

9. Dezember 2005, Neue Zürcher Zeitung

## **Stockholm testet den Strassenzoll**

### **Halbjähriger Versuch mit viel politischem Zündstoff**

**Ab Januar wird die Ein- und Ausfahrt in Stockholms Zentrum kostenpflichtig. Das einst als mehrjähriger Versuch geplante Projekt soll sieben Monate dauern, danach können sich die Bürger der Stadt in einem Referendum dazu äussern. Das letzte Wort in diesem stark umstrittenen Projekt werden jedoch Regierung und Parlament haben.**

I. M. Stockholm, Anfang Dezember

Norrtull, 9 Uhr 30. Obwohl der stärkste Berufsverkehr vorbei ist, erreicht der Lärm auf der Fussgängerüberführung ein ohrenbetäubendes Niveau. Der Verkehrsknotenpunkt nordwestlich des Stockholmer Zentrums ist die meistbefahrene Kreuzung Schwedens. Täglich brausen 150 000 bis 200 000 Fahrzeuge in die City hinein oder hinaus auf die Autobahnen in Richtung Süden, Westen und Norden des Landes. Norrtull - Nordzoll - verdankt seinen Namen den zwei quadratischen Zollhäuschen. Einst an einem wichtigen Zugang zur Stadt, stehen die beiden Gebäude heute verloren und unbeachtet neben dem vierspurigen Zubringer von Westen.

### **Nur wenige Ausnahmen**

Doch schon in wenigen Wochen werden sie die Wiedergeburt des Strassenzolls miterleben. Die aus Lasern, Radargeräten und Videokameras bestehende Kontrollstation befindet sich in ihrer unmittelbaren Nähe. Ab dem 3. Januar 2006 werden alle Fahrzeuge, welche hier zwischen 6 Uhr 30 und 18 Uhr 29 Uhr passieren, eine Abgabe entrichten müssen. Je nach Tageszeit kostet die Durchfahrt 10 bis 20 schwedische Kronen (1 Franken 65 beziehungsweise 3 Franken 30); mehr als 60 Kronen pro Tag muss jedoch niemand bezahlen. Ausgenommen von der Gebühr sind unter anderem Taxis und Busse, Autos mit Diplomaten- und ausländischen Nummernschildern, Rettungs- und Militärfahrzeuge sowie «umweltfreundliche» Autos.

Ziele des bis zum 31. Juli laufenden Pilotprojekts sind die Reduktion des Verkehrsvolumens sowie die Verbesserung der Umweltqualität. Im Vergleich mit andern europäischen Grossstädten scheint Stockholm zwar weniger verstopft. An Werktagen fahren etwa eine halbe Million Fahrzeuge ins Zentrum hinein oder aus ihm hinaus. Die geographische Lage der Stadt mit vielen Inseln und Brücken schafft jedoch eine grosse Zahl notorischer Flaschenhälse; an vielen Orten hat die Infrastruktur ihre Kapazitätsgrenze erreicht. Birger Höök, Projektleiter beim Strassenverkehrsamt, hofft, dass sich das Verkehrsvolumen dank der «Stau-Steuer» um 10 bis 15 Prozent vermindern lässt. Um die anvisierten Ziele zu erreichen, erhält der sogenannte Stockholmer Versuch drei Teile: Neben der Strassengebühr werden die Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs erweitert und wird das Parkplatzangebot für Pendler (Park-and-ride-Anlagen) ausgebaut.

### **Doppelt so umfangreich wie London**

Das Stockholmer Projekt mit der Strassensteuer ist weit umfassender als jenes in London - sowohl die betroffene Fläche wie auch das Verkehrsaufkommen sind doppelt so gross wie in der britischen Hauptstadt. Auch die Kostenstrukturen sind unterschiedlich. Während in London alle Fahrzeuge, die sich innerhalb eines Gebiets befinden, erfasst und zahlungspflichtig werden, ist in Stockholm die Durchfahrt relevant: Die Fahrzeuge werden an insgesamt 18 Kontrollstationen erfasst. Kameras lichten das vordere und das hintere Nummernschild ab. Ein Code aus Autonummer, Platz und Zeit wird an den Zentralcomputer weitergeleitet, der die Daten über Nacht auswertet. Die Gebühren müssen innert bloss fünf Tagen bezahlt werden. Am einfachsten geschieht dies mittels einer kleinen Box im Auto, die an ein Konto gekoppelt ist. Wer nur gelegentlich in die Stockholmer Innenstadt fährt, kann die Steuer in gewissen Kiosketten und Läden entrichten. Bemannte Zahlhäuschen oder Automaten sucht man dagegen vergeblich.

Welche Auswirkungen das Projekt Strassensteuer auf die Atemluft, auf Verkehrs- und Pendlerströme haben

wird, ist offen und soll laufend ausgewertet werden. Fest steht hingegen, dass der Stockholmer Versuch den Staat - und damit die Steuerzahler - mit insgesamt 3,8 Milliarden Kronen belasten wird. Allein die Infrastruktur für den Strassenzoll kostet 1,3 Milliarden, weitere 700 Millionen Kronen verschlingt der halbjährige Betrieb. Die monatlichen Einnahmen sind mit 75 Millionen Kronen dagegen bescheiden.

### **Gebrochene Versprechen**

Ob die teure Ausrüstung auch nach der siebenmonatigen Versuchsphase noch gebraucht wird, ist dagegen unklar. Beim Stockholmer Versuch handelt es sich um ein höchst umstrittenes politisches Projekt. Meinungsumfragen in der Stadt Stockholm wie auch in den umliegenden Gemeinden fördern regelmässig eine Mehrheit gegen den Strassenzoll zutage. Die Chefin des Stadtrates, Annika Billström, war vor drei Jahren mit dem Versprechen in den Wahlkampf gestiegen, in der kommenden Mandatsperiode kein Road Pricing einzuführen. Dass die Sozialdemokratin ihr Versprechen dennoch brach, ist die Schuld höherer politischer Mächte. Die wiedergewählte sozialdemokratische Regierung Persson erkaufte sich die Unterstützung der Umweltpartei mit der Einwilligung in einen «mehrjährigen Versuch» mit Strassenzöllen in Stockholm. Aus juristischen, wirtschaftlichen, politischen und technischen Gründen musste das Projekt seither immer wieder hinausgeschoben und geschrumpft werden.

Am 17. September 2006, gleichzeitig mit den Parlamentswahlen, dürfen sich die Bürger der Stadt Stockholm zur Zukunft der Stausteuer äussern. Auch einige der 27 Vorortsgemeinden wollen ihre Einwohner abstimmen lassen, obwohl Stockholm sie nicht zu einem solchen Schritt eingeladen hat. Der Ausgang des Referendums hat, wie in Schweden üblich, nur konsultativen Charakter. Die Politiker haben allerdings signalisiert, dass sie sich an den Volkswillen halten wollen. Das letzte Wort hat jedoch auch hier der Staat. Weil die Strassengebühr aus verfassungsmässigen Gründen eine Steuer ist, müssen Regierung und Parlament die notwendige Gesetzesänderung erlassen. Der Stockholmer Versuch wird somit auch nach dem Ende der Pilotphase noch viel politischen Zündstoff bergen.

**Diesen Artikel finden Sie auf NZZ Online unter:** <http://www.nzz.ch/2005/12/09/vm/articleDE1ZZ.html>

Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG