestehen (Art. 82 Abs. 3 BV)? Welche dieser Gründe sind entfallen, dass sich die Wiedereinführung von Strassenzöllen nach über 150 Jahren rechtfertigen liesse?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Claudio Zanetti, Zollikon, wird wie folgt beantwortet:

Ein wesentlicher Standortfaktor für den Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich ist ein zuverlässiges Verkehrssystem. Der Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich soll sich weiterhin positiv entwickeln können. Parallel mit dem angestrebten Wirtschaftswachstum wird auch die Verkehrsnachfrage im Kanton Zürich zunehmen. Die erwartete Nachfrage wird das heutige Verkehrsangebot von Strasse und Schiene übersteigen. Kapazitätsengpässe bei allen Verkehrsträgern sind deshalb absehbar. Längere, unzuverlässige und über den Tag stark variierende Reisezeiten verursachen hohe volkswirtschaftliche Kosten und haben negative Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Wirtschaft. Um das heutige Mass an Erreichbarkeit im Wirtschaftsraum Zürich auch auf der Strasse sicherzustellen, verfolgt der Regierungsrat verschiedene Stossrichtungen.

Im Rahmen des integrierten Verkehrsmanagements (IVM) wird der Verkehrsfluss mit technischen Massnahmen wie regionalen Verkehrssteuerungen (RVS) in den Agglomerationen und Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf den Autobahnen optimiert. Damit wird die vorhandene Kapazität optimal ausgeschöpft. Wo diese Massnahmen nicht ausreichen und die Verkehrsnachfrage dauerhaft das verfügbare Infrastrukturangebot übersteigt, ist ein wirkungsorientierter Ausbau der Verkehrsnetze unerlässlich. Dies betrifft in erster Linie die Hochleistungsstrassen (HLS). Dem weiteren Ausbau des Strassennetzes sind räumliche, gesellschaftliche und insbesondere auch finanzielle Grenzen gesetzt.

Der Regierungsrat stellt im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption Überlegungen an, wie den künftigen Herausforderungen begegnet werden kann. Er nimmt dabei zur Kenntnis, dass bereits an verschiedenen Orten im Ausland Road Pricing-Systeme eingeführt sind oder erprobt werden und dass auch in der Schweiz fachliche und politische Diskussionen zu diesem Thema geführt werden.

Zu Frage 1:

Unabhängig von der genannten Studie kann festgehalten werden, dass der Verkehrsmarkt in seiner Komplexität heute verschiedene marktwirtschaftliche Elemente aufweist. Dies gilt zum Beispiel in räumlicher Hinsicht für Verkehrsbeziehungen, bei denen die Möglichkeit

einer freien Verkehrsmittelwahl besteht, wie dies im nationalen Fernverkehr oder in den Agglomerationen mit stark ausgebauten öffentlichen Nahverkehrsnetzen und mit Radwegen der Fall ist. Eine rein marktorientierte Wahl ist für die Verkehrsteilnehmenden nicht möglich, da keine volle Transparenz besteht, weil die verschiedenen Verkehrssysteme unterschiedlich finanziert werden.

Die Betrachtung in der Studie – soweit sie dem Regierungsrat vorliegt – entspricht dem Stand der Forschung bzw. dem Stand der heutigen ökonomischen Theorie, wie er in einer Vielzahl von Studien und Anwendungen ausgeführt wird.

Zu Frage 2:

Die Studie hat mit geringem Aufwand versucht, vier Fallbeispiele auf schweizerische Verhältnisse anzuwenden. In diesem Zusammenhang sind in der Studie für das Fallbeispiel Zürich Annahmen getroffen worden, die nicht erhärtet sind. Die Studie ist aber vor allem bedingt durch den engen finanziellen Umfang und die dadurch beschränkte Untersuchungstiefe in ihrer Aussagekraft beschränkt. Sie kann deshalb nicht als Richtlinie für eine weitere Konkretisierung oder gar eine Einführung von Road Pricing im Kanton Zürich dienen.

Zu Frage 3:

Aussagekraft und Qualität einer Studie hängen vom Auftrag und den Fragestellungen ab. Es besteht deshalb keine Veranlassung, die im Auftrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI) für die Studie verantwortlichen Unternehmen vom künftigen Wettbewerb auszuschliessen. Der Regierungsrat ist zudem an das Submissionsrecht gebunden.

Zu Fragen 4 und 5:

Die Forschung im Strassenwesen wird zwar durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) finanziert. Die Verantwortung liegt aber in der Regel bei den beiden massgeblichen Fachverbänden, der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) und der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI). Diese beantragen dem ASTRA die entsprechenden Forschungsvorhaben zur Genehmigung. Somit wurde die vorliegende Forschungsarbeit nicht von einem Bundesamt, sondern von der SVI in Auftrag gegeben, begleitet, und am 30. Januar 2006 (zusammen mit dem ASTRA) vorgestellt. Die SVI entscheidet unabhängig über den zur Verfügung stehenden Mitteleinsatz.

Zu Frage 6:

Die Bundesverfassung von 1848 hat den Bund ermächtigt, Binnenzölle abzubauen. Im Vordergrund stand bei der Schaffung des Bundesstaates die Schaffung eines Binnenraums Schweiz. Insbesondere sollte verhindert werden, dass einzelne Kantone, Bezirke, Städte oder Gemeinden Wegzölle oder Ähnliches erheben, die dem Gedanken des Bundesstaates zuwiderliefen. Art. 82 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (BV; SR 101) stellt kein Verbot der Gebührenerhebung dar, sondern ein Gebot der gebührenfreien Benützung. Ausnahmen können durch die Bundesversammlung bewilligt werden. Art. 86 BV gebietet dem Bund weiterhin die Erhebung einer Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen durch Motorfahrzeuge und definiert die Mittelverwendung. Eine Einführung des Road Pricing in der Schweiz bedarf somit einer Änderung der Bundesverfassung.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi