



1. Dezember 2022

---

# Mobility Pricing

## Projektideen mit Abgabepflicht

---

Projektidee Kanton Thurgau / Frauenfeld.....	2
Projektidee Kanton Genf.....	4
Projektidee Stadt Biel/Bienne.....	6
Projektidee SBB.....	8



## Projektidee Kanton Thurgau / Frauenfeld

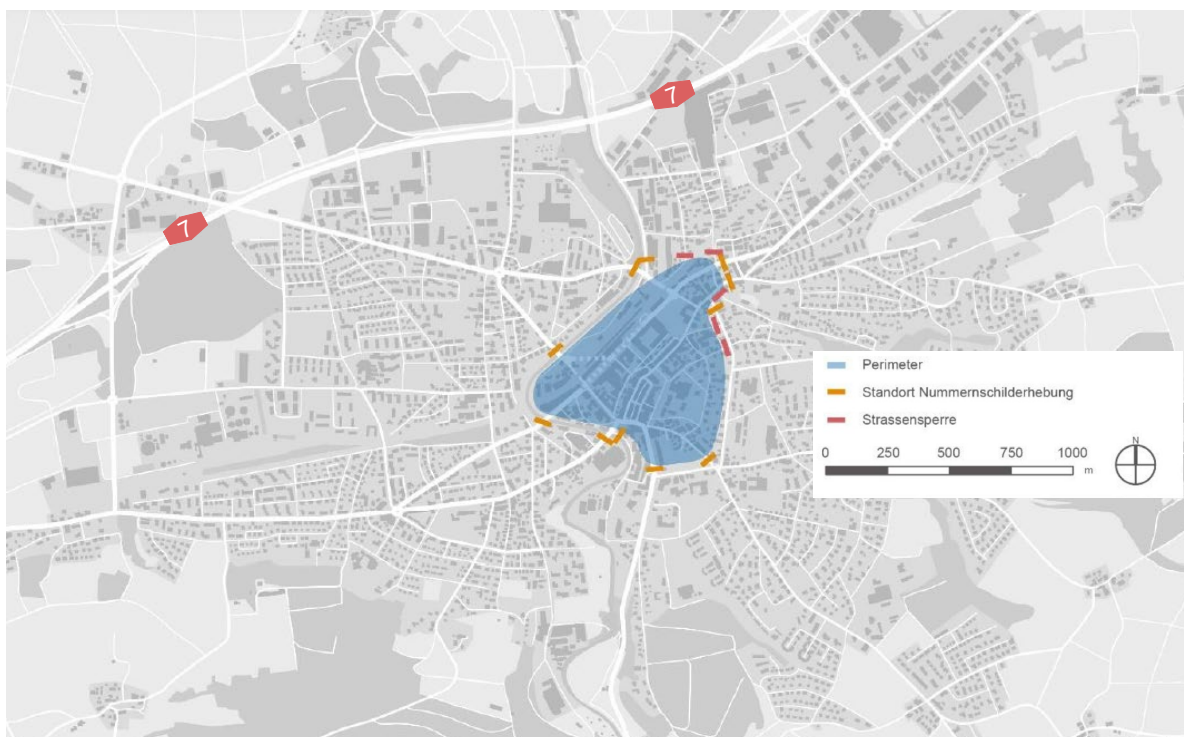
### Ziel des Pilotprojekts

Die Verkehrsbelastung (MIV) im Zentrum von Frauenfeld mit einem Cordon-Pricing während den Hauptverkehrszeiten zu reduzieren und somit unter anderem die Betriebsstabilität im öffentlichen Verkehr zu erhöhen (hinsichtlich der *Auslastung* besteht im ÖV kein Problemdruck).

Mit dem Pilotversuch soll somit untersucht werden, wie sich Mobility Pricing in kleineren, konzentrisch strukturierten Agglomerationen auswirken kann. Zudem soll allgemein aufgezeigt werden, welche Potentiale in solchen Räumen in der Schweiz existieren und wo die Grenzen von Mobility Pricing liegen.

### Wo soll bepreist werden?

Der Perimeter umfasst die Innenstadt der Stadt Frauenfeld. Dieser Perimeter deckt sich mit den strassenseitigen Problemen in den Hauptverkehrszeiten. Mit diesem Perimeter können der gesamte Durchgangsverkehr und Quell- und Zielverkehr im Zentrum erfasst werden. Binnenverkehr im MIV innerhalb des Perimeters ist aufgrund des kleinen Perimeters praktisch nicht vorhanden.



### Wer soll bepreist werden?

Alle Fahrten des MIV, welche den Perimeter überqueren. Der Schwerverkehr soll nach Möglichkeit ebenfalls bepreist werden (möglicher Konflikt mit LSVA). Ausnahmen: im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge und Personen mit einer Behinderung.

In der Machbarkeitsstudie wird auch vertieft geprüft, wie die Integration des ÖV in das Pricing aussehen könnte.

## Tarifgestaltung

Die Höhe der Gebühr soll sich an der zu erzielenden Verkehrsentslastung orientieren. Die Preise sollen also auch innerhalb der Hauptverkehrszeiten leicht differenziert werden. Die Preise sollen für die einzelnen Fahrzeugkategorien differenziert werden (z.B. PW/Motorrad).

Im ÖV wird geprüft, ob der reguläre Zonentarif erhöht und gleichzeitig ein Randzeitenticket eingeführt werden kann.

### Ansprechpartner:

Raffaele Landi, Abteilungsleiter Planung und Verkehr bei Tiefbauamt Kanton Thurgau  
Tel. 058 345 79 29

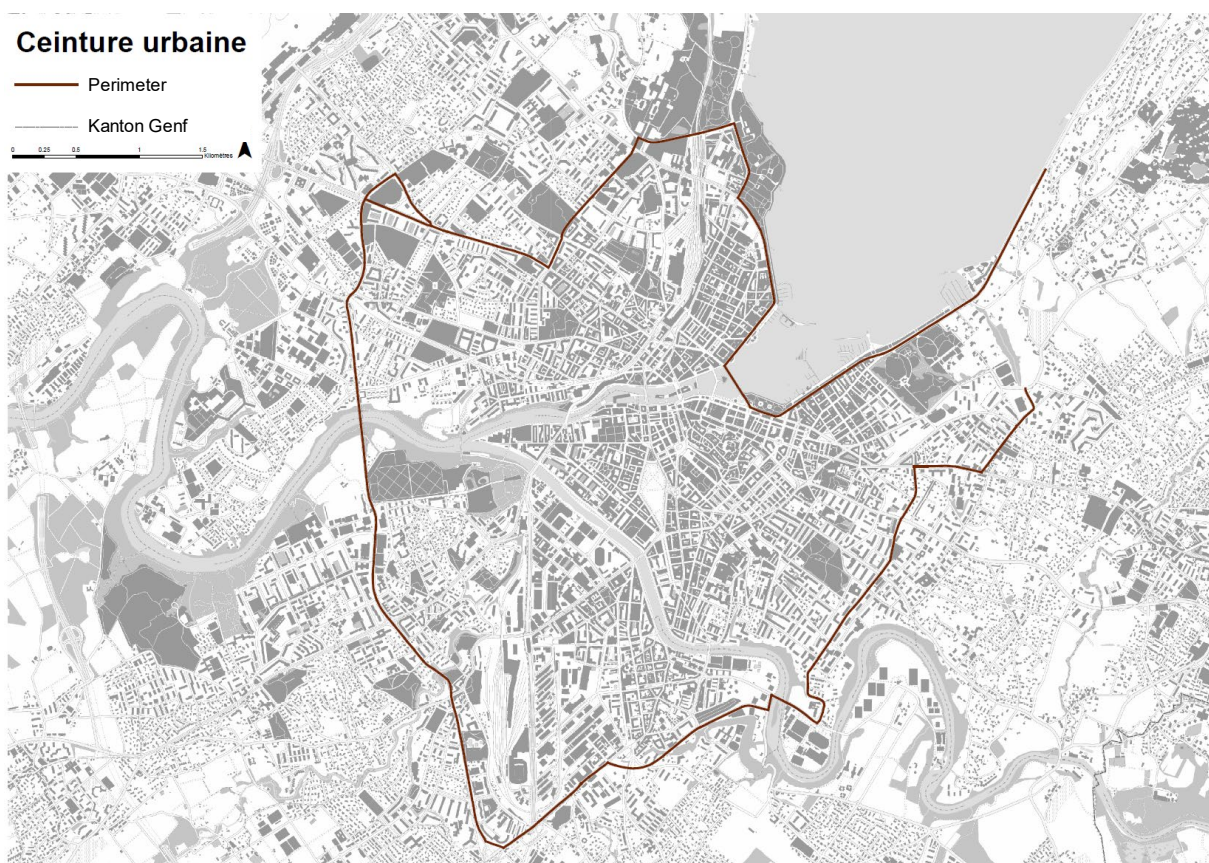
## Projektidee Kanton Genf

### Ziel des Pilotprojekts

Mit der Einführung eines Cordon Pricings für den MIV und der Schaffung eines attraktiven Angebots für den ÖV in verkehrsschwachen Zeiten sollen in erster Linie die Stauprobleme während der morgendlichen und abendlichen Hauptverkehrszeiten durch eine zeitliche Verlagerung der Fahrten gelöst werden. Bereits für Genf durchgeführte Studien zum Thema haben gezeigt, dass ein Cordon Pricing zur Reduzierung von Stauproblemen beitragen kann. Darüber hinaus ist die Einführung eines solchen Instruments ein wirksames Instrument zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen des Autoverkehrs.

### Wo soll bepreist werden?

Das Pilotprojekt sieht die Anwendung eines Cordon Pricings vor, bei der die Gebühr sowohl bei der Einfahrt als auch bei der Ausfahrt des betreffenden Perimeters zu entrichten wäre («Ceinture urbaine», unten braun eingezeichnet).



### Wer soll bepreist werden?

Insbesondere die Personenwagen und Lieferwagen sollen dem Pricing unterliegen. Die Entscheidung, ob zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge ebenfalls bepreist werden sollen ist noch offen und wird im Rahmen der Machbarkeitsstudie geklärt werden.

In der Machbarkeitsstudie soll auch analysiert werden, ob Rabatte für bestimmte Benutzergruppen (bspw. Lieferanten, Elektrofahrzeuge, Personen mit eingeschränkter Mobilität oder Anwohner) sinnvoll und machbar wären.

Fahrzeuge über 3,5 t sollen dem Pricing nicht unterliegen, da sie bereits die LSVA bezahlen.

### Tarifgestaltung

Der Tarif für die Einfahrt- und Ausfahrt aus dem Cordon soll zeitlich differenziert werden. Aufgrund von Erkenntnissen aus bereits durchgeführten Studien für Genf soll der Tarif zu den Randzeiten rund 1 Franken und zu den Spitzenzeiten rund 2.50 Franken betragen. Darüber hinaus soll ein System differenzierter ÖV-Preise evaluiert werden, das darauf abzielt, Spitzenzeiten zu glätten und die Nutzung des ÖV für Gelegenheitsnutzer und für nicht eingeschränkte Reisezwecke attraktiver zu machen. In Anbetracht der rechtlichen Grundlagen in Genf würde dies auf reduzierten Fahrpreisen in den Nebenverkehrszeiten basieren, ähnlich wie es heute die SBB mit Sparbilletten praktiziert.

### Ansprechpartner:

Roland Godel, Verantwortlicher externe Kommunikation, Infrastrukturdepartement, Kanton Genf, Tel. 022 327 96 11

## Projektidee Stadt Biel/Bienne

### Ziel des Pilotprojekts

Mit dem Pilotprojekt Mobility Pricing will die Stadt Biel ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten fördern. Die Attraktivität des Agglomerationskerns soll gefördert werden, indem die Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf dem gesamten lokalen Netz reduziert wird. Die Transit- und regionalen Verkehre sollen auf die bestehenden Hauptachsen gelenkt werden, um das Lokalnnetz zu entlasten, nach dem Grundsatz «umfahren statt durchqueren». Es soll eine modale Verlagerung der Fahrten mit kurzen Wegen aus der Agglomeration in die Innenstadt vom MIV auf den öffentlichen Verkehr (ÖV), sowie den Fuss- und Veloverkehr realisiert werden. Mit der Reduktion des MIV werden im Strassenraum bessere Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr, sowie den ÖV geschaffen. Das Projekt stützt sich damit hauptsächlich auf die Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel. Eine Umsetzung würde zu deren Zielerreichung beitragen.

### Wo soll bepreist werden?

Der vorgesehene Perimeter entspricht dem Stadtzentrum. Alle Transitwege durch die Innenstadt wären davon betroffen. Das Stadtzentrum soll weiterhin ohne Kostenfolgen erreichbar sein, wenn auf direktem Weg eine konzentrierte Parkierungsanlage angesteuert und damit der Suchverkehr reduziert wird. So soll die Sozialverträglichkeit des Projekts gewährleistet werden.



### Wer soll bepreist werden?

In der Machbarkeitsstudie wird konkret geprüft, welche Fahrzeuge dem Pricing unterliegen sollen und welche nicht (bspw. Personenwagen, Lieferwagen, Motorräder, etc.). Auch allfällige Ausnahmen vom Pricing werden in der Machbarkeitsstudie geprüft (bspw. Anwohner).

### Tarifgestaltung

In der Machbarkeitsstudie wird folgende Tarifgestaltung geprüft:

- Eine Gebühr für den motorisierten Individualverkehr, der in die Innenstadt hinein oder durch sie hindurch fährt.
- Eine Differenzierung der Tarifhöhe nach Spitzen- und Randzeiten, um die Verkehrsbelastung bei Spitzenzeiten zu reduzieren.
- Eine Vergünstigung der Tarife für den ÖV ausserhalb der Stosszeiten (der Spitzenzeitentarif bleibt unverändert).

### Ansprechpartner:

Für politische Fragen:

Erich Fehr  
Stadtpräsident der Stadt Biel  
032 326 11 01

Für technische Fragen:

Florence Schmoll  
Leiterin der Abteilung Stadtplanung  
032 326 16 21

## **Projektidee SBB**

### Ziel des Pilotprojekts

Mobility Pricing und damit das Pilotprojekt haben als Ziel, Verkehrsspitzen zu brechen und eine gleichmässiger Auslastung über den ganzen Tag zu erreichen. Dank zeitlich differenzierten Tarifen mit Vergünstigungen und Zuschläge sollen schwächer ausgelastete Verbindungen bzw. weniger nachgefragte Reisezeiträume attraktiver werden; stark ausgelastete Verbindungen bzw. stark nachgefragte Reisezeiträume sollen im Vergleich mit einem Zuschlag belegt werden können.

### Wo soll bepreist werden?

Welche Linien oder Räume sich für die Durchführung eines Pilotprojektes eignen könnten wird in der Machbarkeitsstudie evaluiert. Auch allfällige Synergien mit anderen gewählten Projekten sollen im Sinne eines ganzheitlichen Mobility Pricing-Ansatzes geprüft werden (vorausgesetzt, die entsprechenden Akteure sind interessiert).

### Wer soll bepreist werden?

Verschiedene Varianten werden auf ihre Chancen und Risiken bzw. Vor- und Nachteile geprüft (Fokus auf Einzelfahrausweise, Einbezug auch von Pauschalfahrausweisen, etc.)

### Tarifgestaltung

Die Machbarkeitsstudie klärt die Frage, wie das Tarifmodell optimal gestaltet werden kann, damit differenzierte Tarife Verkehrsspitzen brechen können. Im Fokus steht ein Modell bei welchem der heutige Normaltarif um einen fixen Prozentwert in der HVZ erhöht, bzw. um einen fixen Prozentwert in der NVZ gesenkt wird. Von welchen Faktoren die Parameter abhängen wird in der Machbarkeitsstudie geklärt werden. Das Tarifmodell verfolgt das Grundprinzip der Kompensation, d.h. das Preisniveau insgesamt wird nicht angehoben (Zuschläge zu gewissen Tageszeiten werden durch Rabatte kompensiert).

### Ansprechpartner:

SBB Medienstelle

[press@sbb.ch](mailto:press@sbb.ch)

Tel. 051 220 41 11