Stadt
Luzern
Stadtrat

Stellungnahme

zur

Motion
Nr. 341 2000/2004

von Beat Züsli
namens der SP-Fraktion
vom 9. Januar 2004

Wurde anlässlich der 10. Ratssitzung vom 9. Juni 2005 als Postulat überwiesen.

Road Pricing zur Förderung des öffentlichen Verkehrs

Der Stadtrat nimmt zur Motion wie folgt Stellung:

In der Motion wird verlangt, das Thema Roadpricing für die Stadt Luzern in einem Bericht umfassend darzulegen. In diesem Bericht sollen die Grundformen des Roadpricings unter Einbezug der Agglomerationsgemeinden, die Formen der Gebührenerhebung, die Verwendung der Einnahmen, die politische Umsetzbarkeit sowie die Nachhaltigkeitsbetrachtungen für eine Einführung in der Stadt Luzern untersucht werden.

Der Stadtrat beobachtet die schweizweite Diskussion über Verkehrsbeeinflussungen, insbesondere Roadpricing, aufmerksam. Der aktuelle Stand präsentiert sich wie folgt:

Prinzipiell kann das Instrument Roadpricing für zwei massgebende Ziele eingesetzt werden: Zur Finanzierung von Strasseninfrastrukturen und/oder zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens.

Es gibt viele Ansätze, das Verkehrsverhalten zu ändern bzw. den ÖV zu fördern:

- Verkehrsmanagement auf Hochleistungsstrassen (z. B. Verkehrsbeeinflussungssysteme, begrenzte Zufahrten, Tropfenzählsysteme),
- Bewirtschaftung des städtischen Strassennetzes mit Verkehrssteuerungsmassnahmen (z. B. Buspriorisierung, Pförtneranlagen),
- Parkraumbewirtschaftung,
- Aus- und Neubauten des Strassennetzes,
- Angebotserweiterungen und Marketingmassnahmen im ÖV,
- Nachfragebeeinflussung mit preislichen Mitteln, wie das Roadpricing oder die LSVA.

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

Alle Massnahmen haben ihre Vor- und Nachteile. Mittels Pförtneranlagen wird der Verkehrsablauf in Luzern bereits gesteuert. Pförtneranlagen können das Verkehrsverhalten beeinflussen, alleine aber nicht den Verkehrsablauf optimieren. Zusätzlich leistet die Parkraumbewirtschaftung in Luzern einen Beitrag zur Änderung des Verkehrsverhaltens. Ein Aus- und Neubau von Verkehrsanlagen ist im Zentrum der Stadt nicht sinnvoll. Mit dem im Agglomerationsprogramm vorgesehenen Konzept zur Umfahrung des Zentrums (Bypass A 2, Spange Süd und Nord), den gleichzeitigen Angebotserweiterungen im ÖV und unterstützenden Lenkungsmassnahmen kann der Modalsplit im Zentrum zu Gunsten des ÖV gesteigert werden. Der Stadtrat betrachtet das Roadpricing als eine zu prüfende Massnahme zur Verkehrsbeeinflussung.

Es gibt mehrere Arten der Nachfrage- bzw. Verkehrsverhaltensbeeinflussung mit preislichen Mitteln:

- Roadpricing kann auf einzelnen Strassenabschnitten zur Finanzierung von Strassenbauprojekten angewendet werden. Praktisch wurde dieses Instrument bei Brückenbauten z. B. in Skandinavien, bei den Tunnelbauten St. Bernard, Mont Blanc oder Arlberg und an städtischen Strassenabschnitten in Lyon oder Rostock umgesetzt. Die Gebührenerhebung erfolgt jeweils an Zahlstellen oder über Erkennungssysteme mit Rechnungsstellung.
- Für die Finanzierung ganzer Netze werden Autobahn- bzw. Nationalstrassengebühren erhoben. In der Schweiz wurden so die Vignetten eingeführt.
- Das „Kordon Pricing" ist eine Gebührenerhebung an den Ein- und Ausfahrten in einem definierten Gebiet, sodass der Binnenverkehr nicht erfasst wird. Beispiele in Europa sind hierfür die Städte Trondheim, Bergen und Oslo sowie Rom. Die norwegischen Städte nutzen die Gebühren lediglich als Finanzquelle für Strassenbauprojekte. Singapur und Hongkong sind die klassischen Beispiele für Verkehrsminderung und -beruhigung mittels Gebührenerhebung für die Einfahrt in den City-Bereich.
- Das „Area Licensing" erfasst auch den Binnenverkehr bei einer zeitabhängigen Gebührenerhebung an den Ein- und Ausfahrten in einem definierten Gebiet. Bekannt hiefür ist das Beispiel London.
- Die Methode des distanzabhängigen Pricings wurde in Städten noch nicht realisiert. Dieses Instrument gibt es zurzeit nur für Lastwagen in Form der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in der Schweiz oder in Grossbritannien, hier „Lorry Road User Charging" (LRUC) genannt.
- Das komplexe Gebietspricing kann die Gebühren z. B. abhängig von der Fahrzeuggrösse, des Fahrzeugtyps, des Verkehrsaufkommens, der Tageszeit oder der Strassenkategorie erheben. Für dieses System gibt es bisher nur Prototypen. Im Gegensatz zu den anderen Systemen werden spezielle Bordcomputer benötigt.

Als Gebühren-gestützte Lenkungsmassnahme im Agglomerationsprogramm Luzern käme am ehesten ein „Kordon Pricing" oder „Area Licensing" in Frage, noch besser das komplexe

Gebietspricing, denn hier soll der das Zentrum querende MIV auf die Umfahrungsalternative gelenkt werden, der Ziel- und Quellverkehr aber weiter möglich sein.

Problematisch ist die politische Umsetzbarkeit. In der Schweiz ist Roadpricing nach Art. 82 Abs. 3 der Bundesverfassung, wonach die Benützung öffentlicher Strassen gebührenfrei ist, grundsätzlich ohne eine Änderung der Verfassung nicht umsetzbar. Die Bundesversammlung kann Ausnahmen bewilligen. Die Zustimmung zu Ausnahmen mittels Referendum ist jedoch ungewiss, wie die abgelehnten Vorlagen zur Finanzierung der „Traversée de la Rade" in Genf oder des Schanzentunnels in Bern zeigen. Neben grundsätzlichen Vorbehalten sind auch weiterhin verfahrensspezifische Gesichtspunkte, wie z. B. Aspekte des Datenschutzes nicht abschliessend geklärt. Der Bund hat sich bereit erklärt, die Einführung von Roadpricing ohne Änderung des Gesetzes im Zusammenhang mit den Agglomerationsprogrammen als Pilotprojekte zu fördern.

Zurzeit werden vom ASTRA (Bundesamt für Strassen) Forschungsprojekte zum Thema Roadpricing gestartet. Dabei geht es um rechtliche wie auch technische und politische Fragen, unter anderem auch um mögliche Zonenabgrenzungen sowie Auswirkungen auf die heutigen Verkehrsfinanzierungen. Begleitend hierzu wird die Auslösung eines Pilotprojektes in Zürich, in Zusammenarbeit von ASTRA, Kanton und Stadt Zürich, geprüft.

Vor diesem Hintergrund macht es wenig Sinn, wenn die Stadt Luzern im heutigen Zeitpunkt einen eigenen Bericht verfasst. Zudem wäre in eine Prüfung bzw. Planung eines Roadpricings für die Stadt Luzern die gesamte Agglomeration mit einzubeziehen, da die Haupteinfallsstrassen der kantonalen Kompetenz unterstehen und die Auswirkungen auch das Gebiet der Nachbargemeinden tangieren. Der Stadtrat ist deshalb der Meinung, dass ein allfälliges Roadpricing-Projekt unter der Federführung des Kantons Luzern erarbeitet werden müsste, und zwar erst ab dem Zeitpunkt, ab dem eine entsprechende gesetzliche Grundlage besteht. Der Stadtrat wird sich im Rahmen der Vernehmlassung zum Agglomerationsprogramm entsprechend vernehmen lassen.

Für den Erfolg des Agglomerationsprogramms ist wichtig, dass Lenkungsmassnahmen grundsätzlich Bestandteil des Konzeptes sind. Als Lenkungsmassnahmen sind in Luzern auch die bisher praktizierten, wie Pförtneranlagen und Spurabbau, tauglich und zielführend.

Aus den oben genannten Gründen lehnt es der Stadtrat ab, eine eigene Studie für ein Stadtluzerner Roadpricing zu lancieren. Er wäre aber bereit, sich an einer allfälligen Studie oder einem Pilotprojekt des Kantons und des ASTRA für die Agglomeration Luzern zu beteiligen.

Der Stadtrat lehnt die Motion ab, ist jedoch bereit, den Vorstoss im Sinne der Erwägungen als Postulat entgegenzunehmen.

Stadtrat von Luzern
StB 407 vom 27. April 2005

Stadt
Luzern
Stadtrat