

BD / Postulat Blumer-Gossau (40 Mitunterzeichnende) vom 24. April 2007

Road-Pricing

Antrag der Regierung vom 22. Mai 2007

Nichteintreten.

Begründung:

Road-Pricing, wie es heute in Grossstädten angewendet wird, dient vorab der Verkehrsregelung, insbesondere der Vermeidung von Staus bzw. Verkehrszusammenbrüchen in Innenstädten. Im Kanton St.Gallen herrschen keine vergleichbaren Verhältnisse, die eine derartige Massnahme zur Verminderung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) erforderten. In Bezug auf den Schadstoff-Ausstoss leuchtet ein, dass mit einer Reduktion des MIV durch Road-Pricing eine Reduktion des CO₂-Ausstosses einhergeht. Ein nachhaltiger Effekt wäre aber nur von einer grossflächigen Einführung in dicht besiedeltem Gebiet zu erwarten. Auch diese Voraussetzungen liegen im Kanton St.Gallen nicht vor. Die aktuellen Ergebnisse von Untersuchungen auf Bundesebene zeigen folgende Erkenntnisse:

Der Forschungsbericht «Road-Pricing Modelle auf Autobahnen und in Stadtregionen» unterscheidet mehrere Arten des Road-Pricing: Das Objektpricing (Bepreisung eines Strassenabschnitts), das Netzpricing (Bepreisung eines gesamten Netzes oder Netzteils) und das Value Pricing (Mehrwert in Form von Stauumfahrungen) sind Modelle, die auf Autobahnen oder Autostrassen Anwendung finden könnten. Kordonpricing (Bepreisung eines Agglomerationsgürtels, Modell Stockholm), Area Licensing / Stadtvignette (Bepreisung einzelner Zonen, Modell London) und umfassendes Gebietspricing (Kombination von Netzpricing und Area Licensing) beschreiben Modelle für Agglomerationen.

Zu all diesen Modellen gibt es umgesetzte Beispiele. Auch die Schweiz betreibt mit der Autobahnvignette und der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Road-Pricing Modelle im Sinn des Netzpricing. Road-Pricing Modelle in Agglomerationsgebieten sind in der Schweiz bisher nicht umgesetzt worden.

Mit der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) sowie dem damit verbundenen Übergang der Verantwortung für die Nationalstrassen zum Bund fällt die Bepreisung von Autobahnen und Autostrassen gänzlich in die Kompetenz des Bundes. Die Kompetenz für Road-Pricing im Kanton St.Gallen reduziert sich somit auf die Modelle in den Agglomerationen ohne Nationalstrassen. Eine weitere Voraussetzung für ein geeignetes Modell bildet zudem die Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden, weil eine Bepreisung der wenigen Kantonsstrassen in den Agglomerationen keinen Sinn ergeben würde.

Im Bericht des Bundesrates zur möglichen Einführung von Road-Pricing in der Schweiz als auch im Forschungsbericht «Road-Pricing Modelle auf Autobahnen und in Stadtregionen» kommt klar zum Ausdruck, dass die Ziele der Road-Pricing Modelle (z.B. Verkehrslenkung, Verkehrsfinanzierung) auf eine breite Akzeptanz in der betroffenen Bevölkerung abzustützen sind. Im Postulatsbericht des Bundes wird darauf verwiesen, dass die Verkehrsbenützerinnen und Verkehrsbenützer überzeugt sein müssen, «dass ein Verkehrsproblem besteht und sich dieses nicht einfach mit andern Mitteln, etwa einem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur lösen lässt.»

Weiter hat der «publifocus Road-Pricing» klar aufgezeigt, dass die Vorstellungen über Road-Pricing in der Bevölkerung weit auseinander klaffen. Verschiedene Faktoren wie Leidensdruck, Verkehrsfinanzierung, Verwendung der Einnahmen usw. beeinflussen das Akzeptanzverhalten. Eine Adaption eines bestehenden Modells in ein anderes Umfeld würde folglich zu grossem Konfliktpotenzial führen.

Die Regierung beurteilt den Leidensdruck im Kanton St.Gallen als gering bis sehr gering. Die Situation kann beispielsweise nicht mit London City verglichen werden. Es ist anzunehmen, dass ein Road-Pricing Modell in den Agglomerationen des Kantons auf breiten Widerstand in der Bevölkerung stossen würde. Die Akzeptanzprobleme lassen sich durch den Umstand erhärten, dass in keinem der drei Agglomerationsprogramme des Kantons St.Gallen (Agglomerationsprogramm St.Gallen – Arbon/Rorschach, Agglomerationsprogramm Wil, Agglomerationsprogramm Obersee), die im Mitwirkungsverfahren entwickelt wurden, die Option eines Road-Pricing als valable Massnahme zur Verbesserung der Verkehrssituation angeführt wurde, obwohl die Agglomerationsprogramme tripartit organisiert sind und somit die ideale Plattform für ein Road-Pricing in Agglomerationen darstellen würde.

Als schwierig erweisen sich auch die rechtlichen Grundlagen. Wie allgemein bekannt, existiert auf Verfassungsstufe das Prinzip der gebührenfreien Benützung der Strassen (Art. 82 Abs. 3 der Bundesverfassung). Das Bundesamt für Justiz hat dazu die bereits früher eingennommene Haltung bestätigt, wonach sich die Kompetenz zur Erteilung von Ausnahmen ausschliesslich auf ein bestimmtes Bauwerk bzw. auf eine bestimmte Strasse beziehe. Ein Road-Pricing in der Fläche, wie dies für die Umsetzung auf Ebene Stadt oder Agglomeration erforderlich wäre, würde demgegenüber zwingend eine Änderung der Verfassung voraussetzen. Die Möglichkeiten einer Verfassungsänderung sind im Bericht des Bundesrates zur möglichen Einführung von Road-Pricing in der Schweiz aufgeführt. Derselbe Bericht weist darauf hin, dass die verfassungsrechtlichen Voraussetzungen zur generellen Zulassung von Road-Pricing erst geschaffen werden sollen, wenn sich das Interesse an dieser Option konkretisiert hat. Entsprechende Hinweise sollen sich aus dem Forschungspaket Mobility-Pricing, zu dem der erste Bericht nun vorliegt, ergeben.

Sowohl aus rechtlicher Sicht als auch aus Gründen der Akzeptanz in der Bevölkerung ist die Regierung der Auffassung, dass der Kanton St.Gallen keine Vorreiterrolle in Sachen Road-Pricing übernehmen kann. Sollten sich in Agglomerationen mit massiveren Verkehrsproblemen Road-Pricing Modelle etablieren und somit gesamtschweizerisch zu einer erhöhten Akzeptanz beitragen, können solche Massnahmen in einem entsprechenden politischen Prozess auch für die Agglomerationen im Kanton St.Gallen erwogen werden.