

## **Road Pricing für eine nachhaltige Stadtentwicklung Congestion Charging, Mobilitätsmanagement und Stadtentwicklung**

Seit Februar 2003 wird auf Autofahrten in eine 21 km<sup>2</sup> grosse Zone in Central London eine Gebühr erhoben. Ein wesentlicher Erfolg der Massnahme besteht unter anderem darin, dass sie durch die Schaffung von freien Kapazitäten im Strassennetz die oft schwierige Entwicklung attraktiver innerstädtischer Standorte möglich macht. In einem Artikel von „Strasse und Verkehr“ werden Anhand eines Stadtentwicklungsbeispiels in London Möglichkeiten und Wirkungsweise des Mobilitätsmanagements und sein Zusammenspiel mit dem Congestion Charging zur Erreichung einer nachhaltigen Stadtentwicklung aufgezeigt. (Sprache: de)

### Weitere Informationen:

Transport for London: Congestion Charging Homepage

<http://www.cclondon.com>

## **Road Pricing pour le développement durable des villes Péage de congestion, management de la mobilité et développement urbain**

Depuis février 2003, dans un périmètre de 21 km<sup>2</sup> au centre de Londres, les trajets automobiles font l'objet d'un péage. Un succès essentiel de cette taxe de congestion est, entre autres, de libérer des capacités dans le réseau routier pour rendre possible le développement d'emplacements attrayants dans les centres-villes. La revue « Strasse und Verkehr », sur l'exemple de Londres, montre les possibilités et les impacts de la gestion de la mobilité, en correspondance avec le péage de congestion pour d'atteindre un développement urbain durable. (langue : allemand)

### Plus d'information:

Transport for London: Congestion Charging Homepage

<http://www.cclondon.com>

17.10.2005

Unterstützt von:



Mobilservice  
c/o Büro für Mobilität AG  
Hirschengraben 2  
3011 Bern  
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Julian Baker  
[redaktion@mobilservice.ch](mailto:redaktion@mobilservice.ch)  
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek  
[info@mobilservice.ch](mailto:info@mobilservice.ch)  
<http://www.mobilservice.ch>

# Congestion Charging, Mobilitätsmanagement und Stadtentwicklung

*Mit der Einführung des Londoner Congestion Chargings, einer eigentlichen Staugebühr, ist Road Pricing verstärkt in den Fokus der Verkehrspolitik der Schweiz und anderer Länder gerückt. Ein wesentlicher Erfolg des Congestion Chargings besteht unter anderem darin, dass es durch die Schaffung von freien Kapazitäten im Strassennetz die oft schwierige Entwicklung attraktiver innerstädtischer Standorte möglich macht. Im Folgenden werden die in diesem Sinne bedeutenden Effekte des Londoner Congestion Chargings ausgeführt. Anhand eines Stadtentwicklungsbeispiels in Central London werden Möglichkeiten und Wirkungsweise des Mobilitätsmanagements und sein Zusammenspiel mit dem Congestion Charging zur Erreichung einer nachhaltigen Stadtentwicklung aufgezeigt.*

Von **Ulrike Huwer** \*

Verstärkte Bemühungen, eine nachhaltige Stadtentwicklung und einen verbesserten Umgang mit den Infrastrukturen zu erreichen, zeigen sich in London nicht allein im eingeführten Congestion Charging (CC). Die Vision, eine weitere Stadtentwicklung zu ermöglichen, die in der Lage ist, die Verkehrsauswirkungen zu begrenzen, ist im «London Plan», dem Rahmenplan für nachhaltige Entwicklung, verankert und wird durch die «Transport Strategy» ergänzt. Für den Verkehrsbereich werden hier nicht nur die grossen Infrastrukturprojekte wie CrossRail, Cross-River-Transit usw. verankert, sondern auch Instrumente des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements, wie das CC, Maximalvorgaben zum Parkplatzangebot und Mobilitätspläne zum Beispiel im Zusammenhang mit Baugenehmigungen. Eine solche Politik ist für London, wo in den nächsten Jahren entsprechend dem prognosti-

zierten Wachstum mindestens 23 000 neue Wohnungen pro Jahr gebaut werden sollen (The London Plan 2004, S. 54) besonders wichtig. Sie gilt aber auch für andere immer noch wachsende Agglomerationen in der Schweiz oder Europa. Verkehr und Siedlung müssen integriert entwickelt werden, um eine weitere Entfaltung zu ermöglichen und gleichzeitig Attraktivität und Lebensqualität der Städte zu gewährleisten.

Für eine weitere Stadtentwicklung kann Road Pricing freie Kapazitäten im Strassennetz schaffen, um die Erreichbarkeit neuer und alter Teile der Stadt mit allen Verkehrsmitteln sicherzustellen. Gleichzeitig werden aufgrund des geringeren MIV-Aufkommens, weniger Stauungen und besserer Umfeldbedingungen der öffentliche Verkehr, Rad fahren und zu Fuss gehen attraktiver. Die Einnahmen können für die Verbesserung dieser Verkehrsmittel eingesetzt werden. In London hat das CC genau diese Wirkungen erbracht.



\* **Ulrike Huwer, Dr.-Ing. Verkehrsplanerin, Basler & Hofmann, Zürich. Von 2003 bis 2004 bei JMP Consultants in London, verantwortlich für die Elephant & Castle Mobilitätsstrategie**

## **Péage de congestion, gestion de la mobilité et développement urbain**

*L'introduction du péage routier à Londres, en somme un péage de congestion, a renforcé la place des taxes routières dans les débats de politique des transports en Suisse et dans d'autres pays. Un succès essentiel de la «congestion charging» est, entre autres, de libérer des capacités dans le réseau routier afin de rendre possible le difficile développement d'emplacements attrayants dans les centres-villes. C'est ce qui est expliqué ci-après avec les effets les plus significatifs de la «congestion charging» londonienne. A l'exemple d'un développement urbain dans la partie centrale de Londres, les possibilités et les impacts de la gestion de la mobilité sont montrés en correspondance avec le péage de congestion en vue d'atteindre un développement urbain durable.*

	In Zone ein- und ausfahrende Fahrzeuge		In der Zone gefahrene km	
<b>PW</b>	- 33%	- 21% (Vier oder mehr Räder)	- 34%	- 15% (Vier oder mehr Räder)
<b>Lieferwagen</b>	- 10...15%		- 5%	
<b>LKW</b>	- 10%		- 7%	
<b>Busse</b>	+ 20%		+ 21%	
<b>Zweiräder</b>	+ 15%		+14%	

1: Verkehrsentwicklung je Fahrzeugkategorie mit Einführung des CC (nach TfL 2004, S. 29/30).

1: Evolution du trafic par catégories de véhicules avec l'introduction de la CC (selon TfL 2004, p. 29/30).

1

### Londoner Congestion Charging

Seit Februar 2003 wird auf Autofahrten in eine 21 km<sup>2</sup> grosse Zone in Central London (1,3 % des Stadtgebietes) eine Gebühr erhoben. 5 Pfund müssen Autofahrende die Montag bis Freitag zwischen 7.00 und 18.30 Uhr in die Zone einfahren, an Kiosken, Tankstellen, Selbstbedienungsautomaten, per Post, Telefon, SMS oder Online pro Einfahrt in die Charging Zone bezahlen. An 174 Ein- und Ausfahrtsstellen der Gebührenzone werden mit Kameras die Nummernschilder erfasst und in einer Datenbank mit den Einzahlungen abgeglichen. Anwohner, Behinderte, Elektrofahrzeuge und solche mit alternativen Treibstoffen sowie Fahrzeuge mit 9 und mehr Sitzen erhalten eine Vergünstigung.

Sehr schnell haben sich positive Auswirkungen auf den Londoner Stadtverkehr gezeigt. Einzig die Einnahmen sind hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Mit einem Anheben der Gebühr von 5 auf 8 Pfund sollen nun zusätzliche Verkehrs- und Staureduktionen sowie zusätzliche Einnahmen zur Finanzierung des nachhaltigen Verkehrs erreicht werden. Mit dem Plan zur Ausweitung des CC nach Westen hat Bürgermeister Ken Livingston die Wiederwahl im Frühjahr 2004 für sich entschieden.

Die Auswirkungen des CC werden mit einer breit angelegten Begleituntersuchung (Transport for London, 2003 und 2004) erfasst. Die im Folgenden dargestellten Auswirkungen auf das Fahrtenaufkommen im motorisierten, öffentlichen und Veloverkehr basieren im Wesentlichen auf Verkehrszählungen in und ausserhalb der Gebührenzone, Fahrtenprotokollen und Nummernschilderfassung sowie auf Fahrgastzählungen.

### Weniger und flüssigerer Verkehr in der Gebührenzone

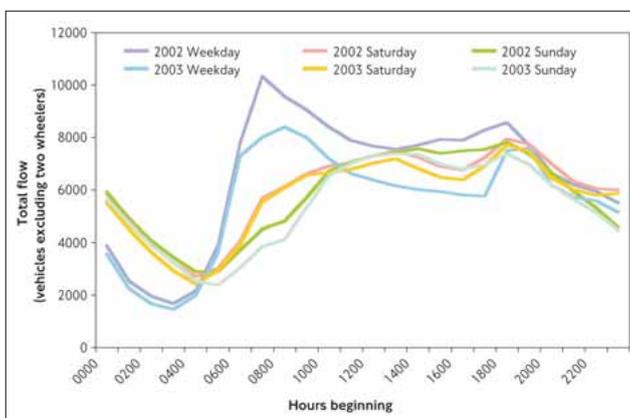
Ein stärker als erwarteter Verkehrsrückgang reduziert Staus und gewährleistet schnellere und konstantere Reisezeiten innerhalb der Zone. Die Veränderungen im Verkehrsverhalten haben sich in den ersten Monaten des CC sehr schnell eingestellt und etabliert.

Während der gebührenpflichtigen Zeit ist die Zahl der Fahrzeuge mit 4 und mehr Rädern, die in die Zone ein- und ausfahren, um 21 % gesunken. Eine Abschätzung der insgesamt innerhalb der Zone gefahrenen Kilometer für 2002 und 2003 hat zudem ergeben, dass nach Einführung des CC 15 % weniger Kilometer gefahren werden (Abb. 1). Es ist nachvollziehbar, dass der Verkehr innerhalb der Zone aufgrund von internen Quell-Ziel-Beziehungen nicht so stark zurückgegangen ist, wie der von aussen in die Zone einfließende Verkehr.

In den gebührenfreien Zeiten abends und am Wochenende ist das Verkehrsaufkommen nahezu gleich geblieben bzw. leicht zurückgegangen (Abb. 2). Ein vielleicht erwartetes systematisches Ansteigen des Verkehrs in diesen Zeiten ist ausgeblieben. Stauungen wurden um 30 % reduziert, nämlich von 2,3 min/km vor der Einführung auf 1,7 min/km nach Einführung des CC. Die durchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten betragen nun 17 km/h im Vergleich zu 8 km/h vor Einführung des CC.

Ein Verkehrszuwachs auf der die CC-Zone umschliessenden und gebührenfreien «Inner Ring Road» konnte trotz Befürchtungen kaum festgestellt werden. Auf dieser Ringstrasse wurden lediglich 4 % mehr gefahrene Kilometer gemessen (und nur 1 % mehr bei Fahrzeugen mit 4 und mehr Rädern). Bei den Personenwagen wurde ein geringer Rückgang festgestellt, der durch ein verstärkteres Aufkommen an Bussen, Taxis und kommerziell genutzten Fahrzeugen sowie durch Motorräder ausgeglichen wird. Eine verbesserte Verkehrssteuerung hat die Stauzeiten aber insgesamt reduziert. Trotz der leichten Verkehrszunahme haben sich die Verkehrsstauungen auf der Inner Ring Road um 10 bis 20 % von 1,9 min/km vorher auf 1,5 bis 1,7 min/km reduziert und die Reisezeiten verbessert.

Weder ausserhalb der Gebührenzeit noch im lokalen Strassennetz ausserhalb der Zone ist eine starke Verkehrszunahme zu verzeichnen.



2

2: Stündlicher in die Zone einfahrender Verkehr, typische Tage 2002 verglichen mit 2003 (TfL 2004, S. 28).

2: Trafic entrant par heure dans la zone, comparaison de jours typiques de 2002 et 2003 (selon TfL 2004, p. 28).

### Mehr Fahrgäste nutzen zuverlässigere und schnellere Busse

Angebotsausweitungen und Service-Verbesserungen haben bereits im Vorfeld der Gebühreinführung zu einem Anstieg der Busnutzung geführt. Mit der Ein-



3: Lage Elephant & Castle in der CC-Zone.

3: Position de Elephant & Castle dans la zone de CC.

3

führung des CC hat sich dies verstärkt. Ein Vergleich zwischen Herbst 2002 (vor CC) und Herbst 2003 (nach Einführung CC) zeigt, dass 37 % (71 000) mehr Fahrgäste während der gebührenpflichtigen Zeit mit Bussen in die Zone fahren. Die Hälfte dieses Wachstums wird dem CC zugeschrieben, der Rest anderen Faktoren, wie den grundsätzlichen Angebotsverbesserungen und dem Ausfall von U-Bahnen. Der Busbesetzungsgrad, das heisst die durchschnittliche Anzahl Fahrgäste pro Bus ist dabei leicht gestiegen, da die Angebotsausweitungen nicht proportional zu der Busnutzung angestiegen sind. Aufgrund der verbesserten Verkehrsverhältnisse haben sich die Reisezeiten und die Zuverlässigkeit der Busse erhöht. Zusätzliche Wartezeiten aufgrund von unregelmässigen und fehlenden Bussen (gemessen als Abweichung von dem Standard, der aufgrund der Charakteristik einer jeden Linie definiert wird) haben sich in der Gebührenzone und im Umfeld um 30 % reduziert. Verspätungen und Ausfälle, die mit automatischer Erfassung in den Bussen sowie stichprobenhaft an Halte-

stellen ermittelt wurden, sind in der Zone um 60 %, auf der Inner-Ring-Road um 50 % und insgesamt um 40 % zurückgegangen.

Die Beobachtung von Reisezeiten zwischen ausgewählten Punkten des Netzes in der Zone hat eine 6 %-ige Verbesserung der Reisezeit bei einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 11,6 km/h ergeben. Auf der Inner-Ring-Road ist die Reisegeschwindigkeit mit 13,3 km/h gleich geblieben.

**Mehr Radfahrende sicherer unterwegs**

Bereits im Sommer 2003 ist ein wesentlicher Anstieg des Radverkehrs in Inner-London festgestellt worden. 300 000 Pendlerwege ins Zentrum wurden mit dem Velo zurückgelegt (ebenso viele wie mit Taxi und Dockland Light Rail zusammen). Verglichen mit 2003 wurden ein Jahr später 23 % mehr Radfahrende auf den Hauptverkehrsstrassen und 19 % auf den übrigen Strassen gezählt. Zahlreiche Massnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsführung, so zum Beispiel Abstellmöglichkeiten oder die kostenlosen Radfahrpläne an allen U-Bahn-Stationen, haben in Kombination mit dem CC zu diesem Anstieg beigetragen.

Die rückgängigen Unfallzahlen sprechen zudem dafür, dass nicht nur eine subjektive Verbesserung der Sicherheit von Velofahrenden und Fussgängern eingetreten ist. Wesentlich dafür ist auch, dass die Verbesserung der Reisezeiten für den motorisierten Individualverkehr allein durch eine Reduzierung der Stand- und Schleichzeiten entstanden ist, nicht aber mit einer Erhöhung der zumeist gefahrenen Geschwindigkeiten einhergeht.

Zusammenfassend zeigt sich bereits anhand dieser ausgewählten Bereiche, dass die Erreichbarkeit der Inner-City durch das CC für alle Verkehrsmittel verbessert werden konnte. Damit ist auch eine wesentliche Voraussetzung für eine weitere Stadtentwicklung nach innen gegeben.



4

4: Rahmenplan Elephant & Castle, Erdgeschoss-Nutzungen (Quelle: London Borough of Southwark 2004, S. 33).

4: Plan-cadre de Elephant & Castle, affectation des rez-de-chaussée (source: London Borough of Southwark 2004, p. 33).

## Weiteres Siedlungswachstum, Verdichtung in Inner-City

Wie überall sind auch in London eine weitere Ansiedlung von publikumsintensiven Einrichtungen und eine verdichtete Wohnnutzung an die Erreichbarkeit und die Kapazität des Verkehrssystems gebunden. Mit dem CC wurden die Strassenverhältnisse wesentlich verbessert. Zur Erhaltung dieser Vorteile sind bei Neuentwicklungen weitere Massnahmen notwendig, um die Verkehrserzeugung zu begrenzen und zu managen. Der Verkehr muss von Anfang an so weit wie möglich auf stadtverträglichere Verkehrsarten wie ÖV, Rad und Fussverkehr verlagert werden. Mobilitätsmanagement-Ansätze, die umfassende Informationen und Serviceangebote bereitstellen, um die Verkehrsmittelwahl bereits am Entstehungsort zu beeinflussen, können hier einen wesentlichen Beitrag leisten. Ein gutes Beispiel für solche Bemühungen stellen die Planungen für das innerstädtische Entwicklungsgebiet Elephant & Castle (E&C) dar. Auf diesem 70 ha grossen Stadtumbaugebiet im Süden der Innenstadt werden 5200 Wohnungen, 75 000 m<sup>2</sup> Verkaufsflächen und 5200 Arbeitsplätze entstehen (Abb. 4). E&C liegt ausserhalb der CC-Zone an der Inner-Ring-Road, die die Grenze der CC-Zone bildet (Abb. 3). E&C ist gleichzeitig einer der wichtigsten ÖV-Verknüpfungspunkte, an dem sich zwei U-Bahn-Linien, Regionalzüge und zahlreiche Buslinien treffen. In Zukunft werden zwei neue Tramlinien, die von Süden her ins Zentrum führen, E&C erschliessen und damit die Kapazität des ÖV weiter erhöhen.

Massgebliche Voraussetzung für die Realisierung des Projektes war der Nachweis, dass das Verkehrssystem mit dem zu erwartenden Verkehr umgehen können. Das Congestion Charging gewährleistet dabei, dass überhaupt Strassenkapazität zur Verfügung steht und leistet gleichzeitig einen Beitrag zur Begrenzung des zukünftig im Gebiet entstehenden Autoverkehrs. Dennoch wäre das Projekt ohne ergänzende Massnahmen nicht möglich gewesen. So soll die Autonutzung eingeschränkt und eine Verlagerung auf alternative Verkehrsmittel attraktiv gemacht werden.

Die zentrale Lage und die gute ÖV-Anbindung zeigen sich bereits in der heutigen Ausgangslage. Die Mobilität im Gebiet ist stark auf den ÖV ausgerichtet. Autofahrten machen nur 9 % der gesamten Wege aus. Nichtsdestotrotz würde dieser Modal Split in der zukünftigen Situation zu etwa 36 000 Fahrten pro Tag führen (Abb. 6) und wäre damit im vorhandenen Verkehrssystem, ins-



5

5: In den Wohnungsmarkt integrierte Mobilitätspakete.

5: Ensemble «mobilité» intégré au marché du logement.

- Mobilitätspaket**
- ÖV-Ticket für kostenlose Probenutzung
  - CarSharing-Zugangsberechtigung
  - Informationen Parkraummanagement
  - Infos über webbasiertes Mitnahmesystem
  - Infos über Velorouten, Veloparken und Leihfahrräder
  - Infos über persönliche Mobilitätsberatung und andere Leistungen der Mobilitätszentrale
  - Infos über Lieferdienste der lokalen Geschäfte
  - Taxi-Gutschein für den ersten Kilometer

besondere auf der angrenzenden Inner-Ring-Road nicht zu bewältigen. Mit Hilfe von Mobilitätsmanagement-Massnahmen soll daher die Ausrichtung auf alternative Verkehrsmittel bewahrt und weiter gefördert werden.

## Mobilitätsmanagement zur Begrenzung der Verkehrserzeugung

Das Erschliessungs- und Mobilitätskonzept setzt dafür auf einen Massnahmen-Mix aus restriktivem Parkangebot, guter Infrastruktur für Zu-Fuss-Gehende, Fahrrad, ÖV, CarSharing und Fahrgemeinschaften sowie auf eine aktive Informationspolitik und ein gutes Marketing. So sind die Einkaufs- und Freizeitnutzungen des neuen Zentrums autofrei, das heisst sie sind lediglich mit Parkplätzen für Behinderte und CarSharing ausgestattet. Für die Wohnungen wird die Stellplatzzahl stark begrenzt. CarSharing ermöglicht autofreien Haushalten bei Bedarf ein Auto zu benutzen. Die Wohnungen werden nicht automatisch mit Parkplatz vermietet oder verkauft, das heisst die Parkplatzanmietung ist vom Wohnungsmarkt getrennt. Dagegen ist die CarSharing-Mitgliedschaft Bestandteil einer jeden Wohnung. Weitere Massnahmen bestehen in einer grossen Anzahl an qualitativ hoch

	Ausgangs-Szenario (unter Beibehaltung des heutigen Modal Splits)		Szenario 1: Minimale Verlagerung		Szenario 2: Maximale Verlagerung	
	Wege	Modal Split	Wege	Modal Split	Wege	Modal Split
zu Fuss	83'006	21%	91'269	23%	95'098	24%
Fahrrad	3'361	1%	15'035	4%	23'787	6%
Öffentlicher Verkehr	262'123	65%	277'007	69%	271'121	68%
Motorrad	840	0%	3'330	1%	4'053	1%
Mitfahrende Auto	18'147	5%	6'824	2%	3'259	1%
Auto / Taxi	35'790	9%	9'800	2%	5'948	1%
	<b>403'266</b>	<b>100%</b>	<b>403'266</b>	<b>100%</b>	<b>403'266</b>	<b>100%</b>

6: Abschätzung der Verkehrserzeugung (Wege pro Wochentag), Modal Split und erzielbare Verlagerungseffekte (JMP 2003).

6: Estimation de la génération de trafic (déplacements par jour ouvrable), répartition modale et effets de substitution atteignables (JMP 2003).

stehenden Fahrradparkanlagen im privaten wie auch im öffentlichen Raum, einer Velostation als Teil des ÖV-Verknüpfungspunktes und einer Mobilitätszentrale. Der öffentliche Verkehr wird neben den Infrastrukturmassnahmen vor allem auch im Hinblick auf die Informations- und Haltestellenqualität verbessert. Neben diesen Rahmenbedingungen für die einzelnen Verkehrsmittel sollen die Bewohner, Kunden und Besucher mit Mobilitätspaketen aktiv angesprochen werden. Sie müssen sich die Informationen nicht selbst zusammensuchen, sondern bekommen sie mit dem Umzug direkt ins Haus geliefert (Abb. 5).

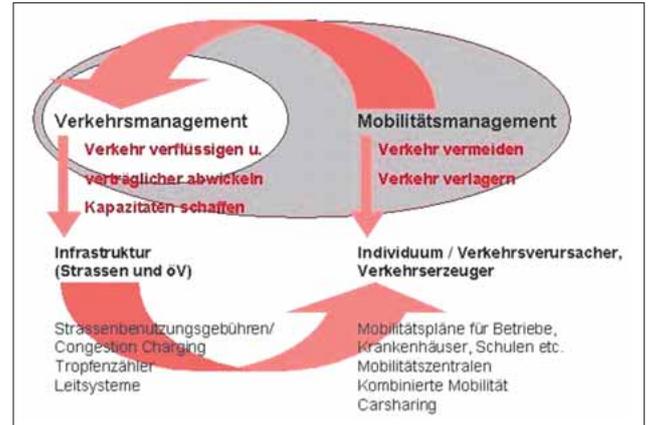
Die Wirkung dieser Massnahmen wurden gesondert für die verschiedenen Nutzungsbereiche Wohnen, Arbeiten, Einkauf und Freizeit abgeschätzt und auf die ermittelte Verkehrserzeugung übertragen. Zwei Szenarien fassen die minimale und die maximal angenommene Verlagerung zusammen und stellen die Bandbreite der zu erwartenden Verkehre dar (Abb. 6). Wesentliches Element zur Verringerung dieser Fahrten in den Szenarien ist die autofreie Einkaufsnutzung. Damit werden die Autofahrten am deutlichsten reduziert. Aber auch der Anstieg an Radfahrten wird durch ein entsprechend attraktives Angebot und Rahmenbedingungen beeinflusst.

Leistungsfähigkeitsabschätzungen haben ergeben, dass sowohl das Strassennetz als auch der öffentliche Verkehr die in den Szenarien ermittelten Fahrten aufnehmen können. Im verabschiedeten Rahmenplan (März 2004) wie auch in der rechtlichen Absicherung als «Supplementary Planning Guidance» sind dementsprechend die Grundsätze des Erschliessungs- und Mobilitätskonzepts verankert worden. Die Realisierung der ersten Wohnungsbauten als Ersatz für die zum Abbruch anstehenden Gebäude hat Ende 2004 begonnen. Bereits bei diesen ersten Neubauten werden höchste Standards an die Architektur und auch an die Verkehrserschliessung gestellt. Diese beinhaltet auch eine Begrenzung des Parkplatzangebotes.

### Wirkungsweise zwischen Verkehrsmanagement und Mobilitätsmanagement

Das Beispiel zeigt wie Road Pricing als wesentliches Merkmal des Verkehrsmanagements und ein umfassendes Mobilitätsmanagement zusammenspielen, um eine effiziente Infrastrukturnutzung zu erreichen und gleichzeitig die Erreichbarkeit für alle zu erhalten und zu verbessern.

Das Verkehrsmanagement verflüssigt den motorisierten Verkehr, wickelt ihn verträglicher ab und schafft letztendlich Kapazitäten, die auch für strassengebundenen ÖV, Rad- und Fussverkehr genutzt werden können. Das Mobilitätsmanagement setzt dagegen bei den Verkehrserzeugern und Verkehrserzeugern an und begrenzt das Verkehrswachstum, indem es Verkehr vermeidet und Autoverkehr auf andere Verkehrsmittel verlagert. In der Kombination beider Instrumente sind daher höchste Effektivität und Effizienz möglich.



7

7: Wirkungsweise und Wechselwirkungen des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements.

7: Impacts et types d'interactions dans la gestion du trafic et de la mobilité.

Damit ist die Stadtentwicklung attraktiver, zentraler und im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung wünschenswerter Standorte möglich. Dies ist in Schweizer Agglomerationen nicht anders als in London. Zusammen mit Verkehrsmanagement-Massnahmen muss auch das Mobilitätsmanagement in Angriff genommen werden, um sicherzustellen, dass mit den neuen Kapazitäten nicht nur der Verkehr der vorhandenen Verkehrserzeuger verflüssigt und letztlich vielleicht sogar erhöht wird. Damit kann das Mobilitätsmanagement einen Beitrag zu grösserer Rechtsgleichheit von neuen Entwicklungen gegenüber dem Bestehenden liefern. Bestandsicherheit kann durch die verbesserte Erreichbarkeit für alle sichergestellt werden. ■

### Literatur

- Greater London Authority (GLA): The London Plan – Spatial Development Strategy for Greater London, Draft March 2003, adopted in February 2004
- Greater London Authority (GLA): The Mayor's Transport Strategy, London, July 2001
- JMP Consultants: Elephant & Castle Movement and Access Strategy, Appendix 7 of the Elephant & Castle Development Framework, London 2004
- London Borough of Southwark: Elephant & Castle Development Framework, London 2004. <http://www.elephantandcastle.org.uk/developersframework.html>
- Transport for London: Congestion Charging Central London. Impacts Monitoring, First Annual Report. London, October 2003
- Transport for London: Congestion Charging Central London. Impacts Monitoring, Second Annual Report. London, April 2004
- TfL Press release 8 November 2004, <http://www.tfl.gov.uk>
- Transport for London: Congestion Charging Homepage <http://www.cclondon.com>
- Transport for London: Informationen zum Congestion Charging [http://www.tfl.gov.uk/tfl/cclondon/cc\\_intro.shtml](http://www.tfl.gov.uk/tfl/cclondon/cc_intro.shtml)

12:21 24.04.2005

### **Bund prüft Road Pricing - Forschungsauftrag bis Ende 2006**

**Der Bund hat ein Forschungsprojekt zu Road Pricing in Auftrag gegeben. Es soll abgeklärt werden, wie die Erhebung von Strassengebühren umgesetzt werden könnte und welche Strassen sich eignen würden.**

[sda] - Auftraggeber des Forschungsprojektes sind die Bundesämter für Strassen (ASTRA) und für Raumentwicklung (ARE) sowie die Zolldirektion, wie ASTRA-Sprecherin Jolanda van de Graaf zu einem Bericht der "SonntagsZeitung" sagte.

Für Versuche und Pilotprojekte im Rahmen der Forschungsarbeiten kommen verschiedene Strassen und Regionen in Frage. Man habe sich noch nicht für ein bestimmtes Fallbeispiel entschieden, sagte van de Graaf.

In Frage käme die A2 zwischen Augst und Basel - das meistbefahrene Autobahnstück der Schweiz. Geprüft würde dort die Einführung einer gebührenpflichtigen, separaten Schnellspur. Zur Diskussion stehen laut van de Graaf aber auch Projekte in der Agglomeration Zürich und am Gotthard.

Die Forschungsarbeiten sollen bis Ende 2006 abgeschlossen sein, erste Resultate werden für Ende 2005 erwartet. Das Erheben von Strassengebühren wird in der Schweiz seit mehreren Jahren diskutiert.

Der Nationalrat hat im März einen Vorstoss für die Verankerung des Road Pricing in der Bundesverfassung abgelehnt. Er lässt jedoch auf Anregung seiner Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen vom Bundesrat prüfen, unter welchen Voraussetzungen Abgaben für die Strassenbenützung eingeführt werden könnten.

In dem Bericht soll die Landesregierung unter anderem darlegen, ob für die Einführung eines Road Pricing eine Verfassungsänderung nötig wäre. Weiter soll sie prüfen, unter welchen Bedingungen ein Road Pricing sinnvoll wäre.

Umstritten ist nicht nur die Idee des Road Pricing, sondern auch die Verwendung der Mittel. So wird diskutiert, ob das Geld ausschliesslich für die Finanzierung von Strassenprojekten oder auch für die Förderung des öffentlichen Verkehrs eingesetzt werden sollte.

Artikeladresse:

<http://de.bluewin.ch/news/index.php/schweiz/news/20050424:brd030/>

Copyright © 2005 Swisscom Fixnet AG

[schliessen](#)