

## « Ziel ist eine bessere Nutzung der Strassen »

*Kann Roadpricing die Verkehrsprobleme der Stadt Zürich und der Agglomeration lösen? Ein Podium des « Tages- Anzeigers » hat nach Antworten gesucht.*

### **Das Gespräch moderierte Ruedi Baumann**

*Frau Regierungsrätin Fierz, Sie haben im vergangenen Sommer das Thema Roadpricing lanciert. Was war der Grund?*

#### **Dorothee Fierz:**

Für mich ist die Frage, wie wir unsere Strasseninfrastruktur bewirtschaften, eine Frage, die sich permanent stellt. Es gehört zu meiner Aufgabe, über solche Fragen auch über das Alltagsgeschäft hinaus nachzudenken. Ein aktuelles Ereignis hat dann im Sommer dazu geführt, dass eine Zeitung das Thema Roadpricing lanciert hat. Dass es nicht sofort wieder verebbt ist, zeigt vielleicht, dass der Leidensdruck sehr gross ist und dass man nun Antworten auf die Frage der effizienten Nutzung der Strassen sucht. Ich denke, die Zeit ist reif für diese politische Diskussion.

*Herr Knecht, haben Sie auch Verständnis, dass man endlich etwas machen muss?*

#### **Lorenz Knecht:**

Nicht so recht. Der motorisierte Individualverkehr finanziert mit der Mineralölsteuer eigentlich schon die Strassen und die damit verbundenen Kosten. Wenn man jetzt in Zürich quasi eine Stadtmauer bauen würde und somit 150 Jahre zurückginge, dann würde man dem motorisierten Individualverkehr einfach eine weitere Gebühr aufhalsen. Obwohl der Automobilverkehr für die direkten Kosten selber aufkommt. Nein, ich habe dafür kein Verständnis.

*Herr Dieterle, auch Sie beschäftigen sich ja schon länger mit Roadpricing- Ideen. Müssen wir jetzt die Strassen tatsächlich nochmals zahlen?*

#### **Rudolf Dieterle:**

Es gehört auch zur Aufgabe des Bundesamtes für Strassen, ein wenig vorzuschauen. Und jeder, der ein Produkt anbietet, muss überlegen, wie er das Produkt finanziert. Es ist also ein Preisthema, und ich verstehe Frau Fierz, dass sie es zur Sprache bringt. Man kann mit Preisen eine Leistung finanzieren. Preise haben aber auch immer eine Lenkungswirkung. Wir haben, was den Verkehr betrifft, mehrere Preissysteme, die bezüglich Finanzierung sehr stark sind.

Wir werden vom Ausland um unser starkes Finanzierungssystem der Mineralölsteuer beneidet. Auf nationaler Ebene haben wir weiter die Autobahnvignette, die zwar nicht so ergiebig, aber ebenfalls eine relativ einfache Form der Finanzierung ist.

Und auf kantonaler Ebene haben wir noch die Motorfahrzeugsteuer. Das sind die Hauptquellen, mit denen wir unsere Strasseninfrastruktur zahlen. Bezüglich Finanzierung haben wir also wirklich sehr starke Instrumente.

Wenn wir aber das Verkehrsaufkommen noch stärker beeinflussen wollen, also die Nachfrage, dann sehen wir, dass wir mit den heutigen Systemen noch nicht das Optimum haben. Da lohnt es sich zu überlegen, ob wir mit anderen Systemen nicht nur die Infrastruktur finanzieren, sondern vielleicht auch noch den Verkehr ein bisschen besser lenken können. Und deshalb ist Roadpricing eine Idee, die wir nicht einfach ignorieren oder gar ablehnen. Im Übrigen ist auch auf dem nationalen politischen Parkett ein Postulat zu diesem Thema überwiesen worden.

*Herr Rapp, erzählen Sie uns doch einmal ganz konkret, wie Roadpricing funktioniert. Würde man an jeder Strasse, die nach Zürich hineinführt, ein Zahlhäuschen aufstellen?*

#### **Matthias Rapp:**

Sicher würde man nicht an jeder Strasse ein Zahlhäuschen aufstellen. Mit Zahlhäuschen arbeiten die herkömmlichen Systeme für die Finanzierung einiger ausländischen Autobahnen.

Beim städtischen Roadpricing funktioniert so etwas heutzutage anders. Nur in Norwegen, wo das städtische Roadpricing zuerst eingeführt wurde, werden noch solche Methoden angewandt. Aber beim aktuellsten Beispiel, London, macht man alles mittels einer automatischen Ablesung der Autonummern. Man gibt im Voraus – sei es über das Internet, an einem Kiosk, per Telefon oder per SMS – die Autonummer und die Kreditkarten- oder Kontonummer an. Und zahlt so die fünf Pfund oder umgerechnet elf Franken pro Tag.

Eine grosse Anzahl Kameras an den Eingangsstrassen in die Stadt kontrollieren die Autonummern und registrieren diejenigen, die nicht bezahlt haben. Diesen geht die Stadtverwaltung dann nach.

*Und wie müsste man sich das für Zürich vorstellen? Wie viele Kameras würde es hier brauchen?*

#### **Rapp:**

Falls es sich beim Roadpricing in Zürich wie in London um eine Gebietsgebühr handeln würde, dann

würde es ähnlich wie in London funktionieren. An jedem Eingang in dieses Gebiet wäre eine Überwachungskamera aufgestellt, die die Autonummern aufzeichnen würde.  
*Wie viel müsste ich für eine Fahrt in die Stadt zahlen? Wären das fünf, zehn oder fünfzehn Franken?*

**Rapp:**

Das ist noch offen. Über Zürich kann ich Ihnen keine Auskunft geben. Ich kann aber sagen, dass die umgerechnet elf Franken in London eine deutliche Lenkungswirkung zeigen.  
*Ist Roadpricing wirklich eine geeignete Massnahme? Man könnte ja auch den Benzinpreis anheben oder die Parkgebühren heraufsetzen. Oder man könnte nochmals versuchen, die Fahrzeugsteuer zu erhöhen.*

**Fierz:**

Es gibt ja keine Strassengebühren, die einfach gut oder schlecht sind. Es ist wichtig, dass wir eine Diskussion führen, die viel breiter ist als die, die in den letzten Jahren geführt wurde. Es kann nicht darum gehen, dass wir über ein Roadpricing einfach zu mehr finanziellen Mitteln kommen, vielmehr müssen wir uns überlegen, ob es sich nicht um ein geeignetes Instrument handelt, das staatsquotenneutral ist und das eine bessere Bewirtschaftung des heutigen Strassenraums ermöglicht.

Es gibt vier Tatsachen, die mich zu dieser Gedankenarbeit verlocken: Erstens verfügen wir über ein relativ dichtes Strassennetz. Die zweite Tatsache ist, dass wir auf gewissen Strassenabschnitten im Kanton Zürich jeden Tag beachtliche Staus haben.

Drittens fehlen uns finanzielle und räumliche Möglichkeiten für einen Ausbau. Und die vierte Tatsache ist die fehlende Bereitschaft der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, einer Erhöhung der Strassenverkehrsabgaben zuzustimmen.

Darum überlege ich mir, ob das rein statische System einer Verkehrsabgabe, bei der man einfach nach Hubraum eine Gebühr zahlt, das richtige in der heutigen Zeit ist. Oder ob wir nicht als Alternative ein dynamisches System wie das Roadpricing haben sollten. Ein dynamisches System, das nicht nur der Finanzierung dient, sondern zudem eine Lenkungswirkung hat. Denn der tägliche Stau ist weder für die kleinen und mittleren Unternehmen noch für die einzelnen Automobilisten eine befriedigende Tatsache.  
*In der Bundesverfassung steht, dass die Strassen grundsätzlich gebührenfrei sind. Herr Dieterle, was muss getan werden, damit Roadpricing realisiert werden kann?*

**Dieterle:**

In der Tat ist die Benützung der Strassen gebührenfrei. Ausnahmen sind durch das Parlament zu bewilligen. Wichtig ist, zuerst abzuklären, was wir mit Roadpricing überhaupt wollen. Wenn wir die Verkehrsnachfrage beeinflussen wollen, müssen wir uns zuerst fragen: in welcher Art. Wollen wir beispielsweise den Verkehr von der Strasse auf die Schiene lenken? Oder wollen wir vielleicht nur die Verkehrsspitzen abflachen? Wenn wir wissen, wie wir den Verkehr beeinflussen und wie wir dies finanzieren wollen, dann finden wir auch das System, welches das Gewünschte leistet. Das dafür geeignete System können wir dann dem aktuellen System gegenüberstellen und schliesslich entscheiden, welches der beiden das bessere ist.

*Herr Knecht, welche Art von Roadpricing käme für Sie überhaupt in Frage?*

**Knecht:**

Wenn ich mit Leuten über Roadpricing rede, dann sprechen sie in der Regel vom Modell London, bei dem eine zusätzliche Gebühr erhoben wird. Ich persönlich fände ein Roadpricing für Zürich schlecht. Es könnte sich ein Zweiklassensystem entwickeln, das dazu führt, dass die Wohlhabenderen die Möglichkeit hätten, sich freier zu bewegen als diejenigen, die weniger besitzen. Aber wenn Roadpricing eingeführt würde, müsste es ganz sicher einen Mehrwert für den Verkehrsteilnehmer bringen. Im Weiteren müsste es kostenneutral sein und beispielsweise die Motorfahrzeugsteuer abgeschafft werden. Und es müsste auch klar sein, wohin das Geld geht. Es dürfte keine Quersubventionierung geben.

*Was würden Sie denn mit dem Geld aus dem Roadpricing machen, Frau Fierz?*

**Fierz:**

Ich denke über Roadpricing nicht nach mit dem Ziel, den Automobilisten mehr Geld aus der Tasche zu ziehen. Vielmehr soll mit einem neuen Finanzierungssystem der Verkehr besser gelenkt werden. Das Ziel ist eine bessere Nutzung der Strassen. Eine Quersubventionierung mit Roadpricing kann nicht der Zweck der Sache sein.

*Soll das Geld aber beispielsweise für die Finanzierung des Zürcher Verkehrsverbunds benützt werden?*

**Fierz:**

Der Automobilist ist sicher nicht bereit, andere Verkehrsträger wie die Schiene zu finanzieren. Und

trotzdem gibt es Schnittstellen von Strasse und Schiene, die es zu berücksichtigen gilt. Und es braucht natürlich ein Finanzierungskonzept mit einem gesamtheitlichen Ansatz, weil es ja beispielsweise auch öffentlichen Verkehr gibt, der die Strasse benutzt.

**Rapp:**

Bei der Einführung von Roadpricing würden aber viele Autofahrer die überlasteten Strassen nicht mehr benutzen und zum Teil auf den öffentlichen Verkehr ausweichen. In London beispielsweise sind 60 Prozent der wegen Roadpricing nicht mehr gemachten Autofahrten auf den öffentlichen Verkehr umgelenkt worden. Das heisst: Man muss dem öffentlichen Verkehr unbedingt die Mittel zur Verfügung stellen, damit er entsprechend ausgebaut werden kann.

**Dieterle:**

Es kann aber auch nicht sein, dass man jetzt überall nur den öffentlichen Verkehr fördert. Es braucht alle Verkehrsträger. Wir müssen diese so kombinieren, dass wir die Mobilität für unsere Volkswirtschaft möglichst optimal abwickeln können.

*Wäre es mit Roadpricing beispielsweise möglich, eine Fahrt in der Nacht auf einer Nebenstrasse ganz billig und eine auf einer Hauptstrasse in Zürich während des Stossverkehrs ganz teuer zu verkaufen?*

**Rapp:**

Die Erfahrung zeigt, dass Preisabstufungen politisch nicht einfach durchzusetzen sind. Technisch gibt es die Vision, dass man dank dem Navigationssystem GPS jede Strasse mit unterschiedlichen Preisen belegen kann. Die Versuche, die schon gemacht worden sind, haben gezeigt, dass solche Systeme noch nicht einsatztauglich sind. Technisch kann man zurzeit entweder einen Ring um eine Stadt machen und jede Einfahrt mit einer Gebühr belegen oder eine Gebühr während einer bestimmten Zeit verlangen. Auch kann man, wie bei der LSV, die zurückgelegten Kilometer nach der Tachokarte in Rechnung stellen.

Preisabstufungen für jedes Strassenstück sind jedoch noch nicht möglich.

**Fierz:**

Ich könnte mir durchaus vorstellen, dass wir ein zeitlich abgestuftes Tarifsystem einführen könnten. Es gibt ja vor allem in den Morgen- und Abendstunden Verkehrsspitzen. Ein grosser Teil des Verkehrs ist Freizeitverkehr. Das Verhalten dieser Automobilisten könnte man mit einem zeitlich abgestuften Preissystem sicher so lenken, dass es zusätzlichen Raum für jene gäbe, die die Strassen dringend zu fixen Zeiten brauchen. Man könnte also im Interesse aller die vorhandene Infrastruktur besser nutzen, ohne dass es wesentlich mehr kostet.

*Herr Dieterle, könnte man Roadpricing in Zürich als Pilotprojekt einführen?*

**Dieterle:**

Einen Pilotversuch in Zürich müsste man sehr sorgfältig vorbereiten.

Dazu braucht es auch noch viel gedankliche Arbeit. Man müsste die verschiedenen Player im Raum Zürich vernetzen. Neben Kanton und Stadt müssten auch der Bund und die SBB berücksichtigt werden. Grundsätzlich lohnt es sich aber, Modellfälle wie Zürich noch genauer durchzudenken. Wir sind noch nicht so weit, Roadpricing unmittelbar einführen.

**Fierz:**

Ich möchte Hand bieten, mit dem Bund, der Stadt und anderen interessierten Kantonen zusammen eine seriöse Grundlagenarbeit zu machen. Damit wir auf die noch offenen Fragen fundierte Antworten geben und dann allenfalls ein Modell versuchsweise einführen. Es ist die Aufgabe eines grossen Kantons, in Partnerschaft mit dem Bund einen markanten Schritt vorwärts in der Grundlagenarbeit für ein Roadpricing zu machen.

**Rapp:**

Die erfolgreiche Einführung von Roadpricing ist erfahrungsgemäss von verschiedenen Faktoren abhängig. Einer dieser Faktoren ist eine gute Kombination von Lenkungs- und Finanzierungszielen. Ein weiterer ist die Einfachheit des Systems. Der vielleicht wichtigste Faktor aber ist eine politische Führung, die vom Roadpricing überzeugt ist. In London war es Bürgermeister Ken Livingstone, der sogar seine Wiederwahl mit der Erweiterung des Londoner Roadpricing verknüpft hatte. Und er wurde mit 56 Prozent der Stimmen wiedergewählt.

*Aufgezeichnet von Benno Schmidt*