

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE von Ralf Margreiter (Grüne, Zürich), Esther Hildebrand (Grüne, Illnau-Effretikon) und Natalie Vieli-Platzer (Grüne, Zürich)

betreffend Standesinitiative zur Schaffung der rechtlichen Grundlagen für die Einführung von Road Pricing

Der Kanton Zürich reicht bei den Bundesbehörden eine Standesinitiative ein, mit der eine Änderung der rechtlichen Grundlagen verlangt wird, welche es im Bund und in den Kantonen ermöglicht, Road Pricing als Element einer ökologischen Verkehrspolitik und marktwirtschaftlicher Verkehrssteuerung einzuführen.

Ralf Margreiter
Esther Hildebrand
Natalie Vieli-Platzer

120/2005

Begründung:

Am 18. April 2005 scheiterte eine PI mit der Forderung nach einer Standesinitiative auf Schaffung der rechtlichen Grundlagen für ein Road Pricing an der Hürde der vorläufigen Unterstützung, weil mit der damals präsentierten engen Zweckbindung ans Strassenwesen offensichtlich keine Mehrheit zu finden ist. Angesichts seiner Wichtigkeit und des grundsätzlich richtigen Ansatzes verdient das Thema Road Pricing jedoch eine neue Chance, die auf die damals zu Recht vorgetragenen Bedenken eingeht und eine Ausrichtung im Sinn marktwirtschaftlicher Verkehrslenkung und ökologischer Mobilitätswahl vorsieht.

Für das Instrument Road Pricing spricht, dass es als verursachergerechtes Abgeltungsmodell ausgestaltet werden kann. Wer den öffentlichen Raum für seine individuelle, motorisierte Mobilität vereinnahmt, soll ein angemessenes Entgelt entrichten. (Dies ist ja im Bereich Parkraum schon analog umgesetzt.)

Das Ziel dabei ist die Verbesserung der Lebens- wie der Verkehrsqualität von heute übernutzten (zentralen, städtischen) Räumen durch einen Abreiz zur Nutzung des MiV insbesondere für bestimmte Beziehungen im Ziel-/Quellverkehr. Das heisst auch, dass die Baudirektion heute auf der falschen Fährte ist: Statt sich am Londoner Vorbild zu orientieren, will die BD (jedenfalls nach heutigem Stand) einzelne stark belastete Strassen mit Road Pricing belegen: Das wird zu Ausweichverkehr und Schleichwegen durch die Wohnquartiere führen.

Road Pricing darf zwei Dinge grundsätzlich nicht tun: Erstens darf der Mittelfluss aus dem Road Pricing keinesfalls der heutigen Endlosspirale mehr Strassen - mehr MiV - noch mehr Strassen - noch mehr MiV usw. Vorschub leisten, sondern im Gegenteil ökologisch wirksam werden. Die Bevorzugung von Investitionen in den Strassenbau ist zu ändern; zu fördern sind der öffentliche Verkehr (vor allem der öffentliche Personennahverkehr) sowie der Velo- und Fussverkehr.

Zweitens darf Road Pricing auch nicht bereits bestehende ökologische oder ökonomische Anreize zu umweltfreundlicherem Mobilitätsverhalten konkurrieren oder gar ersetzen. Konkret muss weiterhin über Zölle, Lenkungsabgaben o.ä. auf den Treibstoffen der konkrete Ver-

brauch gesteuert und dieses Problem angegangen werden können, da der Treibstoffverbrauch ja auch korreliert mit mehr Emissionen (z.B. von CO₂) und höherem Verbrauch nicht-erneuerbarer Energieträger.