

Zürich,
22. September 2010

Weisung des Stadtrates an den Gemeinderat

Postulat von Franziska Graf und Dr. Thomas Kappeler betreffend Strassenverkehrsabgaben (Road Pricing), Einführung im Raum Zürich, Bericht und Abschreibung

Am 22. September 2004 reichten die Gemeinderätin Franziska Graf (SP) und Gemeinderat Dr. Thomas Kappeler (CVP) folgendes Postulat, GR Nr. 2004/512, ein:

Der Stadtrat wird gebeten, dem Gemeinderat einen Bericht vorzulegen über die Möglichkeiten der Einführung eines Road-Pricings *als Lenkungsabgabe* im Raum Zürich. Der Bericht soll aufzeigen:

- Was das Road-Pricing zur Verminderung der verkehrsbedingten Umweltbelastung (Luftschadstoff-, Lärm- und CO₂-Emissionen, Ozonspitzenwerte), zu einer effizienteren Nutzung des Strassenraums, zu einem höheren Verkehrsanteil des öffentlichen Verkehrs sowie zu einer verbesserten Erreichbarkeit der zentralen Lagen beitragen kann;
- welche Ausgestaltungsvarianten hinsichtlich räumlichem Anwendungsbereich, Abgabenerhebung und Abgabehöhe in Frage kommen. Bei der Abgabehöhe sind Differenzierungen nach Fahrzeugkategorie, Tageszeit, Luftbelastungssituation, befahrender Zone usw. aufzuzeigen;
- Möglichkeiten der Einnahmenverwendung (zweckgebundene Verwendung für Investitionen in umweltfreundliche Verkehrsarten, Rückverteilung an Bevölkerung und Wirtschaft);
- Möglichkeiten einer etappierten Einführung des Road-Pricings;
- Kosten für Einführung und Betrieb des Road-Pricings.

Erarbeitung des Berichtes

Der Umwelt- und Gesundheitsschutz hat in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt den von der Postulantin bzw. vom Postulanten gewünschten Bericht zuhanden von Stadt- und Gemeinderat erarbeitet. Die städtische Arbeitsgruppe Road Pricing (TAZ [Leitung], UGZ, DAV, VBZ und STEZ) wurde im Rahmen der Vernehmlassung in die Berichterstattung einbezogen.

Der Bericht präsentiert die Grundlagenarbeiten, zeigt die Aktivitäten städtischer Stellen und gibt den Erkenntnisstand wieder, der heute aus Sicht der Stadt Zürich zum Road Pricing erreicht worden ist.

Der Bericht stützt sich dabei auf Grundlagenpapiere ab, welche zuhanden der politischen Akteurinnen und Akteure in Stadt und Kanton auf der Basis verschiedener Forschungsstudien, Workshops und Arbeitssitzungen während der Jahre 2004 bis 2009 erstellt wurden. Die Stadt Zürich entwickelte in diesem Kontext Haltungen und Positionen zu den verschiedenen Modellen und Gestaltungsparametern für ein Road Pricing, welche aufgrund weiterer Erkenntnisse laufend verfeinert wurden.

Der Bericht bildet die letztmals im Jahr 2008 umfassend aktualisierte Sicht der Umweltdelegation des Stadtrates ab. An ihrer Sitzung vom 3. September 2010 hat die Umweltdelegation den Bericht beraten und zuhanden des Stadtrates verabschiedet.

Wesentliche Erkenntnisse des Berichtes

- Road Pricing kann im Strassenverkehr wirksam Stau abbauen und den Verkehr (auf tieferem Niveau) verflüssigen.
- Der Einbezug der Agglomeration (umliegende Gemeinden mit mehreren Zonen) erhöht die Akzeptanz und die Wirksamkeit. Eine Insellösung für die Stadt Zürich ist deshalb nicht

anzustreben.

- Technische Lösungen sind vorhanden. Sie dürften aber vor allem in der Einführungsphase zu Kosten führen.
- Ein möglicher Entwicklungspfad in der Schweiz ist die Einführung von Road Pricing in grösseren Agglomerationen hin zu flächendeckenden Abgaben (differenzierte Kilometerabgaben).
- Road Pricing gehört in den Werkzeugkasten einer modernen Verkehrsplanung in urbanen Räumen.
- Die Studien kommen bezüglich Akzeptanz der Stadtzürcher Bevölkerung zu unterschiedlichen Resultaten. Insgesamt ist jedoch die Akzeptanz für ein Road Pricing im Raum Zürich gestiegen. Mit einer entsprechend akzeptanzsteigernden Ausgestaltung der einzelnen Parameter und entsprechender Kommunikation rückt eine Zustimmung der Bevölkerung in Reichweite.
- Ein Road Pricing im Raum Zürich ist derart auszugestalten, dass es einen Beitrag zu den in der Gemeindeverordnung verankerten Zielen einer Nachhaltigen Entwicklung der Stadt Zürich und der 2000-Watt-Gesellschaft zu leisten vermag.
- Unklar sind nach wie vor die organisatorischen Rahmenbedingungen. So sind einerseits die Resultate der Vernehmlassung des «befristeten Bundesgesetzes zur versuchsweisen Einführung von Road Pricing» sowie die weiteren politischen Entscheide dazu abzuwarten. Andererseits ist die Stadt Zürich für weitere vertiefende Arbeiten auf die Zusammenarbeit mit dem Kanton angewiesen.
- Alle Prognosen zeigen, dass der Handlungsbedarf zunehmen wird. Die Vorbereitung eines Road Pricings (auch für einen Versuch) wird mindestens fünf bis zehn Jahre in Anspruch nehmen. Es ist daher sinnvoll, weitere vertiefende Abklärungen zur Beantwortung der Frage, ob und in welcher Form ein Road Pricing im Raum Zürich zweckmässig wäre, in die Wege zu leiten.
- Der Stadtrat von Zürich wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass die begonnenen Vertiefungsarbeiten mit dem Kanton fortgesetzt werden können.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

1. **Vom Bericht betreffend «Road Pricing im Raum Zürich» vom 3. September 2010 wird Kenntnis genommen.**
2. **Das Postulat, GR Nr. 2004/512, von Franziska Graf und Dr. Thomas Kappeler, Einführung von Strassenabgaben (Road Pricing) im Raum Zürich, wird als erledigt abgeschrieben.**

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Gesundheits- und Umweltdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrates
die Stadtpräsidentin
Corine Mauch
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy