

## **Road Pricing in der Schweiz: technische und politisch umsetzbar Unterschiedliche Reaktionen auf neue Studie**

Road Pricing ist ein zukunftssträchtiger und interessanter Ansatz zur Lösung von Verkehrsproblemen. Dies geht aus einer Studie des Bundesamtes für Strassen ASTRA und der Schweizerischen Vereinigung für Verkehrsingenieure SVI hervor, die mögliche Formen von Road Pricing für die Schweiz analysiert. Beispiele im In- und Ausland zeigen, dass solche Gebühren heute technisch und betrieblich machbar sind und bei guter Ausgestaltung auch auf politische Akzeptanz stossen können. Hier finden Sie Presseberichte und die Zusammenfassung der Studie. (Sprache: de und fr)

Weitere Informationen:

Bundesamt für Strassen ASTRA

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

## **La mise en place d'un péage routier en Suisse est faisable Réactions contrastées à l'étude de l'OFROU**

Le péage routier, ou « Road Pricing », est un outil intéressant et porteur d'avenir. C'est l'un des constats que dresse une étude réalisée par l'OFROU et la SVI, qui examine les formes possibles d'un péage routier en Suisse. Les exemples à l'étranger et la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) en Suisse prouvent qu'une levée de taxes est possible aujourd'hui, tant du point de vue technique que pratique, et qu'elle peut être bien accueillie politiquement à condition de reposer sur un projet solide. Vous trouverez ici le communiqué de presse et un résumé de l'étude en question, de même que quelques articles faisant état de réactions contrastées. (langue : français & allemand)

Pour plus d'informations:

Office fédéral des routes (OFROU)

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

13.02.2006

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>

## Medien

*Road Pricing in der Schweiz: Skizzierung der technischen Machbarkeit*

Eintrag vom 26.1.2006

Eine unter der Federführung des ASTRA und der SVI durchgeführte Studie analysiert mögliche Ausgestaltungsformen von Road Pricing für die Schweiz. Im Fokus stehen Modelle auf Autobahnen und in Stadtregionen. Anhand von vier fiktiven Fallstudien wurden verschiedene Anwendungsarten skizziert und grob bewertet. Die Ergebnisse liefern ein wichtiges und nötiges theoretisches und technisches Fundament, das für zukünftige politische Diskussionen hilfreich ist. Die vorliegende Studie ist mit dem Forschungspaket ‚Mobility Pricing‘ des ASTRA abgestimmt.

Road Pricing ist mittel- bis langfristig ein zukunftssträchtiger und interessanter Ansatz. Es erlaubt eine verursachergerechte Verkehrslenkung nach verschiedenen Faktoren (z.B. Zeit, Ort, gefahrene Kilometer, Stauverhältnisse). Beispiele aus dem Ausland und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA in der Schweiz zeigen, dass solche Gebühren heute technisch und betrieblich machbar sind und bei guter Ausgestaltung auch auf politische Akzeptanz stossen können.

### Modelle

Für Autobahnen und Agglomerationen sind u.a. folgende Modelle denkbar:

- Objektpricing, d.h. für das Befahren eines bestimmten Bauwerks (Tunnel, Brücken) wird eine Maut erhoben.
- Netzpricing, d.h. für die Benützung des gesamten Autobahnnetzes oder einzelner Netzteile werden kilometerabhängige Abgaben erhoben.
- Value Pricing, d.h. auf Sonderspuren kann man gegen Bezahlung einer Gebühr Staus umfahren und so Zeit sparen.
- Gebietspricing, d.h. Fahrten in bestimmte Zonen einer Agglomeration sind gebührenpflichtig (ähnlicher Aufbau wie die Zonenmodelle des öffentlichen Verkehrs).

### Vier fiktive Fallbeispiele

Die vorliegende Studie untersuchte vier fiktive Fallbeispiele auf ihre technische und betriebliche Machbarkeit, die verkehrs- und finanzpolitischen Aspekte wurden dabei ausser Acht gelassen. Diese Szenarien stellen erste Skizzen dar und zeigen hauptsächlich die Bandbreite der Möglichkeiten auf.

- Abklärung der Erhebung einer Durchfahrtsgebühr für ein bestimmtes Bauwerk (Objektpricing) am hypothetischen Beispiel des Gotthardtunnels
- Das Einrichten von gebührenpflichtigen Sonderspuren zur Umfahrung von Staus und Verkehrsstockungen auf einer Autobahn mit hohem Verkehrsaufkommen (Value Pricing) am hypothetischen Beispiel des Autobahnabschnitts Augst-Basel
- Ein umfassendes Gebietspricing mit Einteilung von Stadt und Agglomeration in einzelne Zonen am hypothetischen Beispiel der Agglomeration Zürich
- Eine flächendeckende Kilometerabgabe für PW, ähnlich der LSVA für den Schwerverkehr

### Erkenntnisse

Road Pricing umfasst ein breites Spektrum von der einfachen Maut für das Befahren eines Strassenabschnitts bis hin zu einer möglichen Umgestaltung des Finanzierungssystems des Strassenverkehrs. Die Ausgestaltungsmöglichkeiten von Road Pricing sind stark abhängig von den eingesetzten Technologien. In der Schweiz kämen nur elektronische Erfassungs- und Abrechnungssysteme in Frage. Gebührenpflichtige Strassenabschnitte müssten aber auch für Gelegenheitsbenutzer (z.B. Touristen ohne elektronische Erfassungsgeräte) problemlos befahrbar sein. Grundsätzlich gilt, je einfacher ein Modell, desto unkomplizierter liesse es sich aus Sicht der technischen und betrieblichen Machbarkeit mit heutiger Technologie umsetzen. Eine Anwendung komplexer und differenzierter Modelle würde sich erst längerfristig empfehlen, wenn ein europaweit einsetzbares System zur Verfügung steht und eine europaweite Ausrüstungspflicht der Fahrzeuge mit Erfassungsgeräten eingeführt ist. Das Ergebnis der Studie zeigt, dass Road Pricing in der Schweiz technisch machbar ist. Die heutige Rechtsordnung verhindert, abgesehen von einzelnen Ausnahmen, eine mögliche Umsetzung. Inwiefern solche Instrumente politisch tragbar sind, wird eine zweifellos folgende Diskussion zeigen.

ASTRA Bundesamt für Strassen

Information und Kommunikation

Auskünfte: Informationsdienst Bundesamt für Strassen, 031 324 14 91

Weitere Informationen: Zusammenfassung des Forschungsberichts.

## Médias

*Péages routiers en Suisse. Esquisse de faisabilité technique*

Introduit le 26.1.2006

Une étude réalisée par l'OFROU et la SVI examine les formes possibles d'un péage routier en Suisse. Des modèles sont proposés pour les autoroutes et les régions urbaines. Quatre études de cas fictifs ont permis d'ébaucher différents modèles et de les évaluer sommairement. Ces résultats apportent des éléments théoriques et techniques qui forment une base de discussion pour tout débat politique futur. L'étude en question s'inscrit dans le projet de recherche « Mobility Pricing » de l'OFROU.

Le péage routier, ou « Road Pricing », est un outil intéressant et porteur d'avenir à moyen et à long terme. Il permet d'influer équitablement, au regard du principe de causalité, sur la fluidité du trafic selon divers facteurs (temps, lieu, kilomètres parcourus, conditions d'engorgement, etc.). Les exemples à l'étranger et la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) en Suisse prouvent qu'une levée de taxes est possible aujourd'hui, tant du point de vue technique que pratique, et qu'elle peut être bien accueillie politiquement à condition de reposer sur un projet solide.

### Modèles

Les modèles ci-dessous seraient envisageables pour les autoroutes et les régions urbaines :

- redevance perçue sur l'objet, c'est-à-dire la taxation d'un tronçon de route particulier (passage de tunnel, de pont).
- redevance perçue sur l'intégralité du réseau, c'est-à-dire la taxation de tout un réseau ou d'une partie d'un réseau en fonction du kilométrage.
- péage de congestion, c'est-à-dire la taxation de routes de contournement des embouteillages.
- péage de régions, c'est-à-dire la taxation de certaines zones en agglomération (structure semblable au système de zones des transports en commun).

### Quatre études de cas fictifs

La présente étude analyse la faisabilité technique et administrative dans quatre exemples de cas fictifs, sans prendre en compte ni la politique des transports ni la politique financière. Ces cas débouchent sur différents schémas et montrent l'étendue des possibilités.

- Détails d'une mise en œuvre de la taxation d'un tronçon de route particulier (redevance perçue sur l'objet) ; l'exemple hypothétique du tunnel du Gothard.
- Mise en place de voies de congestion taxées pour contourner les embouteillages sur une autoroute à haut débit (péage de congestion) ; l'exemple hypothétique du tronçon d'autoroute Augst-Bâle.
- Péage complexe de région englobant une zone urbaine et différentes zones dans l'agglomération ; l'exemple de l'agglomération zurichoise.
- Taxe kilométrique généralisée pour les voitures de tourisme, soit l'équivalent de la RPLP pour les poids lourds.

### Conclusions

Le péage routier comporte une vaste gamme de taxations, allant du péage d'un tronçon jusqu'à un éventuel réaménagement du système de redevances sur la circulation routière. Les diverses formes de péages routiers dépendent pour une large part des moyens technologiques utilisés. En Suisse, seuls des systèmes de saisie et de facturation électroniques entrent en ligne de compte. Or, les tronçons à péage doivent également être accessibles aisément pour les usagers occasionnels (p. ex. les touristes non équipés d'un dispositif électronique). En principe, l'on peut en conclure que plus le modèle est simple, plus il est facile, des points de vue technique et administratif, de le mettre en œuvre avec la technologie actuelle. La mise en place de modèles plus complexes ou différenciés ne sera appropriée que dans un avenir indéterminé, lorsqu'un tel système aura été introduit en Europe et qu'il sera obligatoire d'être équipé d'un dispositif de saisie sur les routes européennes. Les conclusions de cette étude montrent qu'un système de péage est techniquement faisable en Suisse. Cependant, hormis quelques exceptions, la législation empêche sa mise en œuvre. Mais le débat qui va sans aucun doute être lancé révélera si de tels systèmes sont politiquement acceptables.

OFROU Office fédéral des routes

Information et Communication

Renseignements : Service d'information de l'Office fédéral des routes, tél. 031 324 14 91

Informations complémentaires: Résumé du projet de recherche.



# «Medizin gegen den Verkehrsinfarkt»

Eine Studie über **Road-Pricing** des Bundesamts für Strassen beleuchtet Vor- und Nachteile von Staugebühren

Das Bundesamt für Strassen kurbelt mit einer Studie die Road-Pricing-Diskussion an. Staugebühren, wie sie London und Stockholm eingeführt haben, sind demnach auch in der Schweiz machbar. Politisch allerdings ist der Widerstand noch unüberwindbar.

JÜRIG SOHM

«Wer nicht konkret wird, kann auch die wirklich kritischen Fragen nicht stellen.» Markus Maibach vom Büro Infrasturktur gestern vor den Medien die vier «fiktiven Fallstudien» seines Planungsbüros zur Einführung von Road-Pricing in der Schweiz – wissend, dass das Thema politisch wohl auf Jahre hinaus nicht mehrheitsfähig sein wird. Noch bevor das Bundesamt für Strassen (Astra) die Studie gestern veröffentlicht hatte, hagelte es von den Strassen- und Autoverbänden Kritik. Der Strassenverkehrsverband (FRS) meldete «grösste Vorbehalte» an gegen die «unsoziale neue Steuer». Und der TCS erachtet es als «äusserst fragwürdig», dass das Astra mitten in der Diskussion über neue Finanzquellen für den Agglomerationsverkehr die Road-Pricing-Diskussion «anheize». Das Parlament hat die Einführung von Road-Pricing für die verkehrsgeplagten Städte und Agglomerationen bereits mehrfach abgelehnt – zuletzt im Zusammenhang mit dem Neuen Finanzausgleich (NFA).

Erschwert wird die Einführung zudem, weil die Bundesverfassung vorschreibt, dass die Benützung von öffentlichen Strassen gebührenfrei sein muss. Allerdings kann das Parlament Ausnahmen bewilligen und hat dies mit der Autobahnvignette und der LSWA auch schon getan.

## Lenkung und Finanzierung

Trotz politischer und rechtlicher Hindernisse gehen Verkehrsexperten davon aus, dass Road-Pricing langfristig nicht aufzuhalten sein wird. Denn es ist verursachergerecht und besticht dadurch, dass es gleichzeitig als Mittel zur Verkehrslenkung wie zur Verkehrsfinanzierung dient. Dies illustrieren die Erfahrungen in London, Europas Vorreiterstadt in Sachen



Stau auf der Hardbrücke in Zürich West: Könnte die Gebührenpflicht Abhilfe schaffen?

GAETAN BALLY/KEYSTON

## VIER BEISPIELE ILLUSTRIEREN DIE AUSWIRKUNGEN VON ROAD-PRICING

### Vier «fiktive Fallstudien»

#### z. B. Gotthard-Tunnel

Das System muss so ausgestaltet werden, dass an Spitzentagen (heute 15 500 Fahrzeuge pro Tag und Richtung) nicht zusätzliche Staus verursacht werden. Nebst einer elektronischen Erfassung ist für die vielen ausländischen Touristen ein effizientes manuelles System nötig. Es wird mit 18 Millionen Franken Investitionskosten und 8 Millionen jährlichen Betriebskosten gerechnet.

#### z. B. A 2 Augst–Basel

Der Autobahnabschnitt der A 2 Augst–Basel gehört mit 60 000 Fahrzeugen pro Tag und Richtung zu den am stärksten befahrenen Strassen und ist entsprechend ein chronischer Stauort (273 Stautunden im Jahr 2004). Der Abschnitt ist heute durchgehend

dreistreifig und wird bis nächstes Jahr auf drei Kilometern Länge vierstreifig ausgebaut. Die äusserste linke Fahrspur könnte zur «Value Spur» ausgebaut werden, also zu einer gebührenpflichtigen Fahrspur, auf der die im Stau steckenden Automobilisten überholt werden könnten. Der Tarif müsste laufend dem Verkehrsaufkommen angepasst werden und bei Stau am höchsten sein. Die Studie rechnet (in Unkenntnis der Zahlungsbereitschaft) mit Tarifen von 3 bis 4 Franken in den Spitzzeiten. Dies würde Bruttoeinnahmen von 5 bis 10 Millionen jährlich ermöglichen, abzüglich Erhebungskosten von 3 bis 4 Millionen. Das schlechte Verhältnis von Kosten und Einnahmen ist dadurch bedingt, dass das System nur während eines Sechstels der Jahresbetriebszeit Ein-

nahmen generiert. Das System erhöht den Durchfluss in Stauzeiten, kann sich bei instabilem Verkehr aber kontraproduktiv auswirken.

#### z. B. Agglomeration Zürich

Analog zum Zonensystem im öffentlichen Verkehr werden Stadtzentrum und Agglomeration Zürich in gebührenpflichtige Zonen eingeteilt. Einwohner bekommen Rabatt. Die Studie rechnet in den Spitzzeiten bei den Stadteinfahrten mit einer Reduktion von bis zu 18 Prozent. Erzielt wird eine Verlagerung auf den Autobahn-Umfahrungsring sowie auf den öffentlichen Verkehr (plus 10 Prozent). Angenommen wird ein Zonenpreis von 4 Franken pro Fahrt plus Spitzzeitenzuschlag von 2 Franken. Das ergibt Bruttoeinnahmen von 150 Millionen (nur

Stadtzone) bis 500 Millionen (mehrere Zonen).

#### z. B. Kilometerabgabe für PW

Im Gegensatz zur Autobahnvignette und zur Motorfahrzeugsteuer ist eine Kilometerabgabe verursachergerecht und erzielt einen Lenkungseffekt. Mit 1,5 Rappen pro Kilometer Autobahnfahrt könnte die Vignette ersetzt werden, mit 10 Rappen auch der Mineralölsteuerezuschlag. Für eine flächendeckende Abgabe auf allen Strassen fehlen die technischen Voraussetzungen noch. Der Ersatz der Vignette durch eine Kilometerabgabe würde eine Verkehrsreduktion von bis zu 3 Prozent erzielen. Um das Ausweichen auf Hauptstrassen zu vermeiden, müsste die Attraktivität von Ausweichrouten vermindert werden. (soh)

Staugebühren: Die Anzahl Fahrzeuge in der gebührenpflichtigen Zone wurde um ein Drittel reduziert, die Nettoeinnahmen belaufen sich auf gegen 100 Millionen Pfund (220 Mio Franken) jährlich.

Doch Road-Pricing ist nicht einfach Road-Pricing wie die Autoren Markus Maibach (Infrasturktur) und Matthias Rapp (Rapp Trans AG) hervorhoben. Denkbar sind vier Modelle:

- Maut für das Befahren bestimmter Bauwerke wie Tunnel oder Brücken (Objektpricing);
- Gebühr für die Benützung von Sonderspuren zur Stauumfahrung (Value Pricing);
- gebührenpflichtige Zonen einer Agglomeration (Gebietspricing);
- kilometerabhängige Abgabe für die Benützung von Autobahnen (Netzpricing).

#### Gefahr der Zersiedelung

Für die vier Modelle wurden fiktiv vier Fallbeispiele untersucht – Gotthard, Autobahn Augst–Basel, Agglomeration Zürich und Kilometerabgabe (siehe Text unten). Technisch sind die Modelle in Form von elektronischen Erfassungs- und Abrechnungssystemen schon heute machbar – mit Ausnahme landesweiter flächendeckender Kilometerabgaben. Probleme schaffen vor allem unregelmässige Strassenbenützer wie zum Beispiel ausländische Touristen. Die verkehrslenkende Wirkung wird je nach Gebührenehöhe als «durchaus spürbar» erachtet. Vor allem in Spitzzeiten könne eine Entlastung erzielt werden.

Die Autoren rechnen mit «spürbaren Einnahmen». Allerdings ist völlig unklar, wie hoch die «Zahlungsbereitschaft» der Automobilisten wäre. Zentral ist die Verwendung der Einnahmen: Bei einem lokal begrenzten Road-Pricing soll das Geld für die Staubeseitigung und die Minimierung von Umweltbelastungen eingesetzt werden. Beim flächendeckenden Road-Pricing steht die Senkung fixer Abgaben wie z. B. der Motorfahrzeugsteuer im Vordergrund.

«Road-Pricing ist eine Medizin gegen den Verkehrsinfarkt, allerdings eine mit Nebenwirkungen», sagte Rapp. So besteht die Gefahr, dass die Verteuerung der Städte die weitere Zersiedelung begünstigt. Nächstes Jahr sollen weitere Studien, unter anderem aus raumplanerischer Sicht, vorliegen.

## Über Schleichwege in die Stadt

In **Stockholm** zeigen sich bei der Umsetzung des Strassenzolls verschiedene Probleme

Um bis zu 36 Prozent hat sich der Verkehr in Stockholm dank Road-Pricing verringert. Die Lastwagenfahrer sind begeistert, die Bewohner der Vorstädte können das Projekt aber zum Kippen bringen.

ANDRÉ ANWAR, STOCKHOLM

Vor allem die Lastwagenfahrer sind zufrieden mit der seit Anfang Januar bestehenden Strassenmaut in Stockholm. «Die Maut ist wunderbar. Es ist viel einfacher voranzukommen», sagt Stefan Olofsson, der täglich den Inhalt von unzähligen Stockholmer Papier-Recycling-Containern in seinen Lastwagen lädt.

Weniger Verkehr bedeutet weniger Stress – und dass die Maut in den ersten Versuchswochen den Verkehr in die Innenstadt tatsächlich um zwischen 15 und 36 Prozent vermindert hat, bestätigen die Behörden. Langfristig rechnet das

schwedische Strassenamt Vägverket mit einer Minderung von rund 15 Prozent.

Nicht alle aber sind so begeistert von der Maut wie Grüne und Berufsschauffeure. Vor allem Bewohner der Vororte empfinden die Abgabe, die je nach Tageszeit bis zu einer Tagesobergrenze von 60 Kronen (rund 10 Franken) geht, als sozial ungerecht. Obwohl bereits 400 Millionen Euro in das Projekt gesteckt wurden, können die Stockholmer mit einer Volksabstimmung im Sommer die Maut einfach wieder abschaffen. Und die Zahl der Gegner ist gross.

#### Privilegierte sind privilegiert

Ein wichtiger Kritikpunkt ist, dass der Abgabengürtel sich nur um die Innenstadt legt. Wer privilegiert genug ist, in der teureren Innenstadt zu wohnen, dem entstehen zum einen keine Kosten und zum anderen steigt die ohnehin hohe Wohnqualität durch den verminderten Verkehr. Nicht nur, dass die Maut bei der Fahrt in

die Innenstadt von Montag bis Freitag zwischen 6.30 und 18.30 Uhr fällig wird, auch beim Verlassen im gleichen Zeitraum werden die Autofahrer zur Kasse gebeten. Dem sozialen Frieden zuliebe erwägt die Regierung nun, in Zukunft auch innerhalb der exklusiven Innenstadt Gebühren zu erheben, um auch die Reichen zur Kasse zu bitten.

Stark kritisiert wird auch, dass die Mautentnahmen, die auf rund 75 Millionen Kronen (12,5 Millionen Franken) pro Tag veranschlagt werden, nicht genutzt werden, um die teureren Fahrkartenpreise des Nahverkehrs zu senken. Bisher haben U-Bahnen und Busse nicht deutlich durch höhere Fahrgastquoten profitieren können. Kostspielig wurde das ganze Projekt, das sich bei einem Nein in der bevorstehenden Volksabstimmung als Millionengrab entpuppen könnte, vor allem wegen des hochmodernen Bezahlsystems: Um lange Schlangen vor Bezahlhäuschen zu vermeiden, entschei-

den die Schweden sich für ein vollautomatisches System. Bei jedem Passieren des aus 18 Kontrollpunkten bestehenden Mautgürtels werden Vorder- und Rückschild des Autos fotografiert. Über eine elektronische Box im Auto wird das Geld automatisch vom Bankkonto abgebucht.

#### Nummerndiebstahl

Ob sich das Projekt finanziell rechnet, ist bisher fraglich, auch weil neben dem aufwändigen technischen System nach inoffiziellen Schätzungen zwischen 600 und 800 Personen zusätzlich beschäftigt werden mussten. Sich über Schleichwege in die Stadt zu schmuggeln, ist für die Stockholmer in den letzten Wochen fast zum Volkssport geworden. Gleichzeitig verzeichnete die Polizei vermehrt Diebstähle von Nummernschildern, und einige Autofahrer verschmieren ihre Kennschilder so, dass sie auf den schlechten Fotografien der Überwachungskameras nicht mehr lesbar sind.

## Täglich 18 Franken «Verstopfungsgebühr»

**LONDON** 88 Prozent der Pendler, die werktags am Morgen ins Londoner Stadtzentrum reisen, benutzen öffentliche Transportmittel. Trotzdem fahren immer noch täglich rund 125 000 Privatautos in die so genannte «Congestion Charge Zone», jenes Innenstadtdistrict, das seit knapp drei Jahren gebührenpflichtig ist.

Das kostet inzwischen 8 Pfund pro Tag, also fast 18 Franken. Die Hälfte der Benutzer zahlt den Obolus mittlerweile über das Internet oder mit SMS. Regelmässige Benutzer können ihre Daten, namentlich ihr Nummernschild, speichern lassen – damit vereinfacht sich die Transaktion. Rund 230 Kameras sind an sämtlichen Ein- und Ausfallstrassen der Sperrzone fest installiert. Sie filmen die Autonummern und vergleichen die Bilder mit ihrer Kunden-Datenbank.

#### Ein Drittel weniger Autos

Im ersten Jahr sank die Zahl der Privatautos in der gebührenpflichtigen Zone um 33 Prozent,

2004 blieb diese Frequenz weitgehend stabil, neuere Zahlen liegen noch nicht vor. Ein neues Gleichgewicht scheint sich also eingependelt zu haben.

Im Februar nächsten Jahres wird die Zone westwärts ausgedehnt und umfasst dann auch die Londoner Bezirke Kensington und Chelsea. Die öffentliche Vernehmlassung dazu ergab zwar überwiegend negative Ergebnisse, aber Londons gewählter Bürgermeister scherte sich nicht darum. Er hält seine «Congestion Charge» für einen durchschlagenden Erfolg und hat sein Versprechen erfüllt, im Gegenzug das Bus-Netz kräftig auszubauen.

#### Edinburgh macht nicht mit

Im Februar letzten Jahres allerdings lehnten die Bürger der schottischen Hauptstadt Edinburgh eine «Verstopfungsgebühr» nach Londoner Vorbild in einer Abstimmung deutlich ab. Hier wäre das gesamte Stadtgebiet gebührenpflichtig geworden.

Martin Alioth, Dublin

## Staugebühr machbar

### Neue Studie zu Road-Pricing in der Schweiz

Die Erhebung von Strassenzöllen, Road-Pricing, ist in der Schweiz technisch machbar. Zu diesem Schluss kommt eine Studie, die unter Federführung des Bundesamts für Strassen (Astra) gemacht wurde. Offen ist, ob eine Umsetzung politisch mehrheitsfähig wäre.

Vier fiktive Fallstudien wurden dort durchgeführt, «wo der Druck am grössten ist», wie am Donnerstag Martin Buck von der Vereinigung der Schweizerischen Verkehrsingenieure (VSI) in Bern vor den Medien erklärte: am Gotthardtunnel, auf dem Autobahnabschnitt Augst–Basel, in der Agglomeration Zürich sowie für flächendeckende Abgaben. Für eine landesweite flächendeckende Kilometerabgabe für alle Strassen, welche die Autobahnvignette ersetzen könnte, seien die technischen Voraussetzungen heute allerdings noch nicht gegeben, lautet die Folgerung. «Das ist Zukunftsmusik in einem Zeitraum von sicher 20 Jahren», sagte Martin Maibach vom Beratungsbüro Infrac.

Technisch grundsätzlich gut umsetzbar wäre hingegen die Erhebung von Strassenzöllen in der Agglomeration Zürich. Die generierbaren Bruttoeinnahmen wären beträchtlich: gemäss ersten Schätzungen je nach Variante bis 500 Millionen Franken (Mehrzonenmodell). Zum Einsatz käme Nahfunk- und Videotechnologie.

Über die Zahlungsbereitschaft von Automobilisten bezüglich Strassenbenützungsgeldern fehlen quantitative Angaben. Diese Lücke wird im Forschungspaket «Mobility Pricing» des Astra geschlossen. Resultate würden bis Ende Jahr vorliegen, sagte Astra-Vizedirektor Andreas Gantenbein.

#### Geharnischte Reaktionen

Bei der aktuellen Studie handle es sich nicht etwa um eine Absichtserklärung der Behörde, versicherte Gantenbein. Dennoch reagierten der Strassenverkehrsverband und der TCS scharf gegen die «unsoziale neue Steuer». (sda)

Seite 9

· [Google-Anzeigen](#) · [Schweiz Chat](#) · [Basel Single](#) · [Wirtschaft](#) · [Basel Chat](#) · [Bern Flirt](#)



BUNDESAMT FÜR STRASSEN

## Road Pricing ist machbar – aber derzeit nur theoretisch

**Die neuste Studie des Bundes besagt, dass die Kostenpflicht für Strassenabschnitte (Road Pricing) technisch und betrieblich realisierbar wäre. Und provoziert nur schon damit heftige Reaktionen.**

Wie stark das Thema «Strassenzölle» die Gemüter erregt, zeigt die gestrige Reaktion des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes FRS: «Die Einführung von Road Pricing durch den Staat ist dirigistisch, unsozial und ein neuer Steuertatbestand.» Und gipfelt in der Aussage, dass es lediglich darum gehe, dass Bevölkerung und Wirtschaft auf den privaten Strassenverkehr verzichten sollen. Auch der TCS reagierte scharf und bezeichnete eine solche Steuerung des Verkehrs als nicht notwendig und unsozial.

Reihe von Studien

Was ist passiert? Das Bundesamt für Strassen (Astra) lässt derzeit in verschiedenen Studien abklären, ob in der Schweiz eine Kostenpflicht für bestimmte Strassen oder Gebiete eingeführt werden könnte. Gestern wurde die erste Erhebung präsentiert, welche sich lediglich der technischen und betrieblichen Umsetzung widmete. Astra-Vizedirektor Andreas Gantenbein betonte denn auch, dass sich eine weitere Studie der äusserst wichtigen Frage der Akzeptanz in der Bevölkerung widme und die heutige Rechtsordnung eine Umsetzung, bis auf einige Ausnahmen, nicht ermögliche. Aber Road Pricing sei ein langfristig interessanter Ansatz, der eine verursachergerechte Verkehrslenkung erlaube.

Vier Modelle denkbar

In die engere Auswahl könnten laut den Studienverfassern, der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure, vier Modelle kommen:

**Objektpricing:** Für das Befahren von bestimmten Bauwerken wie Tunnel oder Brücken wird eine Maut erhoben. Untersucht wurde das Beispiel Gotthardtunnel. Mit dem Schluss, dass dies technisch und vollzugsseitig möglich wäre. Einziges Problem am Gotthard wären die notwendigen bautechnischen Massnahmen. Im Ausland gibt es solche Systeme schon länger, etwa am Montblanc.

**Gebietspricing:** Fahrten in bestimmte Zonen einer Agglomeration oder Stadt sind gebührenpflichtig – ähnlich den Zonenmodellen des öffentlichen Verkehrs. Anhand des Fallbeispiels Zürich habe sich gezeigt, dass diese Art des Road Pricings sehr gut umsetzbar wäre und eine starke Wirkung erzielen würde. London etwa kennt einen solchen Strassenzoll: Dort registriert man inzwischen rund 20 Prozent weniger ins Stadtzentrum eintretende Fahrzeuge.

**Value Pricing:** Auf Sonderspuren kann man gegen Bezahlung einer Gebühr Staus umfahren. Rein betrieblich erweist sich diese Massnahme als relativ schwer umsetzbar und kaum lukrativ.

**Netzpricing:** Für die Benützung des gesamten Autobahnnetzes oder einzelner Netzteile werden kilometerabhängige Abgaben erhoben. Obwohl sehr verursachergerecht, wird dieses System selbst von den Studienverfassern als Zukunftsmusik bezeichnet.

Ob und wie schnell die Schweiz allenfalls solche Road-Pricing-Modelle einführt, hängt auch stark vom Leidensdruck ab. Studienmitarbeiter Markus Maibach bezeichnete diesen gestern im Vergleich zum Ausland als noch vergleichsweise gering. Gregor Poletti

[Google-Anzeigen](#)

[Bund](#)