



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

**Wurde anlässlich der
44. Ratssitzung vom
17. April 2008 beantwortet.**

Antwort

auf die

Interpellation Nr. 345 2004/2009

von Yves Holenweger

namens der SVP-Fraktion

vom 3. Dezember 2007

(StB 210 vom 12. März 2008)

Zurück ins tiefste Mittelalter – wieder Strassenzölle in Luzern und Umgebung

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

In der Interpellation werden 18 konkrete Fragen zum Thema Roadpricing gestellt. Anlass für die Interpellation war der Beschluss des Bundesrates, dass die Einführung von Strassenabgaben in Städten und Agglomerationen ermöglicht werden soll. Der Bundesrat stützte sich dabei auf umfangreiche Untersuchungen und Abklärungen.

Bevor auf die gestellten Fragen der Interpellation detailliert eingegangen wird, kann festgehalten werden, dass der Grosse Stadtrat von Luzern sich schon im Juni 2005 mit der Thematik des Roadpricings auseinandergesetzt hat. Er hat damals die Motion 341 2000/2004 „Roadpricing zur Förderung des öffentlichen Verkehrs“ als Postulat überwiesen. Der Stadtrat hatte in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass ein Roadpricing geprüft werden sollte, falls die rechtlichen und technischen Bedingungen gegeben wären, und dass ein Roadpricing für die Agglomeration, nicht für die Stadt allein, konzipiert werden müsste. In diesem Sinne wäre der Stadtrat bereit, sich an einem Pilotprojekt unter der Federführung des Kantons zu beteiligen.

Damit Versuche mit Roadpricing in den Städten durchgeführt werden können, muss gemäss Bundesamt für Justiz ein entsprechendes Bundesgesetz geschaffen werden. Festzulegen sind insbesondere die maximale Höhe, der Gegenstand der Abgabe und der Kreis der Abgabepflichtigen. Will eine Stadt nach der Einführung dieses Gesetzes einen 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 Roadpricing gilt. Das vorgesehene Abgabesystem muss auf die vorhandene Verkehrsinfrastruktur und die übrigen Verkehrsmassnahmen abgestimmt sein, damit die zu erwartenden Folgen – etwa die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr oder der Ausweichverkehr über andere Routen – bewältigt werden können. Zudem müssen die Städte

Stadt Luzern
Sekretariat Grosse Stadtrat
Hirschengraben 17
6002 Luzern
Telefon: 041 208 82 13
Fax: 041 208 88 77
E-Mail: SK.GRSTR@StadtLuzern.ch
www.StadtLuzern.ch

belegen, dass den Auswirkungen auf Wirtschaft und Umwelt Rechnung getragen wird. Eine Durchführung von Versuchen kann aus unterschiedlichen Gründen angezeigt sein. Traditionellerweise standen die Überprüfung prognostizierter Auswirkungen und die Analyse der technischen Machbarkeit von Erhebungssystemen im Vordergrund. Wie das Beispiel Stockholms gezeigt hat, kann ein Versuch aber auch dazu dienen, die positiven Aspekte von Roadpricing zu veranschaulichen und damit Akzeptanz für eine spätere definitive Einführung dieser Massnahme zu schaffen.

Roadpricing soll längerfristig nicht unbedingt eine zusätzliche Abgabe darstellen. Bezüglich allfälliger Kompensationen steht ein Ausgleich durch Reduktion oder allenfalls sogar der vollständige Ersatz pauschal erhobener Abgaben wie der Autobahnvignette und der Motorfahrzeugsteuer im Vordergrund. Auf diesem Weg würde das Potenzial von Roadpricing oder Mobility-Pricing, wie es besser genannt werden müsste, zur effizienteren Bewirtschaftung des Strassenraumes wirkungsvoll ausgeschöpft. Da die Erhebung der Motorfahrzeugsteuern in die Kompetenz der Kantone fällt, setzen Eingriffe des Bundes in diesem Bereich aber eine entsprechende Verfassungsänderung voraus.

Die konkreten Fragen der Interpellation beantwortet der Stadtrat wie folgt:

Zu 1.:

Ist es korrekt, dass der Stadtrat ernsthaft erwägt, sich an diesem Projekt zu beteiligen?

Der Stadtrat ist bereit, sich an einem Versuch zu beteiligen, welcher unter der Federführung des Kantons und unter Einbezug der ganzen Agglomeration durchgeführt wird.

Zu 2.:

Was erhofft er sich davon?

Er erhofft sich Klarheit darüber, ob Roadpricing als Mittel zur Lösung der Verkehrsprobleme in der Stadt, insbesondere der Verkehrsüberlastung des Stadtzentrums zu den Hauptverkehrszeiten, Luzern tauglich ist.

Zu 3.:

Warum will der Stadtrat bei einer solch negativen Massnahme eine Vorreiterrolle übernehmen und sich im Kanton Luzern als eine Gemeinde, welche die kleinen Leute abkassiert und abzockt, positionieren?

Der Stadtrat will die Stadt Luzern nicht als Gemeinde positionieren, welche die „kleinen Leute“ abzockt, er will aber dafür sorgen, dass in der Stadt Luzern der wirtschaftlich notwen-

dige Verkehr auch zu den Hauptverkehrszeiten ermöglicht wird. Vor dieser Zielsetzung ist die Massnahme keineswegs negativ.

Zu 4.:

Will er dies in Eigenregie machen und Luzern endgültig als Steuerhölle deklassieren?

Wie bereits erwähnt, will sich der Stadtrat an einem Versuch nur unter der Federführung des Kantons und unter Einbezug der Agglomerationsgemeinden beteiligen. Dabei soll die steuerliche Belastung des Individualverkehrs insgesamt nicht à priori erhöht werden.

Zu 5.:

Will der Stadtrat diesen Versuch auf die Stadt Luzern begrenzen?

Der Versuchssperimeter müsste gemeinsam mit dem Kanton und den Agglomerationsgemeinden festgelegt werden.

Zu 6.:

Oder hat er die Absicht, diesen Versuch in Zusammenarbeit mit den Agglomerationsgemeinden durchzuführen?

Siehe Antworten auf die Fragen 1, 4 und 5.

Zu 7.:

Wenn Ja, hat er hierzu schon Kontakt aufgenommen mit den Gemeinden Kriens, Horw, Emmen, Littau, Ebikon?

Nein, eine Kontaktaufnahme hat bisher nicht stattgefunden. Nochmals: Der Stadtrat ist der Meinung, dass der Kanton die Federführung haben müsste.

Zu 8.:

Wie ist die Meinungslage zu diesem Thema in diesen Gemeinden?

Sie ist dem Stadtrat nicht bekannt.

Zu 9.:

Wie stellt sich der Stadtrat zur Meinung des TCS, dass dies eine unsoziale Massnahme ist, welche Menschen, welche sich nur knapp ein Auto leisten können, dies aber vielfach für die Arbeit dringend benötigen, schwer belastet?

Jedes Gut hat seinen Preis. Und nach marktwirtschaftlichen Regeln wird der Preis dann erhöht, wenn ein Gut knapp wird. Wenn also zu gewissen Zeiten das Gut „Strasse“ knapp ist, ist es logisch, wenn die Benützung der Strasse in diesen Zeiten grosser Verkehrsbelastung mehr kostet. Wenn dadurch ermöglicht wird, dass der wirtschaftlich notwendige Verkehr und der öffentliche Verkehr wieder fliessen kann, so hilft dies mit, den Wirtschaftsraum Luzern zu sichern. Und dies wiederum wirkt sich für alle in diesem Raum wohnhaften und tätigen Personen letztlich positiv aus, zum Beispiel über einen tieferen Steuersatz. Der Stadtrat ist deshalb nicht der Meinung, dass es sich bei Roadpricing um eine unsoziale Abgabe handelt.

Zu 10.:

Ist sich der Stadtrat bewusst, dass so ein Versuch bei den Geschäften zu erheblichen Umsatzeinbussen führen würde?

Diesem Aspekt müsste bei der Definition der Versuchsanordnung Beachtung geschenkt werden. Im Laufe eines allfälligen Versuchs müssten die Auswirkungen dann detailliert untersucht werden. Ein funktionierendes Verkehrssystem könnte sich aber ganz im Gegenteil positiv auf die wirtschaftliche Tätigkeit in der Stadt Luzern auswirken.

Zu 11.:

Wie hoch schätzt der Stadtrat die dadurch entstehenden Steuereinbussen ein?

Der Stadtrat ist zum heutigen Zeitpunkt nicht in der Lage zu beurteilen, welchen Einfluss Roadpricing auf die Steuererträge der Stadt Luzern hätte. Ein funktionierendes Verkehrssystem wirkt sich tendenziell aber positiv auf die Wirtschaft und damit auf die Steuererträge aus.

Zu 12.:

Wie hoch schätzt der Stadtrat die Installationskosten für ein Road-Pricing-System ein?

Diese Frage kann zum heutigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden, da noch keine konkreten Vorstellungen über das Gebiet, in welchem Roadpricing zur Anwendung kommen soll, bestehen. Ebenso wenig hat eine Systemevaluation stattgefunden.

Zu 13.:

Welchen Prozentsatz hat die Stadt Luzern davon zu übernehmen?

Auch diese Frage lässt sich zum heutigen Zeitpunkt noch nicht beantworten. Neben dem Kostenteiler für die Aufwendungen würde natürlich auch ein Kostenteiler für die Erträge festgelegt werden.

Zu 14.:

Entstehen durch die Installationskosten für die Stadt Luzern nicht derart hohe Aufwendungen, dass diese erst bei einem langjährigen Versuch überhaupt gedeckt werden könnten?

Auch diese Frage lässt sich mit dem heutigen Kenntnisstand nicht beantworten.

Zu 15.:

Wie werden allfällige Überschüsse verwendet?

Es wären verschiedene Möglichkeiten denkbar; aus Sicht des Stadtrates müssten die Erträge aber dem Gesamtverkehr zugute kommen. Ein Abfluss in die allgemeine Kasse ist nicht anzustreben.

Zu 16.:

Ist der Stadtrat bereit, vor der Einführung eines Versuchsbetriebes diesen Beschluss, angesichts eines so heiklen Geschäftes, dem obligatorischen Referendum zu unterstellen?

Der Stadtrat ist der Meinung, dass der Versuch unter der Federführung des Kantons stehen müsste. Die Form der Mitwirkung müsste zum gegebenen Zeitpunkt thematisiert werden.

Zu 17.:

Wie verhält sich das Ziel zur Einführung von Strassenzöllen mit den Aussagen und Zielen der CS-Studie und der Studie von Basler & Partner? In diesen Studien wird die rückständige wirtschaftliche Situation von Stadt und Kanton Luzern beanstandet. Entsprechend werden auch Vorschläge über wirtschaftliche Impulse gemacht, welche mittels Steuersenkungen erreicht werden sollen. Die Einführung widerspricht ja gerade im Höchstmass diesen Fachberichten?

Der Stadtrat ist nicht der Meinung, dass Road- oder Mobility-Pricing den Zielen der genannten Studien zuwiderläuft. Die Begründung dazu gibt die Antwort auf die Frage 9.

Zu 18.:

Warum lässt der Stadtrat von der CS eine solch teure Studie erstellen, wenn er die Argumente im Abstimmungskampf Fusion Luzern-Littau verwendete, aber nun in der Tagespolitik absolut widersprüchlich und entgegengesetzt handelt und die Bürger schröpfen will?

Siehe dazu Antwort auf die Fragen 9 und 17.

Zusammenfassend ist der Stadtrat gestützt auf die vom Bundesrat ausgearbeiteten umfangreichen Unterlagen klar der Meinung, dass Road- oder Mobility Pricing positive Auswirkungen auf die Verkehrsverhältnisse hätte. Für jeden Wirtschaftsstandort sind die ständige Erreichbarkeit von aussen und rasche Verkehrsbeziehungen im Innern von grosser Bedeutung. Mobility-Pricing könnte dazu einen Beitrag leisten. Ein Versuch mit Road- oder Mobility-Pricing in der Stadt Luzern müsste nach Ansicht des Stadtrates aber unter der Federführung des Kantons stehen. Die Agglomerationsgemeinden müssten in den Versuch einbezogen werden.

Stadtrat von Luzern

