



Motion Nr. 341 2000/2004

Eingang Stadtkanzlei: 9. Januar 2004

Road Pricing zur Förderung des öffentlichen Verkehrs

In den Städten nimmt der motorisierte Individualverkehr immer noch zu, und damit verstärken sich die negativen Folgen des Verkehrs: Luftverschmutzung, Lärmbelastung, Unfälle und massive Einschränkungen der Bewegungsfreiheit für FussgängerInnen und Velofahrende. In den Innenstädten lässt sich der Raum, welcher für die Mobilität zur Verfügung gestellt wird, nicht mehr vergrössern. Somit muss eine Verlagerung zum platzsparenden öffentlichen Verkehr sowie dem Langsamverkehr stattfinden. Unabdingbar ist diese Verlagerung auch im Hinblick auf den Klimaschutz. Mit dem CO₂-Gesetz hat sich die Schweiz verpflichtet, den Ausstoss des klimawirksamen Kohlendioxidgases (CO₂) aus der Nutzung fossiler Energieträger (Öl, Gas, Kohle) bis zum Jahre 2010 um 10 Prozent gegenüber dem Wert von 1990 zu senken. Mittlerweile ist absehbar, dass vor allem das Reduktionsziel bei den Treibstoffen (Benzin, Diesel) weit verfehlt wird, wenn nicht sehr rasch griffige Massnahmen getroffen werden.

Verschiedene Städte erkennen in der Erhebung einer Abgabe für die Benützung des Strassenraumes eine zentrale Massnahme, um eine Trendumkehr in der Entwicklung der stetigen Verkehrszunahme zu bewirken und zudem der Verursachergerechtigkeit nachzukommen und die nicht gedeckten externen Kosten direkt den Auslösern anzulasten.

Das Beispiel von London hat die Diskussion neu lanciert. London hat im Februar 2003 eine „Staugebühr“ von fast acht Euro (fünf Pfund) pro Tag für Fahrzeuge, die von Montag bis Freitag in die Innenstadt einfahren, eingeführt. Das Ergebnis nach wenigen Monaten übertrifft die Erwartungen. Das Verkehrsaufkommen konnte um 16 % reduziert werden, die Durchschnittsgeschwindigkeit konnte dagegen von 15 auf 30 km/Std. verdoppelt werden. Die Verspätungen der Busse konnten halbiert werden. Es werden jährlich Einnahmen von rund 200 Millionen Euro erwartet, die wiederum in den öffentlichen Personennahverkehr investiert werden sollen. Administrativ verläuft die Einführung des Road Pricing ebenfalls ohne grosse Probleme: Es besteht die Möglichkeit, die Gebühr mit Kreditkarte per Computer, Post, Telefon (SMS) oder in ausgewählten Läden zu bezahlen.

In der Schweiz hat bisher keine Stadt ein umfassendes Road Pricing eingeführt, da die Stau-problematik noch nicht als so gravierend betrachtet wurde. Bei einzelnen Strassenabschnitten

wurde jedoch bereits die Erhebung einer Gebühr in die Planung einbezogen, bisher aber nicht eingeführt.

In der Agglomeration Luzern konnten in den letzten Jahren keine bedeutenden Investitionen in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs getätigt werden, welche dessen Attraktivität markant gesteigert hätten. Aufgrund der Sparprogramme auf nationaler und kantonaler Ebene, aber auch aufgrund des grossen Investitionsbedarfs bei den städtischen Gebäuden, besteht nun die Gefahr, dass die vorgesehenen Ausbauten im Bereich der S-Bahn und der Businfrastruktur wiederum für längere Zeit aufgeschoben oder ganz gestrichen werden. Die von der Stadt Luzern getätigten Rückstellungen für Mobilitätsprojekte können hier lediglich einen kleinen Beitrag leisten. Soll der motorisierte Individualverkehr nachhaltig auf ein verträgliches Mass reduziert werden, so sind zudem weitere finanzielle Mittel für die Attraktivierung des Langsamverkehrs (Fussgänger, Velo) notwendig.

Die Stadt Luzern könnte im Bereich des Road Pricing in der nationalen Diskussion eine Vorreiterrolle übernehmen. Der Stadtrat wird daher ersucht, das Thema Road Pricing für die Stadt Luzern in einem Bericht umfassend darzulegen. Die nachfolgend aufgeführten Aspekte sollen im Bericht behandelt werden.

a) Grundformen des Road Pricing

Die grundsätzlich möglichen Grundformen eines Road Pricing sind bezogen auf die Gegebenheiten der Stadt Luzern aufzuzeigen und deren Vor- und Nachteile darzulegen. Grundformen sind beispielsweise die Gebührenerhebung auf einzelnen Streckenabschnitten (z. B. auf der Seebrücke), für die Zufahrt zu einer Zone und/oder die Fahrt innerhalb einer oder mehrerer Zonen (Area Licensing) oder die Erhebung bei der Passierung eines Kordons (Cordon Pricing) um die Stadt oder ausserhalb der Stadt.

In diesem Zusammenhang ist auch die Frage des Einbezugs der Agglomerationsgemeinden anzugehen, und es sind dazu Lösungsvorschläge auszuarbeiten.

b) Formen der Gebührenerhebung

Die heute technisch und betrieblich möglichen Formen der Gebührenerhebung sind unter Berücksichtigung der neusten Entwicklungen darzulegen (z. B. automatische Gebührenerhebung über Magnetkarte oder Chipkarte). Es ist aufzuzeigen, welche Systeme heute und aufgrund der technischen Entwicklung zukünftig bei der Anwendung in der Stadt Luzern am praktikabelsten erscheinen.

c) Verwendung der Einnahmen

Die Einnahmen sollen für den Ausbau und die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs verwendet werden. Es ist aufzuzeigen, welche Ausbauten damit mittel- und langfristig ermöglicht werden und welche Veränderungen des Modal-Split bzw. welche Verlagerungen des Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr damit bewirkt werden können.

d) Zuständigkeiten und politische Umsetzbarkeit

Grundsätzlich erlaubt die heutige eidgenössische Gesetzgebung (Bundesverfassung) die Erhebung von Strassenbenützungsgebühren auf der kommunalen Ebene nicht. Es besteht jedoch die Möglichkeit, abgestützt auf ein konkretes Projekt die eidgenössischen Räte um eine Ausnahmegewilligung zu ersuchen. Im Bericht ist aufzuzeigen, welche Anforderungen erfüllt werden müssen, damit gute Chancen für eine Ausnahmegewilligung bestehen. Im Weiteren sollen Strategien aufgezeigt werden, welche dem Road Pricing in der Schweiz zum Durchbruch verhelfen können. Beispielsweise ist ein gemeinsames Vorgehen mit anderen Schweizer Städten in dieser Frage abzuklären.

e) Nachhaltigkeitsbetrachtung

Die favorisierte Road-Pricing-Lösung für die Stadt bzw. Agglomeration Luzern ist anhand ausgewählter Kriterien einer Nachhaltigkeitsprüfung zu unterziehen. Es sind die sozialen, ökologischen und ökonomischen Auswirkungen abzuschätzen und in einen Vergleich mit den bereits erarbeiteten Mobilitätsstrategien zu stellen.

Beat Züsli
namens der SP-Fraktion