

Bundesrat vertieft Mobility Pricing mit kantonaler Wirkungsanalyse

Bern, 05.07.2017 - Mobility Pricing kann dazu beitragen, Verkehrsspitzen zu glätten und Kapazitäten auf Strasse und Schiene besser zu nutzen. Der Bundesrat hat daher das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) an seiner Sitzung vom 5. Juli 2017 beauftragt, das Thema mit einer Wirkungsanalyse am Beispiel des Kantons Zug weiter zu vertiefen. Im Rahmen dieser Arbeiten soll untersucht werden, wie sich benützungsbabhängige Verkehrsabgaben auf Mobilität und Bevölkerung auswirken.

Im Sommer 2016 beauftragte der Bundesrat das UVEK, mit interessierten Kantonen und Regionen die Durchführung von Mobility-Pricing-Pilotversuchen zu prüfen. In der Folge wurden die Kantone Bern, Genf, Neuenburg, St. Gallen, Tessin und Zug kontaktiert, da Vertreter dieser Regionen ihr grundsätzliches Interesse an praktischen Versuchen signalisiert hatten. Die Gespräche ergaben, dass weitere vertiefende Abklärungen nötig sind, bevor die Realisierung von Pilotversuchen in Betracht gezogen werden kann. Sowohl die Problemstellung wie auch der Leidensdruck präsentieren sich sehr unterschiedlich, ebenso die zur Diskussion stehenden Rahmenbedingungen und Lösungsansätze. So sind diverse Kantone in erster Linie an Road Pricing in Städten interessiert. Dies widerspricht jedoch dem Ziel des Bundesrats, auf verkehrsträgerübergreifende Ansätze zu setzen, weil sich Strasse und Schiene ergänzen und beide in den Zentren und Agglomerationen an Kapazitätsgrenzen stossen. Eine Beeinflussung des Verkehrs auf der Strasse wirkt sich direkt auf den anderen Verkehrsträger aus und umgekehrt.

Wirkungsanalyse am Beispiel des Kantons Zug

Der Kanton Zug wird sich im Rahmen der Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts, das alle Verkehrsträger umfasst, mit Mobility Pricing befassen. Es sollen auch verschiedene Massnahmen zur Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage geprüft werden. Der Kanton Zug hat sich daher bereit erklärt, die bereits vorliegenden Grundlagen zur Verfügung zu stellen, so dass der Bund an einer Konkretisierung von Mobility Pricing arbeiten kann. Am Beispiel von Zug soll eine Wirkungsanalyse durchgeführt werden. Diese wird vom Bund finanziert. Anhand der Wirkungsanalyse können Fragen bezüglich der Definition von Spitzen (räumlich und zeitlich) oder der Höhe der Tarife geklärt und die Auswirkungen auf Verkehr, Bevölkerung, Gewerbe und Umwelt besser abgeschätzt werden. Mit der Durchführung der Wirkungsanalyse sind keine Vorentscheide hinsichtlich allfällig folgender Pilotversuche verbunden.

Vertiefung in den Bereichen Datenschutz und Technologie

Ergänzend zur Wirkungsanalyse wird das UVEK weitere Abklärungen vornehmen, die der Bundesrat und die nationalrätliche Verkehrskommission in Auftrag gegeben haben. Diese betreffen u.a. den Datenschutz: Die Festsetzung des Preises für eine Bahn- oder Autofahrt basiert bei Mobility Pricing auf dem Bewegungsprofil der Personen, die unterwegs sind. Der Datenschutz ist entsprechend wichtig. Ebenfalls geklärt werden müssen technologische Fragen: Die Umsetzung von Mobility Pricing erfordert die Erfassung der zurückgelegten Kilometer nach Verkehrsmittel, Zeit und Ort. Dafür braucht es eine Erfassungstechnik, die fehlerfrei funktioniert und vor Missbräuchen sicher ist.

Das UVEK wird die vertiefenden Untersuchungen sowie die Wirkungsanalyse am Beispiel des Kantons Zug bis im Sommer 2019 erarbeiten und gestützt darauf Vorschläge für das weitere Vorgehen unterbreiten. Denkbar ist, dass Mobility Pricing in einer weiteren Etappe mit freiwilligen „Testkunden“ in der Praxis getestet wird.

Mobility Pricing ist kein Finanzierungsinstrument

Mobility Pricing bezweckt, die Mobilitätsnachfrage langfristig durch benützungsbezogene Abgaben besser auf den Tag zu verteilen und die Verkehrsinfrastruktur auf Strasse und Schiene so gleichmässiger auszulasten. Mobility Pricing ist für den Bund ein Instrument zur Lösung von Kapazitätsproblemen und nicht zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Für Mobilität soll nicht mehr, sondern anders bezahlt werden. Um Verkehrsspitzen zu brechen, braucht es nach Ansicht des Bundesrats zudem weitere Massnahmen wie flexible Arbeitszeitmodelle, angepasste Unterrichtszeiten, Home Office oder Fahrgemeinschaften.

Adresse für Rückfragen

Mediendienst Bundesamt für Strassen ASTRA
+41 58 464 14 91; info@astra.admin.ch

 [Mobility Pricing: Bericht über die Abklärung zur Durchführung von Pilotversuchen](https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/49002.pdf) (PDF, 304 kB)
(<https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/49002.pdf>)

Herausgeber

Der Bundesrat

<https://www.admin.ch/gov/de/start.html>

(<https://www.admin.ch/gov/de/start.html>)

Generalsekretariat UVEK

<https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home.html>

(<https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home.html>)

Bundesamt für Strassen ASTRA

<http://www.astra.admin.ch>

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

Letzte Änderung 15.09.2016

<https://www.admin.ch/content/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-67431.html>