

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 278/2007

Sitzung vom 19. Dezember 2007

1971. Motion (Pilotversuch ökologisches Road Pricing jetzt)

Die Kantonsräte Ralf Margreiter, Oberrieden, Peter Weber, Wald, und Robert Brunner, Steinmaur, haben am 24. September 2007 folgende Motion eingereicht:

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Kantonsrat eine kredit-schaffende Weisung für die Durchführung eines Pilotprojekts für Road Pricing im Kanton Zürich vorzulegen und gemeinsam mit geeigneten Partnern (zu denken ist insbesondere an die Stadt Zürich) noch im Verlauf dieser Legislatur ein entsprechendes Gesuch beim Bund einzureichen. Erträge aus dem Road Pricing sind für die Förderung umweltfreundlicher Mobilität zu verwenden.

Begründung:

Die durch den motorisierten Individualverkehr verursachten Umweltprobleme nehmen kontinuierlich zu. Die Stausituationen im Kanton mit ihren negativen ökologischen Folgen sind nach wie vor unbefriedigend. Es ist an der Zeit, mit dem anderswo bereits wirtschaftlichen Steuerungsinstrument Road Pricing auch im Kanton Zürich konkrete Erfahrungen mit einem verursachergerechten Abgeltungsmodell zu sammeln.

Die in der regierungsrätlichen Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 205/2007 vom 5. September 2007 formulierte Zurückhaltung («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.») ist angesichts der dringlich nötigen Antworten auf den Klimawandel nicht auf der Höhe der Zeit. Ein Pilotversuch im Kanton Zürich ist daher umgehend, spätestens aber bis Ablauf dieser Legislatur an die Hand zu nehmen und zu realisieren.

Bei der Mittelverwendung ist angesichts virulenter Klima- und Umweltfragen klar auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs (vor allem des öffentlichen Personennahverkehrs) sowie des Velo- und Fussverkehrs zu setzen, um eine umweltfreundliche Verkehrspolitik und eine ökologische Mobilitätswahl zum Erfolg zu führen. Im Übrigen gelten die Ausführungen zur Begründung von der Parlamentarischen Initiative KR-Nr. 120/2005 auch hier.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zur Motion Ralf Margreiter, Oberrieden, Peter Weber, Wald, und Robert Brunner, Steinmaur, wird wie folgt Stellung genommen:

Im Rahmen der Stellungnahme zur Parlamentarischen Initiative KR-Nr. 120/2005 betreffend Standesinitiative zur Schaffung der rechtlichen Grundlagen für die Einführung von Road Pricing (KR-Nr. 120a/2005) und der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 205/2007 betreffend mittelfristige Einführung von Road Pricing hat der Regierungsrat umfassend zu den Vor- und Nachteilen von Road Pricing, dem Stand der Arbeiten, den rechtlichen Rahmenbedingungen und verschiedenen weiteren Fragen Stellung genommen. Diese Ausführungen haben weiterhin Gültigkeit, weshalb darauf verwiesen werden kann.

Wie der Regierungsrat schon in der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 205/2007 ausgeführt hat, wird er entsprechend dem Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 über die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsrichtplan, Vorlage 4222a) im Rahmen einer umfassenden Gesamtbetrachtung die Option einer Einführung von Road Pricing prüfen.

Road Pricing kann als Instrument für die Verkehrssteuerung und die Verkehrsfinanzierung oder auch kombiniert angewandt werden. Im Vordergrund steht der mögliche Einsatz als Beitrag zur Lösung der Stauprobleme im Agglomerationsgebiet. Neben Verkehrssteuerungselementen ist auch die anstehende Revision der Verkehrsfinanzierung in die Analyse einzubeziehen.

Mit den bereits heute eingesetzten Verkehrsbeeinflussungs- und Verkehrssteuerungssystemen können die Strassenkapazitäten vorübergehend erhöht, und der zeitliche Druck für einen Ausbau kann gemildert werden. Sie wirken aber vor allem punktuell und haben längerfristig nur einen beschränkten Einfluss auf die Verkehrsnachfrage. Damit die im Gesamtverkehrskonzept aufgeführten Wirkungsziele ausgewogen, d.h. unter Abwägung der verschiedenen Interessen erreicht werden können, werden mittel- und längerfristig zusätzliche Instrumente zur Verkehrssteuerung eingesetzt werden müssen. Road Pricing stellt dabei nur eine von verschiedenen Handlungsoptionen dar. Der Vorteil von Road Pricing besteht darin, dass der Verkehr mit einer gezielten Lenkung räumlich und zeitlich besser auf die zur Verfügung stehende Strassenfläche und das Angebot des öffentlichen Verkehrs abgestimmt werden kann, was eine bestmögliche Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen ermöglicht.

Was die mit einem Road Pricing erzielten Erträge anbelangt, ist – wie der Regierungsrat schon in seiner Stellungnahme zur Parlamentarischen Initiative KR-Nr. 120/2005 erwähnt hat – aus finanzpolitischer Sicht wesentlich, dass die Einnahmen nicht in die Staatskasse fliessen, sondern entweder der Bevölkerung rückerstattet oder durch eine entsprechende Verringerung oder Aufhebung bestehender Strassenverkehrsabgaben ausgeglichen werden.

Für die Lösung der in der Motion angesprochenen Umweltprobleme ist Road Pricing nicht das am besten geeignete Instrument. Für diesen Zweck sind beispielsweise eine verursachergerechtere Verkehrsabgabe, höhere Mineralölsteuern oder die CO₂-Abgabe erhebungstechnisch einfacher und kostengünstiger. Road Pricing wird zwar häufig mit Umweltschutz in Verbindung gebracht, stellt aber an und für sich keine eigentliche Umweltschutzmassnahme dar. Umfassende Road-Pricing-Modelle sind sehr aufwendig und stellen hohe Anforderungen an die technische Umsetzung. Sie sind deshalb nur als längerfristige Option zu betrachten.

Eine vorgezogene Einführung von Road Pricing als Einzelmassnahme ist kaum sinnvoll; sie muss – wie im Gesamtverkehrskonzept vorgesehen – im Rahmen des Strategieprozesses Gesamtverkehr analysiert und entschieden werden. Gerade weil es für das Road Pricing so viele Ausgestaltungsmöglichkeiten gibt, müssen – auch im Hinblick auf einen Pilotversuch – noch verschiedene Fragen sorgfältig und vertieft geklärt werden. Auch beim Bund sind derzeit noch verschiedene, für eine politische Entscheidung notwendige fachliche Grundlagen in Erarbeitung. Klärungsbedarf besteht dabei insbesondere hinsichtlich rechtlicher Fragen, volkswirtschaftlicher und raumplanerischer Auswirkungen, Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten, finanzieller Wirkungen und verkehrstechnischer Fragen. Da die Einführung von Road Pricing in Politik, Wirtschaft und Bevölkerung sehr umstritten ist, ist auch der Akzeptanzproblematik grosse Bedeutung beizumessen. Erst wenn die entsprechenden Grundlagen vorliegen, können die weiteren Schritte geplant werden. Welche Schritte bereits in dieser Legislatur möglich sind, hängt nicht zuletzt auch von den Vorstellungen und der Prioritätensetzung des Bundes ab. Der Regierungsrat wird die Vertiefungsarbeiten zum Thema Road Pricing in Zusammenarbeit mit den zuständigen Bundesämtern weiter vorantreiben und damit dem Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 über die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehrsplan, Vorlage 4222a) nachkommen. Die von den Motionären innerhalb dieser Legislatur geforderte kurzfristige Verwirklichung eines Pilotversuchs von Road Pricing im Kanton Zürich ist deshalb nicht realistisch und auch aus umweltpolitischen Gründen nicht

dringlich. Das Instrument ist vielmehr als mittel- bis längerfristige Option zur Lösung der Stauprobleme im Agglomerationsgebiet oder im Rahmen einer Neuausrichtung der Verkehrsfinanzierung zu verstehen.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. 278/2007 nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi