

## **Die Nachfrage nach Mobilität mit preislichen Mitteln beeinflussen? ASTRA Forschungspaket zu «Mobility Pricing»**

Für die Zukunft rechnet man mit einer weiteren Zunahme des Personenverkehrs und der damit verbundenen Kosten. Immer öfter wird daher die Frage laut, ob sich die Nachfrage nach Mobilität mit preislichen Mitteln beeinflussen lässt. Ein umfangreiches Forschungspaket des Bundesamts für Strassen (ASTRA) hat die wichtigsten noch bestehenden Wissenslücken bezüglich Anwendung von Preiselementen für die Benützung von Verkehrssystemen geschlossen. Hier finden Sie die Kurzfassung des Syntheseberichtes. (Sprachen: de, fr)

Weitere Informationen:

ASTRA

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

## **La demande de mobilité peut-elle être influencée par le prix ? Dossier de l'OFROU sur le péage routier**

L'on escompte, pour l'avenir, une poursuite de l'augmentation du transport des personnes et des coûts y afférents. La question de savoir si la demande de mobilité peut être influencée par le prix se pose aujourd'hui de manière récurrente. L'Office fédéral des routes (OFROU) consacre à cette question un dossier exhaustif. Son vaste projet de recherche a comblé les lacunes les plus importantes dans les connaissances en matière d'utilisation des péages routiers (langue : français et allemand)

Pour plus d'informations:

OFROU

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



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

## Bundesamt für Strassen (ASTRA)

---

### Mobility Pricing



Die Mobilität in der Schweiz hat in den vergangenen Jahrzehnten stark zugenommen. Am deutlichsten wirkt sich die Zunahme beim motorisierten Strassenverkehr aus. Auch in Zukunft rechnet man mit einer weiteren Zunahme des Personenverkehrs: Je nach Szenario wird diese für den Zeitraum 2000 bis 2030 zwischen 15 und 29 Prozent liegen. Der Freizeitverkehr, der bereits heute fast zur Hälfte zur Verkehrsleistung des Personenverkehrs beiträgt, wird in Zukunft weiterhin überproportional wachsen.

Die Ausgaben der öffentlichen Hand für den Verkehr sind ebenfalls gewachsen. Im Zeitraum zwischen 1990 und 2004 nahmen die Ausgaben für Strassen und für den öffentlichen Verkehr jährlich um 3.1 Prozent zu, was etwa dem allgemeinen Wachstum der Staatsausgaben entspricht, jedoch über der Teuerung und dem Wirtschaftswachstum liegt. Diesen Verkehrsausgaben steht allerdings ein hoher volkswirtschaftlicher Nutzen in der Form von Beitrag zum Wirtschaftswachstum, Wertschöpfungseffekt, Arbeitsplätzen und Regionalerschliessung gegenüber.


Angesichts des Verkehrs- und Ausgabenwachstums stellen sich zwei Fragen:

1.  
Lässt sich die Nachfrage nach Mobilität mit preislichen Mitteln beeinflussen?
2.  
Ist die bestehende Aufteilung der Kosten der Mobilität zwischen Benutzer und öffentlicher Hand gerecht und effizient?

Die Auseinandersetzung mit Mobility Pricing bedeutet, Antworten auf die beiden Fragen zu finden. Unter Mobility Pricing versteht man benützungsbezogene Abgaben für Infrastrukturnutzung und Dienstleistungen im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr mit dem Ziel der Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage.

Die Mobilitätsnachfrage hat auch einen direkten Zusammenhang mit dem Klimaschutz. Nicht umsonst erwähnt der Weltklimabericht, dass die Beeinflussung der Verkehrsnachfrage bei der Reduktion der Treibhausgase eine wichtige Rolle spielt.

Ein umfangreiches Forschungspaket des Bundesamts für Strassen (ASTRA) hat die wichtigsten noch bestehenden Wissenslücken bezüglich Anwendung von Preiselementen für die Benützung von Verkehrssystemen geschlossen:

 [Mobility Pricing - Kurzfassung Synthesebericht](#)

Grösse: 1728 kb | Typ: PDF

 [Mobility Pricing - Synthesebericht](#)

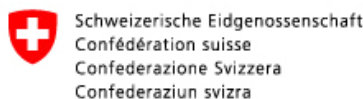
Grösse: 5091 kb | Typ: PDF

---

Bundesamt für Strassen (ASTRA)  
[Kontakt](#) | [Haftung, Datenschutz und Copyright](#)

---

<http://www.astra.admin.ch/themen/00901/index.html?lang=de>



## Office fédéral des routes (OFROU)

---

### Mobility Pricing



Ces dernières décennies, en Suisse, la mobilité s'est fortement accrue. C'est au niveau du transport routier moto-risé que cet accroissement est le plus sensible. Pour l'avenir également, on escompte une poursuite de l'augmentation du transport de personnes: en fonction du scénario retenu, cette augmentation sera entre 15% et 29% pour la période 2000 - 2030.

Contrairement à la période précédente, le taux de croissance devrait être plus fort pour les transports publics que pour le trafic individuel motorisé, dont la part pourrait retomber à 70% d'ici 2030. Le trafic de loisirs, qui représente aujourd'hui déjà près de la moitié des prestations de transport de personnes, continuera à enregistrer une croissance plus que proportionnelle à l'avenir.

Les dépenses du secteur public pour les transports se sont également accrues. Entre 1990 et 2004, les dépenses affectées aux routes et aux transports publics ont augmenté de 3,1% par an, ce qui correspond à peu près à la croissance générale des dépenses de l'Etat, mais est supérieur au renchérissement et à la croissance économique. Ces dépenses de transports sont cependant assorties d'une forte utilité macroéconomique sous la forme d'une contribution à la croissance économique, d'un effet de plus-value, d'emplois et de desserte régionale.

Au vu de la croissance des transports et des dépenses, deux questions se posent:

1. La demande de mobilité peut-elle être influencée par le prix?
2. La répartition actuelle des coûts de la mobilité entre les utilisateurs et le secteur public est-elle juste et efficace?

Réfléchir à la tarification de la mobilité signifie trouver des réponses à ces deux questions. On entend par tarification de la mobilité les redevances liées à l'utilisation des infrastructures et des services dans les transports individuels et dans les transports publics, ayant pour but d'influer sur la demande de mobilité.

La demande de mobilité a également un lien direct avec la protection du climat. Ce n'est pas sans raison que le rapport mondial sur le climat mentionne le fait que l'influence exercée sur la demande de transport joue un rôle important dans la réduction des gaz à effet de serre.

Un vaste projet de recherche de l'Office fédéral des routes (OFROU) a comblé les lacunes les plus importantes dans les connaissances en matière d'utilisation des péages routiers :

 [Tarification de la mobilité - Rapport de synthèse abrégé](#)

Taille: 1728 kb | Type: PDF

 [Tarification de la mobilité - Rapport de synthèse \(en allemand\)](#)

Taille: 5091 kb | Type: PDF

---

Office fédéral des routes (OFROU)  
[Contact](#) | [Responsabilité, protection des données et droits d'auteur](#)

---

<http://www.astra.admin.ch/themen/00901/index.html?lang=fr>