

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 25/2009

Sitzung vom 31. März 2009

493. Anfrage (Auflösung der Arbeitsgruppe Road Pricing in der Volkswirtschaftsdirektion)

Kantonsrat Marcel Bulet, Regensdorf, und Kantonsrätin Sabine Ziegler, Zürich, haben am 26. Januar 2009 folgende Anfrage eingereicht:

Letzte Woche wurde offiziell bekannt, dass Regierungsrätin Rita Fuhrer im Sommer 2008 die Arbeitsgruppe zum Road Pricing gestoppt hat, ohne dies in der Öffentlichkeit publik zu machen.

Gemäss Studie des BAV (Bundesamt für Verkehr) ist nebst Genf und Lausanne die Stadt Zürich und deren Agglomeration prädestiniert als der ideale Standort für ein Road Pricing-System. Sowohl die Stadt Zürich wie auch Winterthur zeigen Bereitschaft, in ein Pilotprojekt einzusteigen.

Dass Rita Fuhrer die Arbeitsgruppe Road Pricing aufgelöst hat, steht im Widerspruch zum kantonsrätlichen Auftrag im Verkehrsrichtplan und im Gesamtverkehrskonzept. Im März 2007 hatte der Kantonsrat im Rahmen der Richtplan-Teilrevision verlangt, dass der Regierungsrat Verkehrssteuerelemente wie Road Pricing entwickeln soll. Noch im Januar 2008 teilte der Regierungsrat mit, dass er die «Vertiefungsarbeiten vorantreiben» werde. Pilotprojekte brauchen eine Vorlaufzeit von mindestens 2 bis 3 Jahren, um dann beim Bund eingereicht werden zu können.

Wir halten fest: Diese Sistierung widerspricht eindeutig dem Parlamentswillen und ignoriert die immensen Schäden aus dem Strassenverkehr. Nun sistiert Rita Fuhrer jede Form des Nachdenkens und Vorwärtstreibens eines Verkehrssystems, welches deutlich emissionsmindernd und verkehrsberuhigend wirkt. Der vorliegende Luftmassnahmenplan des Kantons zeigt den monetarisierten Schaden in der Gesundheit von jährlich 555 Mio. Franken. Es ist nicht das erste Mal, dass Regierungsrätin Rita Fuhrer solche eigenmächtigen Entscheide in ihrem Sinne fällt. Wir erinnern uns: Auch die Härtefallkommission hat Frau Fuhrer eigenmächtig – damals noch als Vorsteherin der Direktion Soziales und Sicherheit – im Jahre 1999 aufgelöst.

In diesen Zusammenhängen bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie stellt sich der Regierungsrat zu Road Pricing als Verkehrssystem allgemein und zur Auflösung dieser Arbeitsgruppe durch Rita Fuhrer im Speziellen?
2. Wie steht er zum Auftrag des Parlamentes in Richtplan und Gesamtverkehrskonzept und gilt die Absichtserklärung des Gesamt-Regierungsrates von Anfang 2008 immer noch?
3. Wie sieht der Regierungsrat das Sistieren der Arbeitsgruppe Road Pricing unter dem Blickwinkel, rechtzeitig eine Vorlage in Zusammenarbeit mit den Städten Zürich und Winterthur aufzugleisen?
4. Hat der Gesamtregierungsrat Kenntnis von der Auflösung der Arbeitsgruppe Road Pricing gehabt und wenn ja: Wie hat er reagiert?
5. Wie lange schätzt der Regierungsrat den Zeitbedarf ein, um ein seriöses Projekt Road Pricing in Zusammenarbeit mit den Städten Zürich und eventuell Winterthur auszuarbeiten und beim Bund einzureichen? Dies im Hinblick auf die nächste Legislaturperiode des Bundesparlamentes.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage von Marcel Burlet, Regensdorf, und Sabine Ziegler, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Nachdem das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) beschlossen hatte, den Gesetzesentwurf für die Durchführung von befristeten Versuchen mit Road Pricing in Städten fortzuführen, obwohl die Eidgenössischen Räte dieses Vorhaben aus der Legislaturplanung gestrichen hatten, bat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) die Regierungen der Kantone und der Städte Bern, Genf und Zürich mit Schreiben vom 14. Juli 2008 um Mitteilung, ob die Adressaten bereit seien, je eine Vertreterin bzw. einen Vertreter in eine Arbeitsgruppe für Pilotversuche zu Road Pricing zu delegieren. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Anfrage auf diese vom ASTRA eingesetzte Arbeitsgruppe bezieht.

Das Schreiben wurde der Volkswirtschaftsdirektion zur Erledigung zugewiesen. Mit Schreiben vom 11. September 2008 teilte die Volkswirtschaftsdirektion dem ASTRA mit, dass von Seiten des Kantons Zürich kein Vertreter in die Projektorganisation delegiert werde, weil das entsprechende Ziel von den Eidgenössischen Räten aus der Legislaturplanung des Bundesrates gestrichen worden sei und insofern kein gesetz-

geberischer Handlungsbedarf mehr bestehe. Gleichzeitig teilte die Volkswirtschaftsdirektion mit, dass die Mitwirkung im Falle einer grundlegenden Veränderung in der Haltung des für die Gesetzgebung zuständigen Parlaments erneut geprüft werde. Daraus ergibt sich, dass die Volkswirtschaftsdirektion die Arbeitsgruppe nicht auflöste und auch nicht hätte auflösen können, da diese vom Bund einberufen worden war. Über die Tätigkeiten der Arbeitsgruppe bzw. deren Auflösung durch das ASTRA liegen dem Regierungsrat keine Informationen vor. Somit erweist sich die Sachlage, von der die Anfrage ausgeht, als unzutreffend. Gleiches gilt für die angeblich eigenmächtige Auflösung der seinerzeitigen Härtefallkommission durch Regierungsrätin Rita Fuhrer im Jahre 1999. Vielmehr verhält es sich so, dass die Härtefallkommissionsmitglieder Ende 2001 einstimmig zum Schluss kamen, ihr weiteres Bestehen mit den damaligen Aufgaben sei nicht gerechtfertigt. Entsprechend beantragte die Kommission dem Regierungsrat ihre Auflösung. Der Regierungsrat folgte diesem Antrag mit Beschluss vom 30. April 2002.

Zu Fragen 1–3:

Der Regierungsrat hat seine Haltung zu Road Pricing gegenüber dem Kantonsrat wiederholt dargelegt. Letztmals hat er am 19. Dezember 2007 zu zwei Motionen Stellung genommen, die vom Regierungsrat verlangten, sich für Pilotprojekte einzusetzen (KR-Nrn. 277 und 278/2007). Diese Stellungnahmen wurden im Januar 2008 bekannt gemacht. Es wird davon ausgegangen, dass mit der in der Anfrage erwähnten Mitteilung des Regierungsrates vom Januar 2008 diese beiden Stellungnahmen gemeint sind. Zuvor hatte der Regierungsrat bereits am 18. April 2007 ausführlich Stellung genommen zur Parlamentarischen Initiative Ralf Margreiter betreffend Standesinitiative zur Schaffung der rechtlichen Grundlagen für die Einführung von Road Pricing (KR-Nr. 120/2005). Diese PI wurde in der Folge vom Kantonsrat abgelehnt. Die Bedeutung, die der Regierungsrat Road Pricing beimisst, wurde darin umfassend dargelegt. Diese Ausführungen haben nach wie vor Gültigkeit, weshalb darauf verwiesen wird.

Wie das ASTRA in seinem Einladungsschreiben richtigerweise erwähnte, haben die Eidgenössischen Räte im vergangenen Jahr die Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Durchführung von befristeten Versuchen mit Road Pricing aus der Legislaturplanung des Bundesrates gestrichen. Das Vorgehen des ASTRA bzw. der Beschluss des UVEK steht nach der Auffassung des Regierungsrates im Widerspruch zu dieser Ausgangslage. Die Ablehnung der Einladung durch die Volkswirtschaftsdirektion erfolgte vor diesem Hintergrund. Die Entwicklungen im Bereich des Road Pricing werden vom Kanton Zürich dennoch weiterhin beobachtet.

Zu Frage 4:

Wie eingangs festgehalten, hat der Regierungsrat keine Kenntnis von den Tätigkeiten bzw. von der Auflösung der Arbeitsgruppe durch das ASTRA. Aus dem Gesamtzusammenhang der Anfrage heraus ist davon auszugehen, dass diese Frage indes nicht die Auflösung der Arbeitsgruppe, sondern die Ablehnung der Einladung durch die Volkswirtschaftsdirektion betrifft. Über die Beantwortung von Eingaben, die einer Direktion zur direkten Erledigung zugewiesen wurden, wird der Regierungsrat nur bei Geschäften von besonderer Bedeutung orientiert. Es bestand in diesem Fall kein Anlass, das Antwortschreiben ans ASTRA dem Regierungsrat zur Kenntnis zu bringen.

Zu Frage 5:

Für die eigentliche Erarbeitung eines Pilotprojektes für Road Pricing ist mit einem Zeitaufwand von mindestens drei Jahren zu rechnen. Der Zeitbedarf ist von verschiedenen Einflussfaktoren abhängig, beispielsweise von der technischen Ausgestaltung der erforderlichen Infrastruktur, der Grösse des Bezugsraums und des Zeitraums der Gebührenerhebung. Sodann haben die Höhe des Preises und die Verwendung der Mittel einen wesentlichen Einfluss auf die Akzeptanz eines Road-Pricing, was sich wiederum auf den Abstimmungsbedarf und damit auf den Zeitbedarf zur Einreichung eines Pilotprojekts auswirkt. Zudem setzen ein Pilotprojekt Klarheit über die mit Road Pricing verfolgten Ziele sowie entsprechende Rechtsgrundlagen des Bundes voraus.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi