



Zürich, 27. November 2015 mzs | AE

Mobility Pricing: Fakten – Zusammenhänge – Positionen

Medienmitteilung zur öffentlichen Veranstaltung der Regionalplanung Zürich und Umgebung vom 26. November 2015

Sehr geehrte Damen und Herren

*

130 Zuhörerinnen und Zuhörer nahmen an der öffentlichen Veranstaltung der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) zum Thema «Mobility Pricing» teil. Die Veranstaltung vermittelte einen allgemein verständlichen und fachlich fundierten Überblick über Fakten und Zusammenhänge zu Mobility Pricing. Dabei kamen auch Vertreter des Kantons Zürich sowie verschiedener Interessenverbände aus Planung, Wirtschaft und Politik zu Wort. Die Veranstaltung zeigte bestehende und zukünftige Entwicklungen und Herausforderungen auf, die für die Lenkung und Finanzierung des Verkehrs von Bedeutung sind. Angesichts dieser Herausforderungen sollte ein Mobility-Pricing-Ansatz sowohl den Individual- als auch den öffentlichen Verkehr einbeziehen. Nur so kann die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems gewährleistet werden. Zudem regte die Veranstaltung am Beispiel von Mobility Pricing dazu an, sich mit Fragen betreffend Kostenwahrheit und Internalisierung von externen Kosten, die durch den Verkehr entstehen, auseinanderzusetzen. Weil Mobility Pricing als Instrument, wenn überhaupt, erst mittel- bis langfristig zur Verfügung stehen wird, sollten auch kurz- bis mittelfristige Möglichkeiten zur Verlagerung und Reduktion von Verkehr geprüft werden. Die Raumplanung kann hier unter anderem Beiträge leisten, indem sie Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmt, publikumsintensive öffentliche Bauten und Anlagen an geeigneten Orten ansiedelt sowie Anreize für kurze Wege zwischen Arbeits- und Wohnort setzt.

**



Das Thema «**Mobility Pricing**» stand im Zentrum der öffentlichen Veranstaltung der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) vom 26. November 2015 mit etwa 130 Zuhörerinnen und Zuhörern. RZU-Präsident **Max Walter** führte in die Veranstaltung ein, die von **Danielle Lalive** moderiert wurde.

Markus Maibach (INFRAS) vermittelte in seinem Referat Fakten und Einschätzungen zum Thema «Mobility Pricing». Daran anschliessend sichtete RZU-Direktor Angelus Eisinger das Thema im Hinblick auf die Relevanz für die RZU als Planungsdachverband und für das RZU-Gebiet. Die nachfolgend aufgeführten fünf Kommentatoren zeigten die Positionen des Kantons Zürich und verschiedener Interessenverbände aus Wirtschaft und Politik zum Thema Mobility Pricing auf:

- **Markus Traber**, Chef Amt für Verkehr des Kantons Zürich und Mitglied des RZU-Vorstands
- **Stefan Holenstein**, Generaldirektor Automobilclub der Schweiz (ACS)
- **Bernhard Piller**, Leiter Campaigning Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)
- **Ralf Bosch**, Leiter Verkehrstelematik, Mitglied der Geschäftsleitung von Rapp Trans AG
- **Roman Widmer**, Leiter Verkehrspolitik und Politmonitoring, Schweiz. Städteverband (SSV)

In den Referaten und Kommentaren wurden folgende **Herausforderungen und Entwicklungen** skizziert, die es bei der Diskussion über das zukünftige Verkehrssystem im RZU-Gebiet zu berücksichtigen gilt:

- Bereits heute erreicht oder überschreitet das Verkehrssystem im Grossraum Zürich in Spitzenzeiten die **Kapazitätsgrenzen**. Voraussichtlich wird die **Mobilitätsnachfrage** aufgrund der derzeitigen demografischen, wirtschaftlichen, technologischen und räumlichen Entwicklung weiter wachsen. Die **Weiterentwicklung und der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im RZU-Gebiet** werden die wachsende Nachfrage jedoch nur zum Teil aufnehmen können. Dies könnte die bestehenden Überlastungserscheinungen noch verstärken.
- Die **zukünftige Finanzierung des Verkehrssystems ist nicht gesichert**. Die Kosten für Ausbau und Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur werden steigen. Zudem werden sparsamere Autos und der Wechsel zu Elektromobilität zu rückläufigen Erträgen aus Mineralölsteuern führen.
- Individual- und öffentlicher Verkehr verursachen **ungedekte externe Kosten**, welche negative Auswirkungen auf die Umwelt- und Lebensqualität gerade in dicht besiedelten Räumen wie dem RZU-Gebiet haben.
- Der zunehmende Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologie führt zu einem rasanten **technologischen Wandel im Verkehrsbereich**. Autonome Autos, führerlose Busse oder andere Entwicklungen könnten das zukünftige Mobilitätsverhalten und damit die Grundlagen des Verkehrssystems markant verändern.

Die Positionen in den Referaten und Kommentaren sowie in der Podiums- und Plenumsdiskussion zum Thema «Mobility Pricing» können wie folgt zusammengefasst werden:

- Ein «**verkehrsartenübergreifender Ansatz**», der Individual- als auch öffentlichen Verkehr gleichermaßen einbezieht, wurde gegenüber einer sektoralen Lösung favorisiert.
- Die Grundsätze «**Kostenwahrheit**», «**Verursacherprinzip**» und «**Internalisierung von externen Kosten**» waren prinzipiell unbestritten. Hingegen unterschieden sich aufgrund der breiten



Zusammensetzung des Podiums die Vorstellungen, wie die Kostenwahrheit im Verkehr erreicht werden kann und welche Bereiche von externen Kosten dabei einbezogen werden sollen.

- Ein breites Meinungsspektrum herrschte auch betreffend den **Lenkungszielen von Mobility Pricing**. Es reichte von einer generellen Verkehrsreduktion, über eine effizientere Infrastrukturnutzung bis zum zweckgebundenen Einsatz von Mitteln zum Kapazitätsausbau.
- Geteilt wurde die Einschätzung, dass Mobility Pricing als Instrument – wenn überhaupt – erst mittel- bis langfristig zur Verfügung stehen wird. Die **politische Akzeptanz des Instruments** muss zuerst noch erreicht werden. In der politischen Debatte werden unter anderem Fragen betreffend Datenschutz, Vollzugaufwand, Mittelverteilung zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden oder Sozialverträglichkeit des Instruments behandelt und gelöst werden müssen. **Pilotprojekte** in geeigneten Räumen oder die Entwicklung eines **einfachen und transparenten Pricing-Systems**, das auf die Bedürfnisse der Nachfragenden abgestimmt ist, könnten einen **Beitrag zur Akzeptanzsteigerung** leisten.
- Angesichts des voraussehbaren Zeithorizonts wurde dafür plädiert, dass die Verkehrs- und die Raumplanung **Alternativen zur Sicherung eines zukunftsfähigen Verkehrssystems** prüfen, die bereits kurz- oder mittelfristig zur Verfügung stehen.

Im Hinblick auf die Diskussion über das zukünftige Verkehrssystem zieht die Regionalplanung Zürich und Umgebung das folgende Fazit aus ihrer Veranstaltung über «Mobility Pricing»:

- Ein **verkehrsartenübergreifender Ansatz zur Lenkung und Finanzierung des Verkehrs** ist notwendig im Hinblick auf die Sicherung der Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems.
- Angesichts der bereits heute bestehenden Überlastungserscheinungen im Verkehrssystem und der steigenden Mobilitätsnachfrage sollte sowohl das **Brechen der Verkehrsspitzen** als auch die **Verlagerung des Modal-Splits in Richtung Fuss- und Veloverkehr** angepeilt werden.
- Die **Finanzierung von Ausbau und Unterhalt des Verkehrssystems muss langfristig gesichert** sein. Dabei gilt es auch, die an der Veranstaltung aufgezeigten Trends und Entwicklungen im Verkehrsbereich zu berücksichtigen.
- Im Hinblick auf eine Steigerung der Umwelt- und Lebensqualität im RZU-Gebiet sollte über die Internalisierung von externen Kosten von Individual- und öffentlichem Verkehr nachgedacht werden.
- Eine **Auseinandersetzung mit technologischen und nachfrageseitigen Trends und Entwicklungen im Mobilitätsbereich** ist unabdingbar, um plausibel über die langfristige Sicherung der Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems diskutieren zu können.
- Es sind **kurz- bis mittelfristige Massnahmen zur Beeinflussung des Verkehrsaufkommens und seiner Folgen** zu prüfen. Die Raumplanung kann hier unter anderem Beiträge liefern, indem sie Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmt und Anreize für kurze Wege zwischen Arbeits- und Wohnort setzt. Zudem kann sie einen Beitrag zum Brechen der Verkehrsspitzen leisten, indem sie Schulen, Krankenhäuser und andere öffentliche Bauten und Anlagen so ansiedelt, dass sie eine antizyklische Wirkung auf das Verkehrsaufkommen aufweisen. Über solche und ähnliche Massnahmen kann die Raumplanung in Richtung auf eine Verkehrsreduktion und eine Begrenzung der negativen Konsequenzen des Verkehrs wirken.



Die Regionalplanung Zürich und Umgebung will diese Aspekte in die langfristorientierte Diskussion über zweckmässige Ergänzungen oder Weiterentwicklungen des bisherigen Massnahmenspektrums im Verkehr einbringen. Denn die langfristige Sicherung eines funktionsfähigen Verkehrssystems ist eine zentrale Voraussetzung für die nachhaltige Entwicklung des RZU-Gebiets.

Mit freundlichen Grüssen,
Marc Zaugg Stern
Sekretär

Auskünfte erteilen:

Angelus Eisinger, Direktor (eisinger@rzu.ch, 044 387 10 45)

Marc Zaugg Stern, Sekretär (zaugg@rzu.ch, 044 387 10 41)

E-Mail-Anlage:

- Foliensatz der öffentlichen Veranstaltung der RZU zum Thema «Mobility Pricing» (PDF, 5.8mb)