

Rückblick auf die Präsidentschaft Thomas Wagners

Zweimal vier Jahre Stadtpräsident

Aufbruchstimmung nach 1982 – Polarisierung ab 1986

Thomas Wagner, der am 25. April als Stadtrat ins Schulamt zurückkehrt, das er bereits zwischen 1978 und 1982 geleitet hatte, wurde 1982 mit einem Glanzresultat zum Nachfolger von Stadtpräsident Sigmund Widmer gewählt. Gleichzeitig errangen die bürgerlichen Parteien in Stadt- und Gemeinderat eine Mehrheit, was sich im Parlament 1986 wieder änderte. In den ersten vier Jahren von Wagners Präsidentschaft hatte der Stadtrat Erfolge vorzuweisen. In der zweiten Legislaturperiode kam es in der Exekutive immer mehr zur Polarisierung.

Unruhen und Unrast

Wirtschaftliche Einbrüche in den siebziger und die Jugendunruhen in den ersten achtziger Jahren hatten Spuren in der politischen Landschaft der Stadt Zürich hinterlassen. Die Spannungen zwischen der Hauptstadt und dem Kanton sowie den Agglomerationsgemeinden wuchsen. Im Ballungszentrum nahmen die öffentlichen Hand überbürdeten Aufgaben ständig zu. Zürichs Kassen waren leer; die Stadt hatte einen der höchsten Steuerfüsse im Kanton. Die Sozialdemokratische Partei befand sich in einem desolaten Zustand und trennte sich von ihren Exekutivmitgliedern. Veränderungen wurden primär von bürgerlichen Kreisen erwartet. Dies zeigten die Wahlen 1982. CVP, EVP, FDP und SVP spannten damals zusammen; sie errangen fünf von neun Stadtratssitzen und eine Mehrheit im Gemeinderat. Thomas Wagner, erst 39-jährig, von 1969 bis 1978 Gemeinderat, von 1978 bis 1982 Stadtrat (Vorstand des Schulamtes), wurde als Nachfolger von Sigmund Widmer zum Stadtpräsidenten gewählt.

Die neue bürgerliche Mehrheit im Stadtrat mit Thomas Wagner an der Spitze nahm die Zügel ohne Zögern in die Hand. Bereits zur Eröffnung der Juni-Festwochen 1982 hielt der neue Stadtpräsident, der vor seinem Einstieg in die Politik ein medizinisches und ein juristisches Studium absolviert hatte, eine programmatische Rede unter dem Titel: «Vom Symptom zur Diagnose – Möglichkeiten und Grenzen der Therapie». Bei vielen Bewohnern sei ein «Identitätsverlust» oder eine «Identitätskrise» in Bezug auf ihre Stadt Zürich zu beobachten, stellte Wagner fest. Er ging den Gründen nach, kam auf verschiedene Probleme zu sprechen, vor allem auch – unter dem Eindruck der Jugendunruhen – auf die Schwierigkeiten der Integration von Menschen, die mit den bestehenden Strukturen nichts anfangen wollen oder können, die aber auch teilweise berechtigte Forderungen erheben. Wagners Rede mündete in Optimismus. Er kündigte zahlreiche Neuerungen in der Sozial- und in der Kulturpolitik an, in der Informationspraxis und im Umgang mit den Finanzen. Schliesslich sollte auch der Kontakt mit der Bevölkerung intensiviert werden; jeden Monat wolle der Stadtrat einem Quartier einen Besuch abstatten, meinte der neue Stadtpräsident.

Ruhe, Ausgleich und Impulse

Die Quartierbesuche, wenn auch nicht monatlich, wurden tatsächlich Teil des neuen stadtstrategischen Arbeitsprogramms. Vor allem aber gelang es Wagner und dem neuen Stadtrat, in Zürich Ruhe und Ordnung wieder zum Normalzustand werden zu lassen.

Parallel dazu lief die politische Maschinerie auf Hochtouren. Im Mai 1982 wurden vom Stadtrat Sparbeschlüsse (Personal- und Raumstopp). Die Exekutive präsentierte einen Gegenanschlag zu der noch vom alten Parlament beschlossenen Regionalplanung. Das Volk lehnte dann allerdings beide Vorlagen ab, so dass schliesslich der Regierungsrat Zürichs Regionalplan zu erlassen hatte.

Kultur mit Höhepunkten

Im kulturellen Bereich wandte sich Wagner von Anfang an gegen eine simple Umverteilung der Mittel, wie dies von den Sozialdemokraten gefordert wurde. Der Stadtpräsident wollte – trotz Finanzklemme – den grossen Instituten das Leben mindestens nicht erschweren und gleichzeitig die Förderung junger und neuer kultureller Formen und Erscheinungen an die Hand nehmen.

Ausserer Rahmen für die Förderung der sogenannten alternativen Kultur war die Rote Fabrik. Deren Versuchsphase und provisorischer Betrieb hätten ohne das grosse Engagement Wagners, der vor allem in bürgerlichen Kreisen kräftig um Verständnis für die ungewohnten Formen werben musste, kaum in ein Definitivum mit Millionenbudget umgewandelt werden können.

Zahlreiche Musik-, Theater- und Tanzgruppen sind während der Amtszeit Wagners erstmals in den Genuss städtischer Mittel gelangt. Trotzdem war gerade aus diesem Kreis kaum ein positives Wort zur grosszügigen und vielfältigen Kulturpolitik des Stadtpräsidenten zu hören. Als Hinweis auf die Breite des kulturpolitischen Programms, das Wagner teils selber initiierte oder mindestens förderte, seien im weiteren das Film- und Musik-Kino erwähnt, der Ausbau der Filmförderung sowie die Schaffung des Theaterhauses Gessnerallee. Auch im Bereich der bildenden Kunst ist der Umfang der Unterstützungsgelder grösser geworden; zudem wurden verschiedene neue Ausstellungsmöglichkeiten geschaffen.

Neben all dieser Auf- und Ausbaubarkeit, die den Künstlern und der Kunst von heute dient, ist Stadtpräsident Wagner gelungen, was während Jahren kaum mehr jemand für möglich hielt. Er hat den zeitweise totgesagten Juni-Festwochen neuen Glanz und Inhalt zu geben vermocht.

Nachdem die bürgerliche Mehrheit des Stadtrates bereits für 1983 ein ausgeglichenes Budget

hatte vorlegen können – die beschlossenen Sparmassnahmen wurden ernst genommen –, kam es in den folgenden Jahren zu den erhofften Steuerfussenkürzungen. Und weil der Stadtrat nicht lediglich sparen, sondern besser wirtschaften wollte, wurde eingeleitet, was als «Hayek-Ubung» in die jüngere Stadtgeschichte einging: Nicolas G. Hayek und dessen Hayek Engineering AG erhielten vom Stadtrat den Auftrag, die Zürcher Stadtverwaltung einer Optimierungsstudie zu unterziehen. Wagner war treibende Kraft bei der Verwirklichung dieser Idee, und er schaffte sich dabei alles andere als nur Freunde. Trotzdem sieht Thomas Wagner den grossen Aufwand von damals in positivem Licht. Viele Exponenten der Verwaltung, zahlreiche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hätten äusserst positiv mitgewirkt und dabei zweifellos auch Erkenntnisse erzielt.

Hohe Erwartungen

Im Gespräch mit dem nun nicht mehr wiedergewählten Stadtpräsidenten Thomas Wagner ist bei aller Ermüchtung nach den Ereignissen der



Thomas Wagner (Bild hf)

letzten Wochen und Monate, nach der Verurteilung wegen Amtsgeheimnisverletzung, nach den perfiden Angriffen verschiedener Medien und nach der Wahlniederlage, der knappen letztlich, ein Anflug von Freude und Begeisterung zu spüren, wenn er von seiner Arbeit, vor allem wenn er von jener ersten Legislaturperiode spricht.

Er räumt allerdings ein, dass 1982 die Erwartungen in den neuen Stadtrat enorm hoch gewesen seien, dass unter dem Druck dieser Erwartungen eher zuviel als zuwenig in Bewegung gesetzt worden sei. Wagner räumt vor allem auch den Teamegeist und die Geschlossenheit, die zwischen 1982 und 1986 im Stadtrat geherrscht hatten.

Dieser Teamegeist herrschte kurz vor und nach 1982 auch bei den bürgerlichen Parteien. Bald aber ertrugen es die kleineren Partner nicht mehr, dass die FDP etwas selbstbewusst das Tempo diktierte und mit ihren 36 Vertreterinnen und Vertretern im Gemeinderat in allen Bereichen mindestens mitredete. In dieser Situation brachte die FDP-Initiative für eine Reduktion der Zahl der Stadträte nicht nur das Fass zum Überlaufen, sondern auch eine gewisse Missstimmung in den Stadtrat.

Verkehr, Wohnen, Wirtschaft

Nach den Wahlen von 1986 war Thomas Wagner einziger FDP-Vertreter in der Exekutive. Die im bürgerlichen Verbund wiedergewählten Aeschbacher und Kung künftigen mehr und mehr mit der neugewählten SP-Stadträtin. Mit der bürgerlichen Geschlossenheit war es vorbei. Zwar hatte Thomas Wagner in einem geschickten Balanceakt das Kongresshausdebakel zu einem guten Ende geführt; die privatwirtschaftliche Lösung hat sich bis heute bewährt. Auch das Verhältnis zwischen Stadt, Kanton und Nachbargemeinden hat ständig verbessert werden können. Aber innerhalb des Stadtrates fand man nicht mehr so leicht zu Lösungen. In der Stadtentwicklungspolitik bildeten sich ebenso Fronten wie in der Verkehrspolitik.

Wagner hatte sich zwar noch vorbehaltlos hinter das verkehrspolitische Blaubuch stellen können, der 42-Millionen-Kredit (ursprünglich 90-Millionen-Kredit) fand aber seine Unterstützung nicht. Wagner war mit dem Vorgehen nicht

Neue Fahrausweise, neue Linienführungen

Die VBZ bereiten sich auf den Verkehrsverbund vor

M.D. Wenn am 27. Mai der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) in Kraft tritt, werden auch die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) als einer der 40 Partner reagieren müssen: Das erweiterte neue Verbundnetz macht zusätzliche Linienverbindungen, neue Linienführungen und ein neues Tarifsystem notwendig. Einiges aus dem Verkehrskonzept der VBZ zur besseren Verknüpfung zwischen dem Angebot der S-Bahn und Tram/Bus ist bereits realisiert worden. Ein weiteres Massnahmenpaket haben die Verantwortlichen am Dienstag der Presse vorgestellt. Es soll ab Fahrplanwechsel 1990/91 am 27. Mai auf Stadtgebiet die Verbindung zwischen den 6 grossen und den 16 kleineren S-Bahnhöfen und dem Liniennetz der VBZ im Sechs-bis-acht-Minuten-Takt garantieren.

Einheitliche Numerierung für Regionalbusse

Die bedeutendste Angebotsverbesserung auf Stadtgebiet wird nach Ausführlungen von VBZ-Direktor Rolf A. Künzle mit der Verlängerung der Buslinie 89 bis zum Strassenverkehrsamt und dem Ausbau der Linie 54 bis zum S-Bahnhof Schlieren erreicht. Die Tramlinie 15 wird nun ganztägig bis zur Haltestelle Bucheggplatz geführt. Im kommenden Jahr dann wird die Buslinie 75 bis zum S-Bahnhof Oerlikon fahren, die Linie 72 wird bis zum Triemli und die Linie 89 bis zur Saalporthele verlängert. Eine Reihe von Änderungen erfahren auch die Verkehrsbetriebe der einzelnen Regionen. Hierbei wird dem Fahrgast vornehmlich auffallen, dass die regionalen Zubringerlinien auf dem ganzen Kantonsgebiet einheitlich und dreistellig nummeriert werden. Die letzten beiden Ziffern entsprechen der üblichen Busnummer, die erste Ziffer wird auf die bediente Region hinweisen.

Wegweiser für VBZ-Kunden ab 24. April

Orientierung in der Flut der Neuerungen, der sich die Fahrgäste ab 27. Mai ausgesetzt sehen, wird ihnen eine detaillierte Informationsbroschüre bringen, die ab 24. April an allen VBZ-Verkaufsstellen abgegeben wird. Sie wird auch die neue, nach Zonen geregelte Tarifordnung erklären. Wenn die Billettautomaten ab dem 27. Mai auf dem ganzen Verkehrsgebiet, also dem Kantonsgebiet, künftig statt VBZ-ZVV-Fahrausweise ausgeben, wird das ebenfalls mit einer Erweiterung der Angebotspalette einhergehen. Eine Reihe von Ausweisen wird neu eingeführt, und alte werden wieder ins Angebot aufgenommen. Erwähnt sei hier die alte Mehrfahrtenkarte; die Zeit der in Briefchen untergebrachten Einzelbillette ist also ab 27. Mai ausgetauscht. Neue Elemente werden die

Tageswahlkarte sein, die sechs Tageskarten, variabel benutzbar, zu reduziertem Preis anbietet, die Einführung des Fliessdatums für alle Abonnement- und das persönliche Jahresabonnement. Zudem wird die Tageskarte aufgewertet und werden entsprechend der Volksabstimmung vom 1. April die Jugend- und die Seniorenmonats- und -jahreskarten ohne Zeitbeschränkung verbilligt.

Verkaufsbeginn für die neuen ZVV-Ausweise ist der 19. Mai: Die Billettautomaten auf Stadtgebiet werden dann in den Wochen vom 26. Mai bis zum 17. Juni umgestellt. Der letzte Gültigkeitstag für die alten Semesterabonnemente ist der 22. Juli, für Schüler-Jahresabonnemente ist es der 19. August. Die gelben und die blauen Abonnemente sowie die Tageskarten und die bereits gekauften Einzelbillette behalten ihre Gültigkeit bis zum 26. August.

Zusammenarbeit mit privaten Verkaufspartnern

Wie und wo soll das dem Fahrgast beigebracht werden? Nach VBZ-Vizedirektor Horst Schaffer bauen die Verkehrsbetriebe ihre Kunden- und Verkaufsberatung auf die künftig bunter und attraktiver gestalteten Eckpfeiler «Ticketerie» und «Ticket-Shop», die zusammen über 80 Prozent des Umsatzes abwickeln. Neben den eigenen Verkaufsstellen setzen die VBZ, vor allem in den Regionen, auf die privaten Verkaufspartner, auf Kioske, Quartierläden, Warenhäuser oder Gemeindefürsorge, an denen jedermann auf freiwilliger Basis telefonisch bestellte Fahrausweise verteilen kann. Überhaupt erweist sich der Verkauf- und Beratungskanal «Telefon» nach Schaffer mit dem Zuspruch, den die vor einigen Monaten eingerichtete VBZ-Telefonnummer 221 10 10 hat, als ausbaufähig und erfolgrichtig. Bargeldlos Fahrausweise beziehen können ab dem 27. Mai überdies die Mitglieder des Diners-Clubs auf einer eigenen Telefonnummer.

Nach Meinung Rolf A. Künzles sind die VBZ ab dem 27. Mai in der Lage, alle Fahrdienste zu erfüllen, wenn auch zurzeit vor allem im Fahrdienst noch etwa 30 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter fehlen. Das hat die VBZ bewogen, in einem Brief an die Personalverbände für pensionierte Buschauffeure die Möglichkeit einer teilzeitlichen Wiederbeschäftigung vorzuschlagen oder den vorzeitigen Altersrücktritt mit einer schrittweisen Reduktion der Arbeitszeit einzuleiten. Rechtlich stützt sich diese Idee auf eine Bestimmung des Stadtrates aus dem Jahre 1978 über die Weiter- und Wiederbeschäftigung städtischen Personals.

einverstanden, und seine Meinung wurde auch von der Mehrheit der Stimmberechtigten geteilt.

In der Stadtentwicklungspolitik wurde in jüngerer Zeit der Mangel an Raum und vor allem die daraus resultierende Konkurrenz zwischen unterschiedlichen Nutzungsarten sehr deutlich spürbar. Immer mehr wurde die Wohnstadt gegen die Wirtschaftsstadt ausgespielt, eine Tendenz, der Wagner entgegentrat. Zürich ist für ihn weder gebaut noch eine Wohnstadt in der Arbeitsregion. Des Stadtpräsidenten Ziel war es, die Wohn- und Lebensqualität Zürichs zu fördern, ohne dabei die wirtschaftliche Kraft der Kernstadt auf Spiel zu setzen. Prosperität und zukunftsgerichtetes Schaffen betrachtet er als Notwendigkeit, damit die Stadt ihre Aufgaben lösen, ihren sozialen und kulturellen Verpflichtungen nachkommen kann. Des-

halb hat er sich als Stützungspräsident für die Realisierung des Technoparks eingesetzt; er hat sich engagiert für den Bau von HB Südwest, und er hat an der zukunftsgerichteten Planung Oerlikon 2011 mitgearbeitet.

Unter Wagners Leitung hat die Stadtentwicklungskommission eine Standortbestimmung ausgearbeitet, die vor allem soziale Aspekte und die Stellung der Frau beleuchtet. Als Mitglied der Umweldellegation des Stadtrates trat er für liberale Lösungen der anstehenden Probleme ein.

Wenn Zürich in verschiedenen Bereichen in den vergangenen ein bis zwei Jahren Schrittmacherdienste geleistet und Pilotprojekte lanciert hat, ist dies zweifellos nicht allein, aber mindestens auch das Verdienst von Thomas Wagner.

Ein Diskussionsbeitrag zur Stadtzürcher Verkehrspolitik

Benützungsgebühren statt Schwellen

«Road Pricing» – eine Möglichkeit zur Reduktion des Strassenverkehrs

Reiner Eichenberger, Beat Gygi, Beat Heggli und Angel Serna stellen im folgenden Beitrag Überlegungen an, wie eine gewünschte Reduktion des privaten Verkehrsaufkommens in der Stadt Zürich mit ökonomischen Mitteln (Road Pricing) erreicht werden könnte. Die Autoren sind Assistenten am Institut für empirische Wirtschaftsforschung der Universität Zürich.

Nach 1994 dürfen in der Stadt Zürich die Immissionsgrenzwerte der Luftreinhalteverordnung nicht mehr überschritten werden. Gemäss kantonalem Massnahmenplan zur Lufthygiene kann dieses Ziel jedoch selbst mit der Umrüstung sämtlicher Motorfahrzeuge auf Katalysatorbetrieb nicht erreicht werden. Zudem können auch die Vorschriften der Lärmschutzverordnung ohne weitergehende Massnahmen vielerorts nicht eingehalten werden. Diese Missstände bilden für Stadt- und Kantonsbehörden Ausgangspunkt und Rechtfertigung, ein Massnahmenpaket für die Einschränkung des Privatverkehrs in der Stadt zu entwerfen. In diesem Beitrag wird nicht auf das Ausmass der angestrebten Verkehrsreduktion eingegangen, vielmehr wird aus ökonomischer Sicht untersucht, wie eine gewünschte Reduktion des Verkehrsaufkommens in der Stadt Zürich verwirklicht werden kann.

Verkehr mit zusätzlichen Nachteilen belastet wird. Diese Strategie entspricht grundsätzlich der Vorgehensweise, wie sie auch die Ökonomie zur Beeinflussung des Verhaltens vorschlagen würde. Wie die relative Verteuerung des privaten Verkehrs in die Praxis umgesetzt wird, fordert jedoch Ökonomie zum Widerspruch heraus.

Die Massnahmen der Behörden konzentrieren sich auf die Einschränkung von Parkiermöglichkeiten, auf die Reduktion von Strassenkapazität sowie auf die Fernhaltung des fließenden Verkehrs aus den Wohnquartieren. Der Abbau der Strassenkapazität verschärft das Überfüllungsproblem noch zusätzlich. Dadurch steigen zwar, wie von den Behörden beabsichtigt, die Kosten für den Privatverkehr, die Leute bekommen diese jedoch auf besonders unangenehme Art und Weise zu spüren.

Erstens als Zeitkosten: Wer heute in Zürich sein Auto benutzen will, muss je nach Tageszeit mit Staus rechnen, die beträchtlichen Zeitverlust verursachen. In dieser Zeit könnte produktiv gearbeitet werden, oder die Leute könnten sich erholen.

Zweitens als Unsicherheitskosten: Besonders unangenehm an diesen Kosten ist der Umstand,

Gegenwärtige Politik

Die von den Behörden vorgeschlagene Verkehrspolitik versucht auf das Verkehrsaufkommen Einfluss zu nehmen, indem der öffentliche Verkehr verbilligt und ausgebaut sowie der private

das sie im Einzelfall kaum voraussehbar sind. Staus kommen oft überraschend, und häufig ist es unsicher, ob in der Nähe des Fahrziels ein Parkplatz frei ist. Wer pünktlich an einen Ort hingelangen will, muss wegen der Unsicherheit deshalb eine grosse Sicherheitsmarge einplanen.

Drittens als **Ärger**: Staus bereiten grundsätzlich Ärger. Dieser Ärger wird noch verstärkt, wenn die Leute sehen, dass die mit teurem Geld erbauten Strassen nachträglich künstlich verengt werden.

Insgesamt sind die Kosten, die dem Privatverkehr mit einer baulichen Verknappung der Strassenkapazität aufgebürdet werden, beträchtlich; sie werden deshalb das private Verkehrsaufkommen tatsächlich verringern. Der mengenmässige Effekt auf das Verkehrsaufkommen ist aber kaum abzuschätzen. Überdies ist eine abwegige Zuteilung des Strassenraumes an die Benutzer die Folge, weil nur in «Naturalien» für die Benützung der Strassen «bezahlt» werden kann: in Zeit, Unsicherheit oder Ärger.

Das **Fehlen eines Marktes**, auf dem die Zahlungsbereitschaft für ein schnelles Vorwärtskommen explizit geäussert werden kann, bedeutet Einbussen für alle Beteiligten: wem ein schneller Verkehrsfluss viel nützt, kann ihn nicht kaufen, und wer bereit ist, auf das Auto zu verzichten, kann dafür nicht belohnt werden.

Angesichts aller Kosten und Nachteile, die aus der heutigen Verkehrspolitik erwachsen, stellt sich die Frage, ob eine vergleichbare Reduktion der negativen Auswirkungen des Verkehrs nicht auf eine für alle Beteiligten **vorteilhaftere Weise** zu erreichen wäre.

Road Pricing – eine Alternative

Eine bisher in der Stadt Zürich nicht öffentlich diskutierte Alternative zur bestehenden Verkehrspolitik ist die Einführung eines sogenannten **Road-Pricing-Systems**. Die Grundidee des Road Pricing ist einfach: Motorfahrzeuglenker, welche die öffentlichen Strassen auf Zürichs Stadtgebiet benützen und damit zu unerwünschten Effekten wie hoher Abgasbelastung, Lärmmissionen und Stauungen im Stadtverkehr beitragen, werden mit einer **Strassenbenützungsgebühr** belastet. Sie bezahlen damit für die von ihnen verursachten Kosten, die sie bisher nicht zu tragen hatten.

Road Pricing ist demzufolge als eine **Verstärkung des Verursacherprinzips** im Strassenverkehr zu betrachten. Es beeinflusst direkt die Nachfrage nach Verkehrsleistung, indem der Anreiz vermindert wird, das private Verkehrsmittel in der Stadt zu benützen.

Zwei Effekte sind bei einer Anwendung von Road Pricing zu erwarten: erstens verändert sich im Stadtbereich die **Zusammensetzung** des gesamten Verkehrsaufkommens zulasten des Privatverkehrs, wodurch sich der Stadtverkehr verflüssigt. Zweitens wird mit der Anwendung von Strassenbenützungsgebühren eine **Reduktion** des gesamten privaten Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen negativen Auswirkungen erzielt. Beispiele aus den Städten Singapur oder Bergen, die Road Pricing bereits vor einiger Zeit eingeführt haben, oder Hongkong, das dieses System von 1983 bis 1985 in einem Versuch geprüft hat, belegen die Wirksamkeit eines derartigen Preismechanismus. Dass Autofahrer generell auf veränderte Preise reagieren, geht auch aus empirischen Untersuchungen zum Einfluss des Benzpreises auf das Fahrverhalten hervor. Sie zeigen deutlich, dass bei höheren Benzpreisen die Anzahl der Fahrten beziehungsweise die gefahrenen Kilometer **abnehmen**.

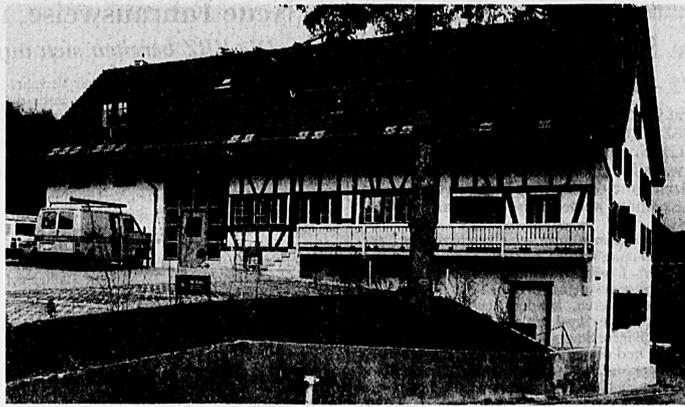
Road Pricing weist im Vergleich zur heutigen Politik einige wesentliche Vorteile auf: Personen, die einen hohen Nutzen aus einer bestimmten Fahrt haben, können ihre **Zahlungsbereitschaft** direkt äussern und müssen nicht die hohen indirekten und volkswirtschaftlich unproduktiven Kosten in Kauf nehmen. Zudem lässt das System dem Verkehrsteilnehmer die persönliche Freiheit in der Entscheidung, ob er im Stadtverkehr sein Privatauto oder ein öffentliches Verkehrsmittel benützen will.

Road Pricing ist überdies ein sehr **flexibles Instrument**. Abgestufte Tarife lassen ein gezieltes Eingreifen zu. So können beispielsweise die gefürchteten morgendlichen und abendlichen Spitzenwerte im Verkehrsaufkommen durch entsprechend **höhere Tarife** geglättet werden. Durch differenzierte Gebühren entstehen Anreize, Fahrten, die nicht unbedingt zu den Spitzenverkehrszeiten unternommen werden müssen, in verkehrsschwachen Zeiten mit tieferen Gebühren zu unternehmen.

Zwei Grundmodelle

Das einfachste Road-Pricing-Modell ist ein **Tagespasssystem**, bei dem Kontrolle und Gebührenerhebung an der **Stadt- oder Kernzonengrenze** stattfinden. Ein Fahrzeug darf nur dann in die gebührenpflichtige Zone einfahren, wenn die Bewilligung dazu gekauft worden ist. Solche **Ring-systeme** sind in Singapur und Bergen seit Jahren erfolgreich in Betrieb, in Oslo ist es in diesem Jahr eingeführt worden, in einigen anderen skandinavischen und niederländischen Städten ist es in Planung.

Der administrative Aufwand ist dabei gering. Für Oslo genügen 18 und für Singapurs Kernzone 29 Kontrollstellen zur Erhebung der Gebühren, ohne dass dadurch der Verkehrsfluss beeinträchtigt würde. Der Kontrollaufwand wird durch die Abgabe von Monats- und/oder Jahresvignetten zusätzlich verringert. Ringlösungen setzen aber das Verursacherprinzip noch nicht vollständig durch. Zwar können die Tarife nach der Tageszeit differenziert werden (in Singapur beispielsweise wird für die Einfahrt in die Kernzone nur an



Das Rehabilitationszentrum Ulmenhof in Ottenbach. (Bild hf.)

Heim für Drogenentwöhnte in Birmensdorf

em. Der Verein «Gruppe Alternative», der das Rehabilitationszentrum Ulmenhof in Ottenbach betreibt, hat in einer umgebauten Liegenschaft an der alten Urdorferstrasse in Birmensdorf ein Übergangsheim für Drogenentwöhnte eingerichtet. Bereits konnten eine der fünf für die Klienten vorgesehenen Wohnungen sowie die Wohnung der Mitarbeiter bezogen werden. Nach Auskunft von Projektleiter Peter Burkhard werden auch die übrigen Wohnungen in einigen Wochen bezugsbereit sein. Der Umbau und die Renovation der Liegenschaft, die maximal 15 zu betreuenden Personen Platz bieten wird, hat sich nicht zuletzt wegen **Auflagen der Denkmalpflege** um mehr als zwei Jahre verzögert.

Die «Gruppe Alternative» wurde im Jahre 1971 gegründet mit dem Ziel, Institutionen im Bereich der Prävention, Therapie, Rehabilitation und Wiedereingliederung vorab suchtgefährdeter Menschen aufzubauen und zu betreiben. Da die Drogenabhängigkeit fast nur mit einer stationären Entwöhnung behandelt werden kann, errichtete der Verein 1972 zusammen mit dem Kanton das

Rehabilitationszentrum Ulmenhof. Hier durchlaufen die Drogenabhängigen eine mehrere Monate dauernde Therapie. Der nachfolgende Übertritt in die offene Gesellschaft wird von den ehemaligen Suchtkranken jedoch oft als Schock empfunden und gestaltet sich dementsprechend schwierig. Ein Aufenthalt im «Austrittsheim» in Birmensdorf soll den Übergang künftig erleichtern. Dank dieser Zwischenstation kann zudem das Problem der Wohnraumbeschaffung vorübergehend entschärft werden. Auch erhalten beispielsweise alleinerziehende Mütter die Möglichkeit, ohne allzu grosse finanzielle Belastungen eine Ausbildung nachzuholen.

Die Liegenschaft in Birmensdorf hat der Verein vom Kanton zu einem Vorzugspreis erwerben können. Der Kanton und das Bundesamt für Sozialversicherung haben sich am Projekt finanziell beteiligt. Die Aussetzung, die von der Gemeinde Birmensdorf sehr positiv aufgenommen worden ist, steht am 26. Mai im Rahmen eines «Tages der offenen Tür» zur Besichtigung offen.

Werttagen zwischen 7.00 und 10.15 Uhr eine Gebühr erhoben) und die Gebühren hängen weder von der in der Stadt gefahrenen Distanz noch von der gewählten Route oder der Umweltfreundlichkeit eines Fahrzeugtyps ab.

Für die vollständige Durchsetzung des Verursacherprinzips besser geeignet sind darum **flächig angelegte, elektronische Gebührensyste**. Die Erlassung der Verkehrsleistung eines Fahrzeugs kann dabei zentral oder im Fahrzeug selbst erfolgen. Im ersten Fall wird das mit einem elektronischen Nummernschild ausgerüstete Fahrzeug beim Passieren von Kontrollpunkten, die in die Strasse eingelassen sind, automatisch erfasst. Die Daten der verschiedenen Kontrollpunkte eines Gebietes werden anschliessend zentral aufgearbeitet, und die Gebühren werden monatlich den Fahrzeughaltern belastet.

Alternativ dazu kann die Zählung der Durchfahrten durch die verschiedenen Kontrollpunkte im Fahrzeug selbst stattfinden. Sender an den Kontrollpunkten senden Impulse aus, die von einem Empfänger im Auto erfasst und aufsummiert werden. Die Gebühren können z. B. im Rahmen der Steuererklärung alljährlich abgerechnet werden. Bei diesem System würde die Privatsphäre in jedem Fall vollständig gewahrt.

Mit elektronischen Systemen könnten für die Benützung eines jeden Strassenstücks – tageszeit- und fahrzeugabhängig – unterschiedliche Gebühren erhoben werden. In der praktischen Durchführung genügt es aber, wenn sich die Gebührenerhebung auf **einige geschickt ausgewählte Kontrollpunkte** stützt. Am einfachsten ist es, die Stadt in verschiedene Zonen aufzuteilen und die Gebühren jeweils für das Überfahren einer Zonen-grenze zu erheben. Dass sich der Aufwand dabei durchaus in Grenzen hält, zeigt das Beispiel Hongkong, wo selbst für das ausgefeilteste System nicht mehr als rund 200 solcher Kontrollpunkte notwendig sind.

Kosten und Einnahmen

Die Kosten, die für die **Stadt Zürich** bei der Implementierung eines elektronischen Road-Pricing-Systems anfallen würden, sind als mässig zu veranschlagen: Es müssen elektronische Kontrollpunkte in die Strassen eingebaut werden, und das Einkassieren der Gebühren verursacht einen gewissen Verwaltungsaufwand. Berechnungen für Hongkong ergaben für den vollen Ausbau des Systems Investitionskosten von rund 50 Millionen Franken und Betriebskosten von jährlich 8 Millionen Franken. In Zürich wird der Aufwand niedriger gehalten werden können.

Zudem sinken die Kosten für elektronische Systeme dank dem technischen Fortschritt schnell, und zwar um so schneller, je mehr Städte sich für ihre Einführung entscheiden. Kosten in der Grössenordnung von rund 30 Millionen Franken für die notwendigen Anfangsinvestitionen und Betriebskosten von jährlich rund 5 Millionen Franken sind als grobe, aber durchaus realistische Schätzung zu verstehen. Im Vergleich zu den Kosten der gegenwärtigen Verkehrspolitik erscheinen diese Zahlen in einem vorteilhaften Licht, insbesondere wenn man berücksichtigt,

Beschwerde gegen HB-Südwest-Abstimmung abgelehnt

Der Bezirksrat Zürich teilt mit:

Am 1. Februar 1990 hat der Bezirksrat Zürich die Beschwerde eines Stimmberechtigten gegen die städtische Abstimmung über den privaten Gestaltungsplan zur Gleisüberbauung HB Südwest vom 25. September 1988 **abgewiesen**. Der Beschwerdeführer hatte die Beteiligung der SBB am Abstimmungskampf bemängelt und ein Verbot der Abstimmungswerbung durch die SBB verlangt. Dieses Begehren wurde noch vor der Abstimmung abgewiesen. Mit dem Entscheid vom 1. Februar 1990, der heute den Parteien begründet zugeht, wurde auch das weitere Begehren des Beschwerdeführers, es sei im Falle einer Annahme der Vorlage die Abstimmung wegen der Einmischung der SBB für ungültig zu erklären, abgewiesen. Der private Gestaltungsplan war in der Gemeindeabstimmung mit 48 163 Ja gegen 46 899 Nein angenommen worden.

Der Bezirksrat Zürich hält die von der SBB vor der HB-Südwest-Abstimmung veranlasste oder mitgetragene Abstimmungsinformation und -propaganda nach Art, Intensität und Umfang für zulässig; bejaht wird vorab die geforderte sachliche Betroffenheit der SBB am Volkstschied über die Nutzung des fraglichen Areals. Die durch private und öffentlichrechtliche Verträge entstandene Interessengemeinschaft von SBB, Privatunternehmungen, Kanton und Stadt sowie das realisierte neuartige Trägerschaftsmodell im Rahmen des öffentlichen Verkehrs (S-Bahn/Verkehrsverbund) berechtigten und verpflichteten die SBB dazu, ihren Anteil an die unerlässliche Information des Stimmvolkes zu erbringen. Dazu gehörte schliesslich auch die angemessene propagandistische Interessenvertretung der Bundesbahnen aus zukunftsorientierter bahnbetrieblicher Sicht. Die von den SBB getroffenen Informations- und Propagandamassnahmen werden vom Bezirksrat als sachlich zutreffend, keinesfalls irreführend und von den finanziellen Aufwendungen her als verhältnismässig bewertet.

zufliessen, können zur **Förderung des öffentlichen Stadtverkehrs** verwendet werden. Insbesondere kann damit ein grosszügiger Ausbau von Park-and-Ride-Anlagen an den Stadtgrenzen mit gleichzeitiger Verdichtung des Streckennetzes und der Fahrpläne von innerstädtischen Bus- und Tramlinien finanziert werden. Die Senkung der Tarife der öffentlichen Verkehrsmittel würde den Umsteigeeffekt noch verstärken. Die Einnahmen könnten aber auch für eine generelle oder einkommensabhängige **Steuersenkung** verwendet werden, um damit allfällige sozialpolitisch unerwünschte Effekte auf die Einkommensverteilung zu kompensieren. Schliesslich könnten sie dazu verwendet werden, bereits entstandene **Umweltschäden** zu beheben.

Gesamthaft gesehen scheint ein Road-Pricing-System für die Stadt Zürich im Vergleich zur bisherigen städtischen Verkehrspolitik für alle Beteiligten Vorteile zu bringen. Die **Stadtbewohner** profitieren davon durch weniger Luftverschmutzung, weniger Lärm, schnelleres Vorankommen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und allenfalls von einer Steuersenkung; die **Fahrzeuglenker** verlieren im entlasteten Stadtverkehr weniger Zeit und müssen die hohen Kosten aus der bisherigen städtischen Verkehrspolitik nicht mehr tragen.

das ein elektronisches System sich in Zukunft mit einem modernen **Verkehrssystem** verbinden liesse. Für den **privaten Fahrzeuglenker** fallen neben den Gebühren nur geringe Kosten für die technische Ausrüstung seines Fahrzeuges an. Die Installation, die sich für Hongkongs Pilotprojekt als vollauf tauglich erwies, kostete weniger als 100 Franken pro Fahrzeug.

Auf der anderen Seite fallen bei einem **Gebührensyste**m beträchtliche **Einnahmen** zugunsten der Allgemeinheit an, ganz im Gegensatz zu den verlorenen Mitteln für eine «Schwellen- und Behinderungslösung». Wie gross die Einnahmen sind, hängt natürlich stark von der Höhe der erhobenen Gebühren ab. In Oslo beträgt die Strassengebühr ca. Fr. 2.50 und in Singapur ca. Fr. 4.– pro Stadteinfahrt.

Die Verwendung der Einnahmen

Was hätte mit den Einnahmen zu geschehen? Die Mittel, die der Stadtkasse durch Road Pricing



In welcher Phase sind Sie?

GUBELIN
longeurs juste

Luzern · Zürich · Genève · Lugano · Bern · St. Moritz · Basel