



Bundesrat schickt Konzeptbericht Mobility Pricing in Anhörung

Bern, 27.05.2015 - Mobility Pricing erlaubt es, die bestehenden Kapazitäten von Strasse und Schiene besser zu nutzen und Verkehrsspitzen zu brechen. Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat aus diesem Grund mögliche Ansätze für die Schweiz analysiert. Der Bundesrat hat heute den Entwurf des entsprechenden Konzeptberichts zur Kenntnis genommen und in eine Anhörung geschickt.

Der Verkehr nimmt laufend zu, doch Strasse und Schiene lassen sich aufgrund des beschränkten Platzes und steigender Kosten nicht unbegrenzt ausbauen. Es ist deshalb wichtig, die bestehenden Infrastrukturen besser zu nutzen. Mobility Pricing bietet eine Möglichkeit dazu: Örtlich und zeitlich differenzierte Abgaben für die Nutzung von Verkehrsinfrastrukturen und Dienstleistungen von Strasse und Schiene können dazu beitragen, die Nachfrage zu beeinflussen und Verkehrsspitzen zu brechen. Der Bundesrat hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) darum im Rahmen der Legislaturplanung 2011-2015 beauftragt, einen Konzeptbericht Mobility Pricing zu erarbeiten. Dieser soll Modellvarianten für die Schweiz aufzeigen, aber noch keinen Auftrag für eine spätere Umsetzung enthalten. Tarife und Preisgestaltung sind ebenfalls nicht Gegenstand des Berichts.

Der Bundesrat hat heute den Entwurf des Konzeptberichts zur Kenntnis genommen. Ziel ist die Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage durch benützungsbetragene Abgaben, damit die Verkehrsinfrastruktur auf Strasse und Schiene besser ausgelastet werden kann. Das führt auch dazu, dass Staus vermieden werden können. Mobility Pricing ist gemäss Konzeptbericht primär kein Instrument zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur: Es werden deshalb auch keine zusätzlichen Abgaben erhoben, sondern bestehende Abgaben ersetzt.

Mobility Pricing ist ein ganzheitliches Konzept, das auf folgenden Grundprinzipien basiert:

- **„Pay as you use“:** Dies heisst, leistungsbezogene Preise für Produkte und Dienstleistungen anstelle von indirekten Steuern, Abgaben und Einheitstarifen. Wer Mobilität konsumiert, soll einen Anreiz haben, sich kostenbewusst zu verhalten.
- **Kompensation:** Es soll nicht mehr, sondern anders für Mobilität bezahlt werden. Mobility Pricing ersetzt somit (schrittweise) bestehende Abgaben.
- **Sozialpolitische Ausgestaltung:** Die Tarife müssen so ausgestaltet sein, dass Mobilität weiterhin für alle erschwinglich bleibt.
- **Intermodalität:** Mobility Pricing ist verkehrsträgerübergreifend - umfasst also Strasse und Schiene. Die Brechung der Verkehrsspitzen und die bessere, gleichmässige Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen sollen zwischen den Verkehrsträgern aufeinander abgestimmt sein.
- **Modularer Aufbau:** Mobility Pricing ist modular konzipiert. So ist ein schrittweiser Aufbau von Massnahmen möglich sowie eine Erweiterung oder ein Nebeneinander von Alt und Neu.
- **Datenschutz:** Der Datenschutz ist ein zentrales Thema, sowohl in der Planung als auch bei der Umsetzung und im Betrieb. Der Umgang mit Daten muss gesetzlich klar festgelegt sein.
- **Transparenz:** Mobility Pricing ist für den Nutzer transparent und übersichtlich.

Der Bericht enthält zahlreiche Modellvarianten von Mobility Pricing in der Schweiz. Berücksichtigt sind dabei einerseits Autobahnen, Kantonsstrassen und Strassen in den Agglomerationen, andererseits der öffentliche Verkehr auf Schiene und Strasse. Geprüft werden jeweils insbesondere folgende Fragen: Wer bezahlt? Wo wird bezahlt? Wann wird bezahlt? Wie wird der eingenommene Betrag kompensiert? Welche Stärken und Schwächen sind damit verbunden? Je nach Ausgestaltung sind verschiedene Ansätze möglich.

Die Modellvarianten zeigen, dass Mobility Pricing neue Möglichkeiten bietet, um auf die Herausforderungen im Verkehr reagieren zu können. Es sind aber noch viele Fragen offen, die bei Weiterverfolgung von Mobility Pricing zu klären sind, etwa zu den mit den Modellvarianten einhergehenden Auswirkungen, den Kosten, rechtlichen Grundlagen und zur technischen Umsetzung. Flankierende Massnahmen wie angepasste Unterrichtszeiten oder flexible Arbeitszeitmodelle können ebenfalls dazu beitragen, Verkehrsspitzen zu brechen.

Nächste Schritte

Mit der Kenntnisnahme des Entwurfs des Konzeptberichts hat der Bundesrat dem UVEK den Auftrag erteilt, eine Anhörung durchzuführen. Diese dauert bis Mitte September 2015. Danach werden die Rückmeldungen ausgewertet, damit gestützt darauf eine breite gesellschaftliche und politische Diskussion geführt werden kann.

Adresse für Rückfragen:

Mediendienst Bundesamt für Strassen
+41 58 464 14 91

Pressestelle Bundesamt für Verkehr
+41 58 462 36 43

Herausgeber:

Der Bundesrat

Internet: <http://www.bundesrat.admin.ch/>⁽¹⁾

Generalsekretariat UVEK

Internet: <http://www.uvek.admin.ch/>⁽²⁾

Bundesamt für Strassen ASTRA

Internet: <http://www.astra.admin.ch/>⁽³⁾

Bundesamt für Verkehr

Internet: <http://www.bav.admin.ch/>⁽⁴⁾

Dateianhänge:

- [ENTWURF Konzeptbericht Mobility Pricing \(pdf, 875kb\)](#)⁽⁵⁾ 
- [Faktenblatt: Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing \(pdf, 40kb\)](#)⁽⁶⁾ 

Zusätzliche Verweise:

- [ASTRA: Mobility Pricing](#)⁽⁷⁾ 
- [Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing - Anhörung](#)⁽⁸⁾ 

Alle Links dieser Seite(n)

1. <http://www.bundesrat.admin.ch/>
2. <http://www.uvek.admin.ch>
3. <http://www.astra.admin.ch>
4. <http://www.bav.admin.ch>
5. <http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/39506.pdf>
6. <http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/39551.pdf>
7. <http://www.astra.admin.ch/themen/00901/index.html?lang=de>
8. <http://www.astra.admin.ch/themen/00901/06983/index.html?lang=de>

Schweizerische Bundeskanzlei

<http://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=de>