

Serap Kahrman

An den Gemeinderat der Stadt Zürich
Stadthausquai 17
Postfach
8022 Zürich

4. Januar 2022

Sehr geehrter Herr Gemeinderatspräsident,
Sehr geehrte Gemeinderätinnen und Gemeinderäte

Gestützt auf Art. 15 der Gemeindeordnung der Stadt Zürich reiche ich folgende Einzelinitiative ein:

Antrag

Die externen Kosten des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt Zürich sind mittels einer sog. «Stadtvignette» (Ein- und Ausfahrt der Stadt) zu internalisieren. Der Gemeinderat soll hierzu den Stadtrat beauftragen, die entsprechenden Ausgestaltungsmöglichkeiten einer solchen «City Maut» zu prüfen und ein Pilotprojekt zu starten.

Begründung

Die Stadtzürcher:innen haben vergangenen November mit knapp 60 % den Verkehrsrichtplan angenommen und mit knapp 60 % den Rosengarten-Tunnel im Jahr 2020 abgelehnt. Zudem hat der Gemeinderat soeben das Netto-Null Ziel bis 2040 beschlossen.

Die Bevölkerung wie auch die Politik hat sich damit zu einer Verlangsamung und Reduktion des motorisierten Individualverkehrs bekennt, sowie einer Reduktion der Emissionen. Aber auch dazu, dass sie bereit ist, Mobilität neu und anders in der Stadt zu denken.

Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen und schafft Zugang zu Arbeitsplätzen, Bildung, Kultur, Gesundheitsvorsorge und Erholung. Sie ist bedeutend, aber auch knapp. Denn damit das Bedürfnis gestillt werden kann, werden Ressourcen verbraucht und die Umwelt belastet – am stärksten durch den motorisierten Individualverkehr. Diese Kosten sind heute nicht internalisiert, d.h. sie werden den Verursachenden nicht angerechnet, sondern der Allgemeinheit übertragen. Der motorisierte Verkehr beeinträchtigt die Umwelt auf vielfältige Weise: er ist Hauptverursacher von Luftverunreinigungen und die stärkste Lärmquelle. Beides wirkt sich negativ auf die Gesundheit aus. Neben dem Gebäudesektor ist der Verkehrssektor der grösste Co2-Verursacher. Die daraus entstehenden CO2-Emissionen rufen den zu vermeidenden Treibhauseffekt hervor. Der Flächenverbrauch des MIV ist riesig und mindert dadurch die Freizeit- und Erholungsflächen wie auch die Biodiversität. Mit der Bodenversiegelung verändert sich auch der Grundwasserhaushalt.

Die heute vorhandenen Steuern und Abgaben setzen wenige Anreize, weniger zu fahren, internalisieren die oben genannten Kosten nicht, und es fliesst wenig in den Ausbau von öV, Fuss- und Veloverkehr: Motorfahrzeugsteuern sind für alle gleich hoch, nicht kilometerabhängig, sondern zeitbezogen. Deshalb haben sie kaum Wirkungen auf die Mobilitätsnachfrage. In einzelnen Kantonen fliesst der Ertrag zweckgebunden in Fonds, in anderen in den allgemeinen Staatshaushalt.

Die Mineralölsteuer ist zwar fahrleistungsabhängig, berücksichtigen aber zum Beispiel nicht, ob in der Stadt während der Stosszeit gefahren wird. Die Hälfte der Erträge aus der Mineralölsteuer fliesst in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV), die andere Hälfte in die allgemeine Bundeskasse.

Die Autobahnvignette wird für die Benützung der Nationalstrassen einmal jährlich und für alle gleich hoch erhoben. Der Ertrag fliesst vollständig in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr.

London und Stockholm sind bereits mit gutem Beispiel vorangegangen und haben eine City-Maut vor einigen Jahren eingeführt und das mit Erfolg. Weniger Staus, Lärm, Co2-Ausstoss, Schadstoffbelastung und Unfälle.

Natürlich sind Tempo-30-Zonen und Parkraumbewirtschaftungen ein probates Mittel, die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren. Wir brauchen aber eine ganzheitliche Lösung. Zum Beispiel wirkt sich die Parkraumbewirtschaftung nur indirekt auf den fahrenden Verkehr aus. Die Beeinflussung des Verkehrs auf einzelnen stark belasteten Achsen und zu Stosszeiten ist damit schwierig.

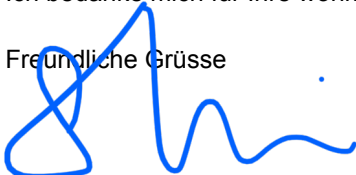
Die Stadtvignette reduziert nicht nur den motorisierten Individualverkehr. Mit den Einnahmen kann der öffentliche Verkehr, Fuss- und Veloweg gefördert werden, sodass die Sozialverträglichkeit gesichert ist.

Mit einer Stadtvignette kann auch das Gewerbe berücksichtigt werden. Zum Beispiel könnte man vorsehen, dass die bezahlten Abgaben steuerlich abgesetzt werden können. Damit aber auch das Gewerbe einen Anreiz hat, "sauberer" zu werden, könnte man diese Massnahme damit verbinden, dass bis zum Wechsel auf E-Fahrzeuge 50 % der Abgaben steuerlich abgesetzt werden können und bei vollständiger Umstellung auf E-Fahrzeuge eine 100 %-Absetzung. Diese steuerliche Absetzung könnte auch in Betracht gezogen werden für diejenigen Personen, denen es aufgrund ihrer arbeitsrelevanten Gegebenheiten nicht möglich ist, auf das Auto zu verzichten (z.B. Arbeitsbeginn vor Fahrzeiten des öV).

Autofahren wird nie gänzlich verschwinden, was auch nicht das Ziel einer Stadtvignette ist. Ziel ist es, den motorisierten Individualverkehr aufs Minimum des Notwendigen zu reduzieren, mehr Platz für den öffentlichen Verkehr, Fuss- und Velowege zu schaffen und die entstandenen Kosten wie Lärm, CO2-Emissionen, Schadstoffbelastung und Unfälle denjenigen aufzutragen, welche ihn auch verursachen.

Ich bedanke mich für Ihre wohlwollende Prüfung und Ihre vorläufige Unterstützung.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large loop followed by a series of smaller, connected loops and a final horizontal stroke.

Serap Kahrman