



Einfache Anfragen

Einfache Anfrage Susanne Schmid-Keller: Road Pricing auch in St.Gallen; Beantwortung

Am 22. Januar 2008 reichte Susanne Schmid-Keller die beiliegende Einfache Anfrage betreffend "Road Pricing auch in St.Gallen" ein.

Der Stadtrat beantwortet die Einfache Anfrage wie folgt:

1. „Road Pricing“ ist heute ein bekannter, aber nicht immer präzise definierter und abgegrenzter Begriff. Deshalb vorab die folgende Systematisierung: Generell wird vom „Mobility Pricing“ ausgegangen, umfassend alle benützungsbezogenen Abgaben des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs für Infrastrukturnutzungen und Dienstleistungen. Dazu gehören u.a. die öV-Tarife, die Parkplatzgebühren und das Road Pricing.

Road Pricing bedeutet die Benützung einer Strasse gegen Entgelt. Wichtigste Zwecke sind die Verkehrslenkung und die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung. Je nach Ausgestaltung werden wiederum verschiedene Arten unterschieden: Auf Autobahnen oder Autostrassen gibt es das Objektpricing (Bepreisung eines Strassenabschnittes), das integrale Netzpricing (Bepreisung eines gesamten Netzes oder Netzteils) und das Value Pricing (Mehrwert in Form von Stauumfahrungen). Für Agglomerationen sind das Kordonpricing (Bepreisung eines Agglomerationsgürtels, Modell Stockholm), das Area Licensing / Stadtvignette (Bepreisung einzelner Zonen, Modell London) und das umfassende Gebietspricing (Kombination von Netzpricing und Area Licensing) denkbar.

2. Die heutige Autobahnvignette und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sind eigentlich Formen des Netzpricing, sie basieren auf speziellen Bestimmungen der Bundesverfassung. Im Übrigen verlangt die Bundesverfassung aber die gebührenfreie



Benützung der Strassen (Art. 82 Absatz 3). Zulässig sind lediglich Abgaben auf bestimmten Bauwerken wie Brücken oder Tunnels, wobei solche Regelungen im Einzelfall vom Parlament zu bewilligen sind. Einziges realisiertes Beispiel in der Schweiz ist bis heute die Erhebung einer Abgabe für das Befahren des Strassentunnels am Grossen Sankt Bernhard. Verschiedene weitere Projekte der letzten Jahre mit einer Road Pricing - Finanzierung wurden nicht realisiert: Relativ konkret waren entsprechende Vorhaben in Bern (Schanzentunnel) und Genf (Traversée de la Rade). In beiden Fällen hatte der Bundesrat die Bereitschaft signalisiert, dem Parlament eine entsprechende Ausnahmegewilligung zu beantragen. Die beiden Vorlagen scheiterten jedoch in den lokalen Volksabstimmungen.

3. Der Bundesrat hat kürzlich beschlossen, die Einführung von Strassenbenützungsgeldern in Städten und Agglomerationen grundsätzlich zu ermöglichen. Als erster Schritt sollen die rechtlichen Grundlagen für die Durchführung entsprechender Versuche geschaffen werden. Will eine Stadt oder Agglomeration einen Road Pricing - Versuch durchführen, so hat sie vorgängig in einem Dossier nachzuweisen, dass die wesentlichen Voraussetzungen für eine erfolgreiche Umsetzung erfüllt sind. Dazu ist unter anderem das Gebiet festzulegen, in welchem Road Pricing generell gilt. Das vorgesehene Abgabensystem muss auf die vorhandene Verkehrsinfrastruktur und die übrigen Verkehrsmassnahmen abgestimmt sein, damit die zu erwartenden Folgen - etwa die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr - bewältigt werden können. Zudem müssen die Städte belegen, dass den Auswirkungen auf Wirtschaft und Umwelt Rechnung getragen wird. Die Versuche sollen wissenschaftlich begleitet und die Veränderungen auf den Verkehrsablauf, das lokale Gewerbe und die Umwelt erfasst und ausgewertet werden. Verlaufen die Versuche positiv, so soll in einem zweiten Schritt die Rechtsgrundlage für die definitive Einführung von Road Pricing in Städten und Agglomerationen geschaffen und Artikel 82 Absatz 3 der Bundesverfassung angepasst werden.
4. Der Stadtrat ist durchaus bereit, sich mit den Vor- und Nachteilen von Road Pricing auseinanderzusetzen (Frage 1), insbesondere auch im Hinblick auf die Situation in der Stadt St.Gallen und der Agglomeration St.Gallen (Fragen 2, 3 und 4). Die heutigen - und besonders die in der Zukunft zu erwartenden - Probleme im Zusammenhang mit dem motorisierten Individualverkehr verlangen die sachliche und unvoreingenommene Prüfung und Einbeziehung neuer Lösungen. Grundsätzlich ist das Mobility Pricing und speziell ein - wie auch immer ausgestaltetes - Road Pricing ein interessantes Instrument für eine effiziente und zweckmässige Nutzung der Verkehrsinfrastruktur. Wenn die verschiedenen Voraussetzungen für dessen Einsatz gegeben sind und die richtige konkrete Einsatzart gewählt wird, bietet das Road Pricing eine Chance, verschiedenen Interessen sowohl aus der



Sicht der Öffentlichkeit wie auch aus der Sicht des Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen. Dazu gehören eine optimale Nutzung der Strassenflächen, die Reduktion unnötiger Fahrten, die Vermeidung von Staus, die Verbesserung der Erreichbarkeit etc. Neben diesen verkehrslenkenden Effekten bietet das Road Pricing zudem die Möglichkeit, neue Finanzierungslösungen im Verkehrsbereich umzusetzen.

5. Allerdings ist das Road Pricing keineswegs unproblematisch. Bei einer konkreten Einführung sind die Auswirkungen in verschiedener Hinsicht sorgfältig zu prüfen und gegenüber den positiven Effekten abzuwägen. Mit solchen pauschalen Verkehrsabgaben ist grundsätzlich eine Benachteiligung von finanziell schwächeren bzw. eine Bevorzugung von finanziell stärkeren Bevölkerungsgruppen verbunden. Nachteile werden auch befürchtet für die wirtschaftliche Situation in den Innenstädten, insbesondere für das Gewerbe. Mit einer „Bepreisung“ der Fahrt in die Innenstadt wird wiederum die Entwicklung von Einkaufszentren etc. in den Agglomerationsgürteln gefördert, was seinerseits den Ruf nach umfassendem „Gebietspricing“ nach sich zieht. Die Situation in einer Stadt wie St.Gallen ist in dieser Beziehung aber anders als in Grossmetropolen wie London oder Stockholm.
6. Diese kurzen Hinweise auf Nachteile und Probleme zeigen, dass Road Pricing - Lösungen angesichts des zu erwartenden Widerstandes aus betroffenen Kreisen nur dann realistisch sein dürften, wenn der Druck der realen Verkehrsprobleme zu solchen Lösungen zwingt. Dies dürfte für die Stadt St.Gallen - anders als bei den erwähnten grossen Metropolen - derzeit (noch) nicht der Fall sein. In St.Gallen ist die Verkehrsqualität im Vergleich zu andern Städten in der Schweiz nach wie vor relativ gut, die Stauzeiten liegen unter dem Durchschnitt. In dieser Situation dürften die politische Grundlage und die ausreichende breite Akzeptanz für Road Pricing derzeit nicht gegeben sein.
7. In der Einfachen Anfrage wird in den Ziffern 2, 3 und 4 nach konkreten Möglichkeiten für Stadt und Agglomeration gefragt. Diese Fragen können derzeit nur eingeschränkt mit folgenden Anmerkungen beantwortet werden:
 - Was die Durchführung eines Versuches gemäss der neuen Bundesregelung angeht, so sind auch die Kosten zu beachten. Die Technologie zur Erhebung von Strassenbenützungsgebühren in Städten und Agglomerationen ist zwar vorhanden, deren Installation und Unterhalt im Vergleich mit den zu erwartenden Erträgen jedoch sehr kostspielig. Für die Abschätzung der Auswirkungen geplanter Abgabesysteme wäre ein zeitlich befristeter Versuch für alle Motorfahrzeuge notwendig. Die Kosten für einen solchen umfassenden Versuch sind aber sehr gross; sie entsprechen etwa den Kosten für die



definitive Umsetzung. Versuche mit Road Pricing sollten deshalb nur dann ins Auge gefasst werden, wenn die Ziele klar bekannt und die Erfolgsaussichten gross genug sind, so dass die Versuchsanordnung auch als Definitivum Bestand haben könnte.

- Wenn für das Stadtgebiet der verkehrliche Leidensdruck für Road Pricing derzeit als gering einzustufen ist, dann gilt dies für die Agglomeration erst recht. Bei der Beantwortung einer Anfrage aus dem Kantonsparlament vor Jahresfrist hat die Regierung die Akzeptanz in der Bevölkerung stark in Zweifel gezogen und eine Vorreiterrolle abgelehnt. In der Bearbeitung des Agglomerationsprogramms ist denn auch von keiner Seite Road Pricing als sinnvolle Massnahme eingebracht worden. Als schwierig würde sich auch die zweckmässige Abgrenzung des Geltungsgebietes gestalten. Je nach Art des Abgabesystems wären dafür nicht nur Gemeinde- und Kantonsstrassen, sondern auch die Autobahn betroffen und mehrere Gemeinden involviert. Eine entsprechende verkehrsplanerische und politische Einigung dürfte sich als ausserordentlich schwierig erweisen.
- Mit dem Neuen Finanzausgleich und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) und dem damit verbundenen Übergang der Verantwortung für die Nationalstrassen zum Bund fällt die Bepreisung von Autobahnen und Autostrassen gänzlich in den Kompetenzbereich des Bundes. Der Kompetenzbereich für Stadt und Kanton für das Road Pricing in der Stadt und Agglomeration St.Gallen reduziert sich somit auf Versuche ohne die Nationalstrassen.

8. Der Stadtrat wird weiterhin die Entwicklung im Zusammenhang mit dem Road Pricing verfolgen. Derzeit sind aber konkrete Massnahmen nicht realistisch.

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Einfache Anfrage vom 22. Januar 2008

