



Hintergrund Mobility Pricing

Faktenblatt 30.06.2016

1. Ausgangslage

Der Verkehr wächst seit Jahren stetig. Das liegt unter anderem am Bevölkerungswachstum und der zunehmenden räumlichen Trennung von Wohnen und Arbeiten. Die Verkehrsleistung erreichte 2010 rund 111 Milliarden Personenkilometer (Pkm). Sie wird allen Prognosen zufolge weiter wachsen.

Verkehrsleistungen Personenverkehr	2010 (BFS)	Anteile	Verkehrsperspektive 2030 (ARE)	Anteile	Veränderung 2010-2030
öV*	23.2 Mrd. Pkm	21%	34.9 Mrd. Pkm	25%	+50%
MIV**	86.1 Mrd. Pkm	79%	104.3 Mrd. Pkm	75%	+19%
Total	109.3 Mrd. Pkm	100%	139.2 Mrd. Pkm	100%	+25%

* Öffentlicher Verkehr: Eisenbahn, Tram, Trolleybus, Autobusse

** Motorisierter Individualverkehr: in- und ausländische Personenwagen und Motorräder (ohne private Gesellschaftswagen)

Die Zunahme des Verkehrs ist mit verschiedenen Herausforderungen verbunden: Kapazitäten, und Kosten der Infrastruktur und externe Faktoren wie Lärmbelastung und Landschaftsverbrauch.

2. Mobility Pricing

Mobility Pricing hat zum Ziel, Verkehrsspitzen zu brechen und eine gleichmässige Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen zu erreichen. Es ist ein verkehrsträgerübergreifendes Konzept, das Strasse und Schiene umfasst. Es unterscheidet sich damit vom **Road Pricing**, das ausschliesslich auf den Strassenbereich fokussiert (z.B. London oder Stockholm).

Definition

Unter Mobility Pricing versteht der Bundesrat benutzungsbezogene Abgaben für Infrastrukturnutzung und Dienstleistungen im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr mit dem Ziel, die Mobilitätsnachfrage zu beeinflussen.

3. Auslastung zu Spitzenzeiten

Infrastruktur ist ein knappes Gut. Zu Spitzenzeiten treten sowohl auf dem Strassen- als auch auf dem Schienennetz zusehends Kapazitätsprobleme auf, während diese zu den übrigen Zeiten nicht ausgelastet ist. Die Kapazitätsprobleme bestehen in erster Linie in grossen Städten und Agglomerationen..

Beispiele:

Nationalstrasse (Autobahn A1 bei Bern => Grauholz)

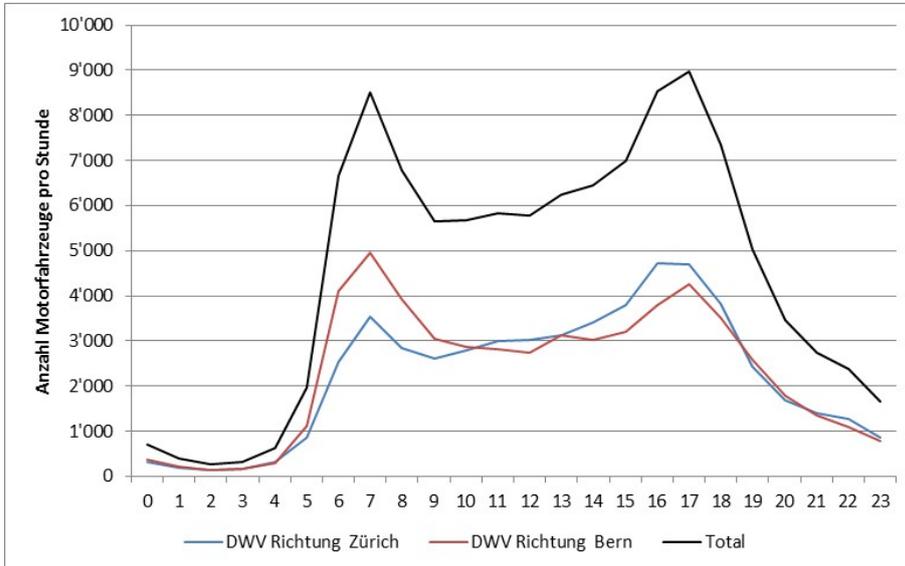


Abb.1: Durchschnittlicher Werktagsverkehr Schönbühl, Grauholz (2013)

Schiene (Hauptbahnhof Zürich)

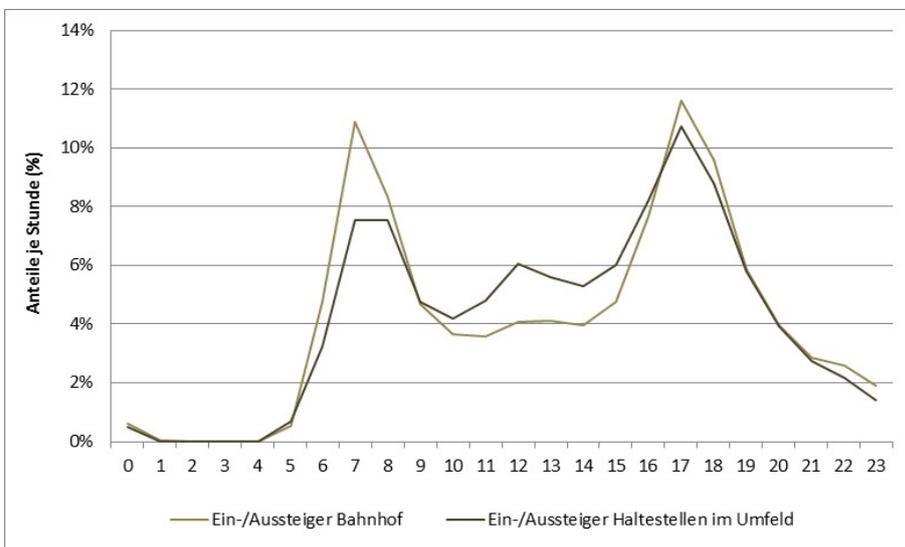


Abb. 2: Ein- und Aussteiger Zürich HB und Haltestellen im Umfeld (2012)

4. Grundprinzipien von Mobility Pricing

- «Pay as you use»: 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 unter dem Strich 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 Strasse und Schiene. Die Brechung der Verkehrsspitzen und die bessere, gleichmässige Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen sollen zwischen den Verkehrsträgern abgestimmt sein.
- Modularer Aufbau: Mobility Pricing ist modular konzipiert. Das ermöglicht einen schrittweisen Aufbau von Massnahmen sowie 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 ist gesetzlich klar zu regeln.
- Transparenz: Mobility Pricing ist für den Nutzer transparent und übersichtlich.

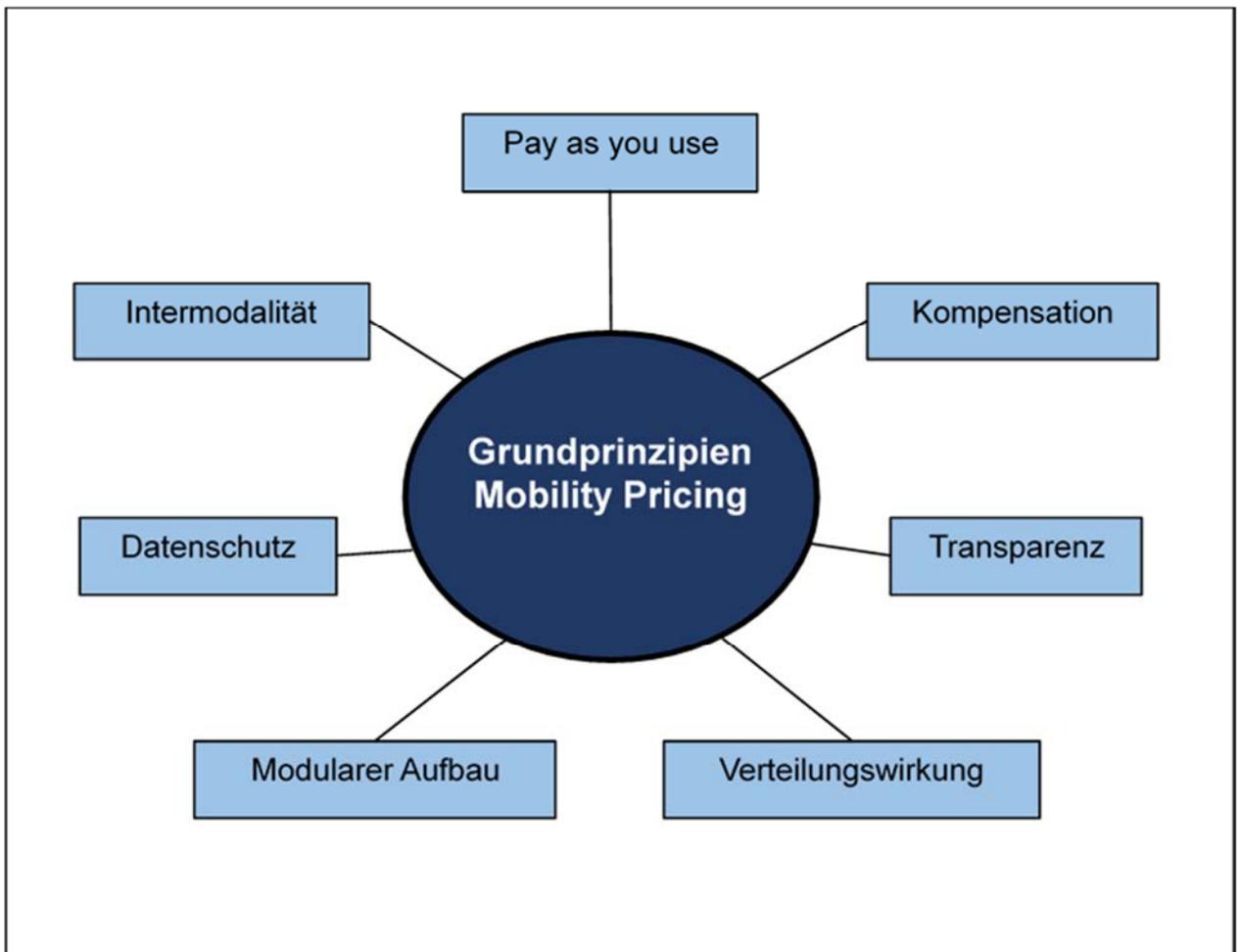


Abb. 3: Grundprinzipien von Mobility Pricing

5. Pilotversuche

- Mit zeitlich befristeten, verkehrsträgerübergreifenden Pilotversuchen können Erfahrungen gesammelt und offene Fragen geklärt werden, etwa zu den Auswirkungen von Mobility Pricing auf Gesellschaft und Wirtschaft und zur Akzeptanz der benutzungsbezogenen Infrastrukturfinanzierung.
- Das UVEK wird mit den zuständigen parlamentarischen Kommissionen und interessierten Kantonen und Gemeinden Pilotprojekte prüfen. Zudem werden die rechtlichen Grundlagen geklärt. Für Pilotversuche braucht es zumindest ein befristetes Bundesgesetz.

Mobility Pricing ist ein langfristig angelegtes Konzept, das neue Möglichkeiten eröffnet, aber weiterer Arbeiten und einer engen Abstimmung mit allen involvierten Akteuren bedarf. Der nun verabschiedete Konzeptbericht dient dazu, eine breite Diskussion zu lancieren. Werden die Arbeiten zu Mobility Pricing weitergeführt, sind damit verschiedene Arbeitsschritte und Entscheidungen über einen Zeithorizont von schätzungsweise 15 Jahren verbunden.