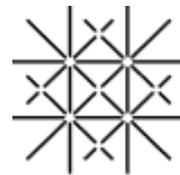


Verkehrs-Pricing im Feldversuch

vom 04. Oktober 2021
bis 31. Dezember 2021



Universität
Basel

Inhaltsverzeichnis

04.10.2021	sda - Schweizerische Depeschagentur: Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten.....	8
04.10.2021	Thuner Tagblatt: Studie zu Mobilität - Weltweit grösster Test in der Schweiz - Das taugt Mobility Pricing wirklich.....	9
04.10.2021	Langenthaler Tagblatt: Studie zu Mobilität - Weltweit grösster Test in der Schweiz - Das taugt Mobility Pricing wirklich.....	11
04.10.2021	Berner Oberländer: Weltweit grösster Test in der Schweiz - Das taugt Mobility Pricing wirklich.....	13
04.10.2021	Der Bund: Weltweit grösster Test in der Schweiz - Das taugt Mobility Pricing wirklich.....	15
04.10.2021	myScience Schweiz: Verkehrs-Pricing im Feldversuch.....	17
04.10.2021	Berner Zeitung: Weltweit grösster Test in der Schweiz - Das taugt Mobility Pricing wirklich.....	19
04.10.2021	ETH Zürich: Verkehrs-Pricing im Feldversuch.....	21
04.10.2021	ETH Zürich: Transport pricing in practice.....	24
04.10.2021	Südostschweiz: Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten.....	27
04.10.2021	tagesanzeiger.ch: Studie zu Mobilität - Weltweit grösster Test in der Schweiz - Das taugt Mobility Pricing wirklich.....	29
04.10.2021	Sunshine Radio: Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten Mobility Pricing dürfte zu einer signifikanten Reduktion der volkswirtschaftlichen Kosten führen. Darauf deutet ein achtwöchiges Feldexperiment in Schweizer Ballungsräumen mit	31
04.10.2021	Radio Central: Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten.....	33
04.10.2021	myScience Schweiz: Transport pricing in practice.....	35
04.10.2021	Zürichsee-Zeitungen: Studie zu Mobilität - Weltweit grösster Test in der Schweiz - das taugt Mobility-Pricing wirklich.....	37

04.10.2021	blue News: Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten.....	39
04.10.2021	FM1: Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten.....	41
04.10.2021	Zürcher Unterländer: Weltweit grösster Test in der Schweiz - das taugt Mobility-Pricing wirklich.....	43
04.10.2021	nzz.ch: Die 13-Milliarden-Franken-Frage: Wie man beim Verkehr für Kostenwahrheit sorgt.....	45
04.10.2021	Basler Zeitung: Weltweit grösster Test in der Schweiz - das taugt Mobility-Pricing wirklich.....	48
04.10.2021	Der Landbote: Weltweit grösster Test in der Schweiz - das taugt Mobility-Pricing wirklich.....	50
04.10.2021	Blick: Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten.....	53
04.10.2021	schaffhausen24.ch: Weniger externe Kosten durch Preisreiz.....	55
04.10.2021	wil24.ch: Weniger externe Kosten durch Preisreiz.....	57
04.10.2021	linth24.ch: Weniger externe Kosten durch Preisreiz.....	59
04.10.2021	MSN Schweiz: Weltweit grösster Test in der Schweiz - Das taugt Mobility Pricing wirklich.....	61
04.10.2021	swissinfo.ch: Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten.....	63
04.10.2021	sarganserlaender.ch: Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten.....	65
04.10.2021	Höfner Volksblatt: Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten.....	67
04.10.2021	March Anzeiger: Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten.....	69
04.10.2021	argoviatoday.ch: Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten.....	71
04.10.2021	nau.ch / Nau: Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten.....	73

04.10.2021	toponline.ch: Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten.....	76
04.10.2021	Der Zürcher Oberländer: Weltweit grösster Test in der Schweiz - das taugt Mobility-Pricing wirklich.....	78
04.10.2021	Telebasel: Studie: Verhaltensänderung und reduziert Kosten dank Mobility Pricing.....	80
04.10.2021	idw-online.de (Informationsdienst Wissenschaft): Transport pricing in practice.....	82
04.10.2021	idw-online.de (Informationsdienst Wissenschaft): Verkehrs-Pricing im Feldversuch.....	84
04.10.2021	myScience International: Transport pricing in practice.....	86
04.10.2021	tvsvizzera.it: Con mobility pricing cambiamento di comportamento e riduzione costi.....	88
04.10.2021	swissinfo (ital.): Con mobility pricing cambiamento di comportamento e riduzione costi.....	90
04.10.2021	baublatt (Schweiz): Mobility Pricing im Feldversuch: Bepreisung führt zu Verhaltensänderung.....	92
04.10.2021	zentralplus.ch: Studie zu Mobility Pricing ausgewertet.....	94
04.10.2021	blue News (it): Con mobility pricing cambiamento di comportamento e riduzione costi.....	95
04.10.2021	pilatustoday.ch: Weltweit grösster Test in der Schweiz - das taugt Mobility-Pricing wirklich.....	97
04.10.2021	SRF Regionaljournal Basel Baselland: Studie bestätigt: Mobility-Pricing funktioniert.....	99
04.10.2021	Bote der Urschweiz: Kosten wirken mehr als Infos: Studie zu Mobility Pricing bestätigt Wirkung.....	100
04.10.2021	Luzerner Zeitung: Kosten wirken mehr als Infos: Studie zu Mobility Pricing bestätigt Wirkung.....	102
04.10.2021	Limmattaler Zeitung: Experiment Kosten wirken mehr als Infos: Studie zu Mobility Pricing bestätigt Wirkung.....	104
04.10.2021	Aargauer Zeitung: Kosten wirken mehr als Infos: Studie zu Mobility Pricing bestätigt Wirkung.....	106

04.10.2021	Oltner Tagblatt: Kosten wirken mehr als Infos: Studie zu Mobility Pricing bestätigt Wirkung.....	108
04.10.2021	Solothurner Zeitung: Kosten wirken mehr als Infos: Studie zu Mobility Pricing bestätigt Wirkung.....	110
04.10.2021	Grenchner Tagblatt: Kosten wirken mehr als Infos: Studie zu Mobility Pricing bestätigt Wirkung.....	112
04.10.2021	St. Galler Tagblatt: Kosten wirken mehr als Infos: Studie zu Mobility Pricing bestätigt Wirkung.....	114
04.10.2021	bzbasel.ch: Kosten wirken mehr als Infos: Studie zu Mobility Pricing bestätigt Wirkung.....	116
04.10.2021	Badener Tagblatt: Experiment Kosten wirken mehr als Infos: Studie zu Mobility Pricing bestätigt Wirkung.....	118
04.10.2021	nau.ch / Nau: Die Uni Basel berichtet über das Verkehrs-Pricing im Feldversuch.....	120
04.10.2021	MSN Schweiz: Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten.....	122
04.10.2021	Der Oberhasler: Weltweit grösste Studie in der Schweiz abgeschlossen.....	124
04.10.2021	Jungfrau Zeitung: Weltweit grösste Studie in der Schweiz abgeschlossen.....	126
04.10.2021	Der Brienzer: Weltweit grösste Studie in der Schweiz abgeschlossen.....	128
04.10.2021	bzbasel.ch: Basler Pilotprojekt könnte funktionieren: Neue Studie zeigt Wirksamkeit von Mobility Pricing.....	130
04.10.2021	phys.org: Transport pricing in practice.....	132
04.10.2021	20min.ch (fr.): Etude en suisse - Payer plus cher pour une mobilité qui coûtera moins.....	134
05.10.2021	fricktal24.ch: Verkehrs-Pricing im Feldversuch.....	136
05.10.2021	Moneycab: Verkehrs-Pricing im Feldversuch.....	138
05.10.2021	archyworldys.com: New study shows the effectiveness of mobility pricing.....	140

05.10.2021	intellicar.de: Mobilitätsstudie: Pricing entscheidend für das Verhalten.....	143
05.10.2021	20 Minuten Basel: Studie belegt Nutzen von Mobility-Pricing.....	145
05.10.2021	Basler Zeitung: Weltweit grösster Test in der Schweiz das taugt Mobility-Pricing wirklich.....	146
05.10.2021	bz GES: Basler Modell könnte funktionieren.....	148
05.10.2021	bz GES: «Basel Flow Taxe» mit neuen Chancen.....	150
05.10.2021	Corriere del Ticino: «Il mobility pricing è efficace e fattibile».....	151
05.10.2021	Der Bund: Weltweit grösster Test in der Schweiz das taugt Mobility-Pricing wirklich Studie zu Mobilität Wie pendelt man, wenn man jeden Meter Strasse oder Schiene selber bezahlen muss? 3700 Schweizerinnen und Schweizer haben zwei Monate ihre Bewegungen getrackt. Di.....	152
05.10.2021	Freiburger Nachrichten: Weltweit grösster Test in der Schweiz das taugt Mobility-Pricing wirklich.....	154
05.10.2021	Neue Zürcher Zeitung: Die 13-Milliarden-Franken-Frage.....	156
05.10.2021	Tages-Anzeiger: Weltweit grösster Test in der Schweiz - das taugt Mobility-Pricing wirklich.....	158
05.10.2021	seniorweb.ch: Verkehrs-Pricing reduziert Kosten.....	160
06.10.2021	rinnovabili.it: Trasporti: costi da inquinamento, uno studio mostra che si possono tagliare.....	162
06.10.2021	roter-renner.de: BASEL/ZÜRICH: VERKEHRS-PRICING IM FELDVERSUCH.....	164
07.10.2021	SRF Regional-Diagonal: Das Magazin - Mobility Pricing ändert das Verkehrsverhalten.....	166
07.10.2021	Telebasel: So beeinflussen finanzielle Anreize den Verkehr.....	167
09.10.2021	TV Butler: Das Magazin - Mobility Pricing ändert das Verkehrsverhalten.....	169

09.10.2021	ee-news.ch: ETH Zürich: Verkehrs-Pricing im Feldversuch - Verrechnung nach Verursacherprinzip reduziert Kosten.....	170
19.10.2021	Internationales Verkehrswesen: Pricing im Feldversuch: Wenn externe Kosten angerechnet werden.....	172
09.11.2021	myScience Schweiz: Transport pricing in practice.....	174
09.11.2021	myScience International: Transport pricing in practice.....	176
13.11.2021	24htech.asia: Transport pricing in practice.....	178
13.12.2021	Basler Zeitung: Baselbieter Juso lehnen Mobility-Pricing ab.....	180

Wert n. a. sda - Schweizerische Depeschagentur
Schweiz (Deutsch)
Nachrichtenagentur
Schweizerische Depeschagentur

Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten

Mobility Pricing dürfte zu einer signifikanten Reduktion der volkswirtschaftlichen Kosten führen. Darauf deutet ein achtwöchiges Feldexperiment in Schweizer Ballungsräumen mit rund 3700 Personen hin.

Schadstoff- und Treibhausgasemissionen, Lärm, Stau, Sitzplatzmangel, Gesundheitskosten sowie Betriebs- und Unterhaltskosten: Der Verkehr und die Mobilität verursachen eine ganze Reihe externer Kosten. In der Schweiz sind das Lasten in Milliardenhöhe, die nicht die Verursachenden sondern die Allgemeinheit trägt.

Mit dem sogenannten Mobility Pricing, welches das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auf Strasse und Schiene mittels Abgaben steuern will, liessen sich die Prinzipien der Kostentransparenz und des Verursacherprinzips erfüllen. Dieser Ansatz erwies sich im Feldversuch denn auch als wirkungsvoll und technisch machbar: Die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz führte zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent.

Und: Es gebe eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten liessen als in diesem achtwöchigen Experiment, sagte Studienautor Beat Hintermann von der Universität Basel gemäss einer Mitteilung der Hochschule vom Montag.

Grösste solche Studie weltweit

Im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) führten Forschende der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) ein Experiment mit rund 3700 Personen in den Ballungsräumen der Romandie und der Deutschschweiz durch, die das Auto an mindestens zwei Tagen pro Woche nutzten. Es handelt sich dabei gemäss der Universität Basel um die grösste Studie dieser Art weltweit.

Die Forschenden teilten die Probandinnen und Probanden, deren Verkehrsverhalten eine App erfasste, in drei Gruppen ein: Eine Gruppe wurde wöchentlich über die von ihnen verursachten Kosten informiert und mit Tipps versorgt, wie sie diese reduzieren könnten. Die zweite Gruppe erhielt dieselben Informationen. Zudem wurden ihr die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen, mit der Aussicht, dass ihnen der eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente als Kontrolle.

Das Resultat: Die Pricing-Gruppe passte ihr Verkehrsverhalten - trotz unveränderter zurückgelegter Gesamtdistanz - an. Sie hielten die Kosten tiefer, indem sie andere Routen wählten, ihre Abfahrtszeit anpassten und auf ande-

re Verkehrsmittel auswichen. Den Effekt beobachteten die Forschenden insbesondere bei denjenigen Personen, die die Definition von "externen Transportkosten" korrekt verstanden hatten. Zudem führten Informationen allein nicht dazu, dass die Teilnehmenden ihr Verhalten veränderten.

Politische Mehrheit möglich

Eine Befragung unter den Studienteilnehmenden deutete darauf hin, dass die Bepreisung des Verkehrs prinzipiell eine politische Mehrheit finden könnte. Den Autoren zufolge könnte sich dies demnach als ein effektives Instrument erweisen, um Verkehrsspitzen zu glätten und den Verkehr nachhaltiger zu gestalten.

Der Bundesrat schaffte im Februar 2021 die Grundlage, damit Kantone und Gemeinden ab 2024 Pilotversuche zu Mobility Pricing durchführen können. Das Gesetz soll auf zehn Jahre befristet sein und erlauben, neuartige Preissysteme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens auf Strasse und Schiene zu erproben. Während die SVP und der TCS ein Mobility Pricing, wie es der Bundesrat vorsieht, ablehnen, befürworten alle anderen grossen Parteien zumindest Pilotprojekte.

<https://doi.org/10.3929/ethz-b-000500100>



Studie zu Mobilität - Weltweit grösster Test in der Schweiz - Das taugt Mobility Pricing wirklich



Wie pendelt man, wenn man jeden Meter Strasse oder Schiene selber bezahlen muss?
3700 Schweizer haben zwei Monate ihre Bewegungen getrackt. Die Resultate sind brisant.

Autokolonne an der Ausfahrt Basel-City: Der Zug hat derweil freie Fahrt.

Foto: Gaëtan Bally (Keystone)

Es ist der bislang grösste Feldversuch seiner Art - weltweit. Rund 3700 Schweizerinnen und Schweizer haben sich bereit erklärt, ihre täglichen Wegstrecken während acht Wochen erfassen zu lassen, dies in den Agglomerationen um Zürich, Bern, Basel, Genf, Lausanne und Winterthur.

Forscher der Universität Basel, der ETH Zürich sowie der ZHAW wollten so herausfinden, ob Verkehrsteilnehmer ihr Verhalten ändern, wenn sie jene Kosten ihrer Mobilität übernehmen müssen, die bisher die Allgemeinheit bezahlt. Diese externen Kosten betragen 2018 gemäss Bund 13,7 Milliarden Franken. Dazu zählen Schäden an Umwelt und Gesundheit, welche Schadstoffe verursachen, ebenso Kosten für die Infrastruktur, aber auch Zeitverluste infolge von Staus.

«Mobility-Pricing hat den gewünschten Effekt.»
Beat Hintermann, Umweltökonom Universität Basel

Am Montag nun wurden die Resultate der Studie publiziert. Ein Mobility-Pricing sei nicht nur technisch machbar, resümiert Beat Hintermann, Umweltökonom an der Universität Basel. «Es hat auch den gewünschten Effekt, nämlich die externen Kosten des Verkehrs in den Bereichen Gesundheit, Klima und Stau zu senken.»

Der Versuch lief wie folgt ab: Alle Probanden installierten eine App auf dem Smartphone, die in der Folge während der ersten vier Wochen jede Wegstrecke aufzeichnete und das Verkehrsmittel ermittelte. So konnten die Forscher für jede Fahrt die damit verbundenen externen Kosten berechnen. Zur Einordnung: Ein Autokilometer kostet durchschnittlich 70 Rappen, ein ÖV-Kilometer mit Abo 44 Rappen, ohne Abo (aber mit Halbtax) 69 Rappen.

Mit den externen Kosten eingerechnet, wurde diese Differenz grösser: Beim Auto waren es neu 83 Rappen, beim Zug 49 respektive 74. Die Autofahrt wurde damit unattraktiver.

Für die restlichen vier Wochen erhielt ein Teil der Probanden wöchentlich eine Übersicht der externen Kosten, die sie verursacht hatten. Zusätzlich bekamen sie ein individuelles Budget, dessen Höhe abhängig war von den externen Kosten, die sie generiert hatten; im Durchschnitt waren es 150 Franken. Als Belohnung winkte der Restbetrag, der am Ende der Studie auf ihrem Konto verbleiben würde.

Autofahrten reduziert und verlagert

Der finanzielle Anreiz wirkte. Zwar waren diese Teilnehmerinnen täglich nicht weniger unterwegs als üblich, aber anders. Sie benutzten das Auto etwas weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr, auch fuhren sie etwas mehr Velo oder gingen eher mal zu Fuss. Die Bepreisung senkte auch die Staukosten pro Autokilometer - eine Folge davon, dass die Teilnehmer am Morgen früher losfuhren, nicht aber am Abend. Beim öffentlichen Verkehr dagegen änderte sich nichts. Auf diese Weise konnten die Teilnehmerinnen ihre externen Kosten senken, im Vergleich zu den Probanden ohne Aussicht auf einen Extrabatzen um 5,1 Prozent. Im Durchschnitt blieb ihnen rund 50 Franken im Portemonnaie.

Der Befund dürfte auch die nationale Politik interessieren. Seit geraumer Zeit sucht sie nach wirksamen Mitteln gegen wachsende Stautunden und überfüllte Züge, Busse und Trams. Bislang liegen erst theoretische Berechnungen des Bundes zur Region Zug vor. Demnach kann ein Mobility Pricing mit einer Kilometer-Abgabe und einer Spitzenzeiten-Tarifierung die Verkehrsnachfrage senken, in den Spitzenzeiten um 9 bis 12 Prozent beim Autoverkehr und um 5 bis 9 Prozent im öffentlichen Verkehr. Das wären also in etwa Verhältnisse wie während der Sommerferien, also spürbar weniger Verkehr. Die Resultate der Zuger Berechnung und des Feldversuchs lassen sich zwar nicht eins zu eins vergleichen, wie Experte Hintermann sagt. In einer ersten Annäherung aber bestätigte das reale Experiment die Wirkungsanalyse in Zug.

Nun möchte auch der Bundesrat den Schritt von der Theorie in die Praxis wagen - mit regionalen Pilotprojekten. Nur: Braucht es nach dem nun erfolgten Feldversuch überhaupt weitere? Ja, findet Umweltökonom Hintermann. Der achtwöchige Feldversuch bilde nur die kurzfristige Reaktion der Verkehrsteilnehmer ab. Hintermann geht davon aus, dass bei einem längerfristigen Versuch die Reaktion auf eine Bepreisung stärker ausfiele, hätten die Verkehrsteilnehmer so doch mehr Zeit, ihre Fahrwege zu optimieren, etwa mit neuen Arbeitszeiten oder einem Umzug.

Was macht der Bundesrat?

Eine andere Frage ist, ob ein Mobility Pricing jemals mehrheitsfähig sein wird. Nach den Plänen des Bundesrats soll die Fahrt auf Strasse und Schiene je nach Zeitpunkt und Abschnitt mehr oder weniger kosten. Unter dem Strich soll die Bevölkerung aber nicht mehr, sondern anders für Mobilität bezahlen. Es wird also finanzielle Gewinner und - anders als im Feldversuch - auch Verlierer geben. Das Volks-Nein zum CO₂-Gesetz im Juni hat gezeigt, wie heikel es kann, den Benzinpreiserhöhung um wenige Rappen zu erhöhen.

Publiziert heute um 09:02 Uhr

Fehler gefunden? Jetzt melden.



Studie zu Mobilität - Weltweit grösster Test in der Schweiz - Das taugt Mobility Pricing wirklich



Wie pendelt man, wenn man jeden Meter Strasse oder Schiene selber bezahlen muss? 3700 Schweizer haben zwei Monate ihre Bewegungen getrackt. Die Resultate sind brisant.

Die Probanden benutzten das Auto etwas weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr: Pendler am frühen Morgen in Zürich-Altstetten.

Foto: Gaetan Bally (Keystone)

Es ist der bislang grösste Feldversuch seiner Art - weltweit. Rund 3700 Schweizerinnen und Schweizer haben sich bereit erklärt, ihre täglichen Wegstrecken während acht Wochen erfassen zu lassen, dies in den Agglomerationen um Zürich, Bern, Basel, Genf, Lausanne und Winterthur.

Forscher der Universität Basel, der ETH Zürich sowie der ZHAW wollten so herausfinden, ob Verkehrsteilnehmer ihr Verhalten ändern, wenn sie jene Kosten ihrer Mobilität übernehmen müssen, die bisher die Allgemeinheit bezahlt. Diese externen Kosten betragen 2018 gemäss Bund 13,7 Milliarden Franken. Dazu zählen Schäden an Umwelt und Gesundheit, welche Schadstoffe verursachen, ebenso Kosten für die Infrastruktur, aber auch Zeitverluste infolge von Staus.

«Mobility-Pricing hat den gewünschten Effekt.»
Beat Hintermann, Umweltökonom Universität Basel

Am Montag nun wurden die Resultate der Studie publiziert. Ein Mobility-Pricing sei nicht nur technisch machbar, resümiert Beat Hintermann, Umweltökonom an der Universität Basel. «Es hat auch den gewünschten Effekt, nämlich die externen Kosten des Verkehrs in den Bereichen Gesundheit, Klima und Stau zu senken.»

Der Versuch lief wie folgt ab: Alle Probanden installierten eine App auf dem Smartphone, die in der Folge während der ersten vier Wochen jede Wegstrecke aufzeichnete und das Verkehrsmittel ermittelte. So konnten die Forscher für jede Fahrt die damit verbundenen externen Kosten berechnen. Zur Einordnung: Ein Autokilometer kostet durchschnittlich 70

Rappen, ein ÖV-Kilometer mit Abo 44 Rappen, ohne Abo (aber mit Halbtax) 69 Rappen. Mit den externen Kosten eingerechnet, wurde diese Differenz grösser: Beim Auto waren es neu 83 Rappen, beim Zug 49 respektive 74. Die Autofahrt wurde damit unattraktiver.

Für die restlichen vier Wochen erhielt ein Teil der Probanden wöchentlich eine Übersicht der externen Kosten, die sie verursacht hatten. Zusätzlich bekamen sie ein individuelles Budget, dessen Höhe abhängig war von den externen Kosten, die sie generiert hatten; im Durchschnitt waren es 150 Franken. Als Belohnung winkte der Restbetrag, der am Ende der Studie auf ihrem Konto verbleiben würde.

Autofahrten reduziert und verlagert

Der finanzielle Anreiz wirkte. Zwar waren diese Teilnehmerinnen täglich nicht weniger unterwegs als üblich, aber anders. Sie benutzten das Auto etwas weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr, auch fuhren sie etwas mehr Velo oder gingen eher mal zu Fuss. Die Bepreisung senkte auch die Staukosten pro Autokilometer - eine Folge davon, dass die Teilnehmer am Morgen früher losfuhren, nicht aber am Abend. Beim öffentlichen Verkehr dagegen änderte sich nichts. Auf diese Weise konnten die Teilnehmerinnen ihre externen Kosten senken, im Vergleich zu den Probanden ohne Aussicht auf einen Extrabaten um 5,1 Prozent. Im Durchschnitt blieb ihnen rund 50 Franken im Portemonnaie.

Der Befund dürfte auch die nationale Politik interessieren. Seit geraumer Zeit sucht sie nach wirksamen Mitteln gegen wachsende Stautunden und überfüllte Züge, Busse und Trams. Bislang liegen erst theoretische Berechnungen des Bundes zur Region Zug vor. Demnach kann ein Mobility Pricing mit einer Kilometer-Abgabe und einer Spitzenzeiten-Tarifierung die Verkehrsnachfrage senken, in den Spitzenzeiten um 9 bis 12 Prozent beim Autoverkehr und um 5 bis 9 Prozent im öffentlichen Verkehr. Das wären also in etwa Verhältnisse wie während der Sommerferien, also spürbar weniger Verkehr. Die Resultate der Zuger Berechnung und des Feldversuchs lassen sich zwar nicht eins zu eins vergleichen, wie Experte Hintermann sagt. In einer erster Annäherung aber bestätige das reale Experiment die Wirkungsanalyse in Zug.

Nun möchte auch der Bundesrat den Schritt von der Theorie in die Praxis wagen - mit regionalen Pilotprojekten. Nur: Braucht es nach dem nun erfolgten Feldversuch überhaupt weitere? Ja, findet Umweltökonom Hintermann. Der achtwöchige Feldversuch bilde nur die kurzfristige Reaktion der Verkehrsteilnehmer ab. Hintermann geht davon aus, dass bei einem längerfristigen Versuch die Reaktion auf eine Bepreisung stärker ausfiele, hätten die Verkehrsteilnehmer so doch mehr Zeit, ihre Fahrwege zu optimieren, etwa mit neuen Arbeitszeiten oder einem Umzug.

Was macht der Bundesrat?

Eine andere Frage ist, ob ein Mobility Pricing jemals mehrheitsfähig sein wird. Nach den Plänen des Bundesrats soll die Fahrt auf Strasse und Schiene je nach Zeitpunkt und Abschnitt mehr oder weniger kosten. Unter dem Strich soll die Bevölkerung aber nicht mehr, sondern anders für Mobilität bezahlen. Es wird also finanzielle Gewinner und - anders als im Feldversuch - auch Verlierer geben. Das Volks-Nein zum CO₂-Gesetz im Juni hat gezeigt, wie heikel es kann, den Benzinpreiserhöhung um wenige Rappen zu erhöhen.

Publiziert heute um 09:02 Uhr

Fehler gefunden? Jetzt melden.



Weltweit grösster Test in der Schweiz - Das taugt Mobility Pricing wirklich



Wie pendelt man, wenn man jeden Meter Strasse oder Schiene selber bezahlen muss? 3700 Schweizer haben zwei Monate ihre Bewegungen getrackt. Die Resultate sind brisant.

Die Probanden benutzten das Auto etwas weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr: Pendler am frühen Morgen in Zürich-Altstetten.

Foto: Gaetan Bally (Keystone)

Es ist der bislang grösste Feldversuch seiner Art - weltweit. Rund 3700 Schweizerinnen und Schweizer haben sich bereit erklärt, ihre täglichen Wegstrecken während acht Wochen erfassen zu lassen, dies in den Agglomerationen um Zürich, Bern, Basel, Genf, Lausanne und Winterthur.

Forscher der Universität Basel, der ETH Zürich sowie der ZHAW wollten so herausfinden, ob Verkehrsteilnehmer ihr Verhalten ändern, wenn sie jene Kosten ihrer Mobilität übernehmen müssen, die bisher die Allgemeinheit bezahlt. Diese externen Kosten betragen 2018 gemäss Bund 13,7 Milliarden Franken. Dazu zählen Schäden an Umwelt und Gesundheit, welche Schadstoffe verursachen, ebenso Kosten für die Infrastruktur, aber auch Zeitverluste infolge von Staus.

«Mobility-Pricing hat den gewünschten Effekt.»
Beat Hintermann, Umweltökonom Universität Basel

Am Montag nun wurden die Resultate der Studie publiziert. Ein Mobility-Pricing sei nicht nur technisch machbar, resümiert Beat Hintermann, Umweltökonom an der Universität Basel. «Es hat auch den gewünschten Effekt, nämlich die externen Kosten des Verkehrs in den Bereichen Gesundheit, Klima und Stau zu senken.»

Der Versuch lief wie folgt ab: Alle Probanden installierten eine App auf dem Smartphone, die in der Folge während der ersten vier Wochen jede Wegstrecke aufzeichnete und das Verkehrsmittel ermittelte. So konnten die Forscher für jede Fahrt die damit verbundenen externen Kosten berechnen. Zur Einordnung: Ein Autokilometer kostet durchschnittlich 70

Rappen, ein ÖV-Kilometer mit Abo 44 Rappen, ohne Abo (aber mit Halbtax) 69 Rappen. Mit den externen Kosten eingerechnet, wurde diese Differenz grösser: Beim Auto waren es neu 83 Rappen, beim Zug 49 respektive 74. Die Autofahrt wurde damit unattraktiver.

Für die restlichen vier Wochen erhielt ein Teil der Probanden wöchentlich eine Übersicht der externen Kosten, die sie verursacht hatten. Zusätzlich bekamen sie ein individuelles Budget, dessen Höhe abhängig war von den externen Kosten, die sie generiert hatten; im Durchschnitt waren es 150 Franken. Als Belohnung winkte der Restbetrag, der am Ende der Studie auf ihrem Konto verbleiben würde.

Autofahrten reduziert und verlagert

Der finanzielle Anreiz wirkte. Zwar waren diese Teilnehmerinnen täglich nicht weniger unterwegs als üblich, aber anders. Sie benutzten das Auto etwas weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr, auch fuhren sie etwas mehr Velo oder gingen eher mal zu Fuss. Die Bepreisung senkte auch die Staukosten pro Autokilometer - eine Folge davon, dass die Teilnehmer am Morgen früher losfuhren, nicht aber am Abend. Beim öffentlichen Verkehr dagegen änderte sich nichts. Auf diese Weise konnten die Teilnehmerinnen ihre externen Kosten senken, im Vergleich zu den Probanden ohne Aussicht auf einen Extrabaten um 5,1 Prozent. Im Durchschnitt blieb ihnen rund 50 Franken im Portemonnaie.

Der Befund dürfte auch die nationale Politik interessieren. Seit geraumer Zeit sucht sie nach wirksamen Mitteln gegen wachsende Stautunden und überfüllte Züge, Busse und Trams. Bislang liegen erst theoretische Berechnungen des Bundes zur Region Zug vor. Demnach kann ein Mobility Pricing mit einer Kilometer-Abgabe und einer Spitzenzeiten-Tarifierung die Verkehrsnachfrage senken, in den Spitzenzeiten um 9 bis 12 Prozent beim Autoverkehr und um 5 bis 9 Prozent im öffentlichen Verkehr. Das wären also in etwa Verhältnisse wie während der Sommerferien, also spürbar weniger Verkehr. Die Resultate der Zuger Berechnung und des Feldversuchs lassen sich zwar nicht eins zu eins vergleichen, wie Experte Hintermann sagt. In einer erster Annäherung aber bestätige das reale Experiment die Wirkungsanalyse in Zug.

Nun möchte auch der Bundesrat den Schritt von der Theorie in die Praxis wagen - mit regionalen Pilotprojekten. Nur: Braucht es nach dem nun erfolgten Feldversuch überhaupt weitere? Ja, findet Umweltökonom Hintermann. Der achtwöchige Feldversuch bilde nur die kurzfristige Reaktion der Verkehrsteilnehmer ab. Hintermann geht davon aus, dass bei einem längerfristigen Versuch die Reaktion auf eine Bepreisung stärker ausfiele, hätten die Verkehrsteilnehmer so doch mehr Zeit, ihre Fahrwege zu optimieren, etwa mit neuen Arbeitszeiten oder einem Umzug.

Was macht der Bundesrat?

Eine andere Frage ist, ob ein Mobility Pricing jemals mehrheitsfähig sein wird. Nach den Plänen des Bundesrats soll die Fahrt auf Strasse und Schiene je nach Zeitpunkt und Abschnitt mehr oder weniger kosten. Unter dem Strich soll die Bevölkerung aber nicht mehr, sondern anders für Mobilität bezahlen. Es wird also finanzielle Gewinner und - anders als im Feldversuch - auch Verlierer geben. Das Volks-Nein zum CO₂-Gesetz im Juni hat gezeigt, wie heikel es kann, den Benzinpreiserhöhung um wenige Rappen zu erhöhen.

Publiziert heute um 09:02 Uhr

Fehler gefunden? Jetzt melden.



Weltweit grösster Test in der Schweiz - Das taugt Mobility Pricing wirklich



Wie pendelt man, wenn man jeden Meter Strasse oder Schiene selber bezahlen muss? 3700 Schweizer haben zwei Monate ihre Bewegungen getrackt. Die Resultate sind brisant.

Die Probanden benutzten das Auto etwas weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr: Pendler am frühen Morgen in Zürich-Altstetten.

Foto: Gaetan Bally (Keystone)

Es ist der bislang grösste Feldversuch seiner Art - weltweit. Rund 3700 Schweizerinnen und Schweizer haben sich bereit erklärt, ihre täglichen Wegstrecken während acht Wochen erfassen zu lassen, dies in den Agglomerationen um Zürich, Bern, Basel, Genf, Lausanne und Winterthur.

Forscher der Universität Basel, der ETH Zürich sowie der ZHAW wollten so herausfinden, ob Verkehrsteilnehmer ihr Verhalten ändern, wenn sie jene Kosten ihrer Mobilität übernehmen müssen, die bisher die Allgemeinheit bezahlt. Diese externen Kosten betragen 2018 gemäss Bund 13,7 Milliarden Franken. Dazu zählen Schäden an Umwelt und Gesundheit, welche Schadstoffe verursachen, ebenso Kosten für die Infrastruktur, aber auch Zeitverluste infolge von Staus.

«Mobility-Pricing hat den gewünschten Effekt.»
Beat Hintermann, Umweltökonom Universität Basel

Am Montag nun wurden die Resultate der Studie publiziert. Ein Mobility-Pricing sei nicht nur technisch machbar, resümiert Beat Hintermann, Umweltökonom an der Universität Basel. «Es hat auch den gewünschten Effekt, nämlich die externen Kosten des Verkehrs in den Bereichen Gesundheit, Klima und Stau zu senken.»

Der Versuch lief wie folgt ab: Alle Probanden installierten eine App auf dem Smartphone, die in der Folge während der ersten vier Wochen jede Wegstrecke aufzeichnete und das Verkehrsmittel ermittelte. So konnten die Forscher für jede Fahrt die damit verbundenen externen Kosten berechnen. Zur Einordnung: Ein Autokilometer kostet durchschnittlich 70

Rappen, ein ÖV-Kilometer mit Abo 44 Rappen, ohne Abo (aber mit Halbtax) 69 Rappen. Mit den externen Kosten eingerechnet, wurde diese Differenz grösser: Beim Auto waren es neu 83 Rappen, beim Zug 49 respektive 74. Die Autofahrt wurde damit unattraktiver.

Für die restlichen vier Wochen erhielt ein Teil der Probanden wöchentlich eine Übersicht der externen Kosten, die sie verursacht hatten. Zusätzlich bekamen sie ein individuelles Budget, dessen Höhe abhängig war von den externen Kosten, die sie generiert hatten; im Durchschnitt waren es 150 Franken. Als Belohnung winkte der Restbetrag, der am Ende der Studie auf ihrem Konto verbleiben würde.

Autofahrten reduziert und verlagert

Der finanzielle Anreiz wirkte. Zwar waren diese Teilnehmerinnen täglich nicht weniger unterwegs als üblich, aber anders. Sie benutzten das Auto etwas weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr, auch fuhren sie etwas mehr Velo oder gingen eher mal zu Fuss. Die Bepreisung senkte auch die Staukosten pro Autokilometer - eine Folge davon, dass die Teilnehmer am Morgen früher losfuhren, nicht aber am Abend. Beim öffentlichen Verkehr dagegen änderte sich nichts. Auf diese Weise konnten die Teilnehmerinnen ihre externen Kosten senken, im Vergleich zu den Probanden ohne Aussicht auf einen Extrabatzen um 5,1 Prozent. Im Durchschnitt blieb ihnen rund 50 Franken im Portemonnaie.

Der Befund dürfte auch die nationale Politik interessieren. Seit geraumer Zeit sucht sie nach wirksamen Mitteln gegen wachsende Stautunden und überfüllte Züge, Busse und Trams. Bislang liegen erst theoretische Berechnungen des Bundes zur Region Zug vor. Demnach kann ein Mobility Pricing mit einer Kilometer-Abgabe und einer Spitzenzeiten-Tarifierung die Verkehrsnachfrage senken, in den Spitzenzeiten um 9 bis 12 Prozent beim Autoverkehr und um 5 bis 9 Prozent im öffentlichen Verkehr. Das wären also in etwa Verhältnisse wie während der Sommerferien, also spürbar weniger Verkehr. Die Resultate der Zuger Berechnung und des Feldversuchs lassen sich zwar nicht eins zu eins vergleichen, wie Experte Hintermann sagt. In einer erster Annäherung aber bestätige das reale Experiment die Wirkungsanalyse in Zug.

Nun möchte auch der Bundesrat den Schritt von der Theorie in die Praxis wagen - mit regionalen Pilotprojekten. Nur: Braucht es nach dem nun erfolgten Feldversuch überhaupt weitere? Ja, findet Umweltökonom Hintermann. Der achtwöchige Feldversuch bilde nur die kurzfristige Reaktion der Verkehrsteilnehmer ab. Hintermann geht davon aus, dass bei einem längerfristigen Versuch die Reaktion auf eine Bepreisung stärker ausfiele, hätten die Verkehrsteilnehmer so doch mehr Zeit, ihre Fahrwege zu optimieren, etwa mit neuen Arbeitszeiten oder einem Umzug.

Was macht der Bundesrat?

Eine andere Frage ist, ob ein Mobility Pricing jemals mehrheitsfähig sein wird. Nach den Plänen des Bundesrats soll die Fahrt auf Strasse und Schiene je nach Zeitpunkt und Abschnitt mehr oder weniger kosten. Unter dem Strich soll die Bevölkerung aber nicht mehr, sondern anders für Mobilität bezahlen. Es wird also finanzielle Gewinner und - anders als im Feldversuch - auch Verlierer geben. Das Volks-Nein zum CO₂-Gesetz im Juni hat gezeigt, wie heikel es kann, den Benzinpreiserhöhung um wenige Rappen zu erhöhen.

Publiziert heute um 09:02 Uhr

Fehler gefunden? Jetzt melden.



Verkehrs-Pricing im Feldversuch

Verkehrsteilnehmende verändern ihr Verhalten, wenn sie für Kosten ihrer Mobilität aufkommen müssen, die bisher die Allgemeinheit bezahlt. Das zeigt das bisher grösste Pricing-Experiment im Schweizer Agglomerationsverkehr von Forschenden der Universität Basel, der ETH Zürich und der ZHAW.

Die Mobilität verursacht eine Reihe von Kosten, welche die einzelnen Verkehrsteilnehmenden nicht selber bezahlen müssen. Zu diesen externen Kosten gehören etwa durch Schadstoffe verursachte Schäden an Umwelt und Gesundheit, Kosten für die Infrastruktur, aber auch Zeitverluste, die anderen Verkehrsteilnehmenden durch Stau entstehen. 2017 beliefen sich die externen Mobilitätskosten in der Schweiz auf über 13 Milliarden Franken.

Ein Ansatz, diese erheblichen volkswirtschaftlichen Kosten zu reduzieren, besteht darin, sie nach dem Verursacherprinzip zu verrechnen. Das dies technisch möglich ist und den gewünschten Effekt erzielt, hat nun ein Feldversuch gezeigt, an dem rund 3700 Personen in städtischen Agglomerationen der Romandie und der Deutschschweiz teilgenommen haben. Bei der 2019/2020 durchgeführten Studie handelt es sich um die grösste ihrer Art weltweit.

Tracking via App

Die Teilnehmenden des Experiments erklärten sich bereit, ihre täglichen Fahrten während acht Wochen mit einer App auf ihrem Smartphone zu erfassen. Die App zeichnete sowohl die Distanzen als auch die verwendeten Verkehrsmittel auf. Auf dieser Basis berechnete das Projektteam die externen Kosten pro Fahrt.

Nach vier Wochen wurden die Probanden zufällig in drei Gruppen eingeteilt: Die Teilnehmer der Informations-Gruppe erhielten wöchentlich eine Übersicht über ihre externen Kosten, die sie verursacht hatten, sowie Tipps, wie sie sich reduzieren liessen. Die Teilnehmer der Pricing-Gruppe erhielten dieselben Informationen, aber ihnen wurden die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen - mit der Aussicht, dass ihnen der eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente der Kontrolle und erhielt weder zusätzliche Informationen noch Abzüge.

Verhaltensänderung reduziert Kosten

Der Vergleich der Pricing-Gruppe mit der Kontrollgruppe zeigt, dass die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent führt. Die Teilnehmenden passten ihr Verkehrsverhalten an und verringerten die Kosten, indem sie auf andere Routen auswichen, ihre Abfahrtszeit nach vorne verschoben und andere Verkehrsmittel verwendeten. Unverändert blieb hingegen die täglich zurückgelegte Gesamtdistanz.

Keinen klaren Effekt sahen die Forschenden hingegen bei der Informations-Gruppe: Unter dem Strich führte die Bereitstellung von Information alleine nicht zu einem Rückgang der externen Kosten.

Für die Studienautoren zeigen diese Resultate, dass Verkehrs-Pricing technisch machbar ist und die erwünschte Wirkung hat, nämlich die externen Kosten des Verkehrs auf die Be-

reiche auf Gesundheit, Klima und Stau zu reduzieren. «Zudem gibt es eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten lassen als in diesem achtwöchigen Experiment», sagt Beat Hintermann, Wirtschaftswissenschaftler der Universität Basel, der gemeinsam mit Kay Axhausen, Verkehrswissenschaftler der ETH Zürich, den Lead in dieser Studie hat. «Diese Ergebnisse eröffnen auch neue Wege für die Verkehrspolitik in der Schweiz», ergänzt Kay Axhausen.

Weiter zeigt die Studie in einer Abschlussbefragung unter den Studienteilnehmern auch eine tendenziell positive Akzeptanz für eine Internalisierung der externen Kosten im Verkehr, je nach Verwendung der generierten Mittel. Gerechtem umgesetzt, könnten die Preisanreize im Verkehr ein effektives Instrument zur Brechung der Verkehrsspitzen und ein wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen Verkehrspolitik werden, so die Studienautoren.

Bei diesem Artikel handelt es sich um eine redaktionell geringfügig bearbeitete Version einer Medienmitteilung der Universität Basel.

Literaturnachweis

Hintermann, B., Molloy, J., Schoeman, B., Tchervenkov, C., Götschi, T., Castro, A., Tomic, U., Becker, F., Axhausen, K.W. (2021). Empirical Analysis of Mobility Behavior in the Presence of Pigovian Transport Pricing. Schriftenreihe, 1704, Bundesamt für Strassen (ASTRA), Bern.



Weltweit grösster Test in der Schweiz - Das taugt Mobility Pricing wirklich



Wie pendelt man, wenn man jeden Meter Strasse oder Schiene selber bezahlen muss? 3700 Schweizer haben zwei Monate ihre Bewegungen getrackt. Die Resultate sind brisant.

Die Probanden benutzten das Auto etwas weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr: Pendler am frühen Morgen in Zürich-Altstetten.

Foto: Gaetan Bally (Keystone)

Es ist der bislang grösste Feldversuch seiner Art - weltweit. Rund 3700 Schweizerinnen und Schweizer haben sich bereit erklärt, ihre täglichen Wegstrecken während acht Wochen erfassen zu lassen, dies in den Agglomerationen um Zürich, Bern, Basel, Genf, Lausanne und Winterthur.

Forscher der Universität Basel, der ETH Zürich sowie der ZHAW wollten so herausfinden, ob Verkehrsteilnehmer ihr Verhalten ändern, wenn sie jene Kosten ihrer Mobilität übernehmen müssen, die bisher die Allgemeinheit bezahlt. Diese externen Kosten betragen 2018 gemäss Bund 13,7 Milliarden Franken. Dazu zählen Schäden an Umwelt und Gesundheit, welche Schadstoffe verursachen, ebenso Kosten für die Infrastruktur, aber auch Zeitverluste infolge von Staus.

«Mobility-Pricing hat den gewünschten Effekt.»
Beat Hintermann, Umweltökonom Universität Basel

Am Montag nun wurden die Resultate der Studie publiziert. Ein Mobility-Pricing sei nicht nur technisch machbar, resümiert Beat Hintermann, Umweltökonom an der Universität Basel. «Es hat auch den gewünschten Effekt, nämlich die externen Kosten des Verkehrs in den Bereichen Gesundheit, Klima und Stau zu senken.»

Der Versuch lief wie folgt ab: Alle Probanden installierten eine App auf dem Smartphone, die in der Folge während der ersten vier Wochen jede Wegstrecke aufzeichnete und das Verkehrsmittel ermittelte. So konnten die Forscher für jede Fahrt die damit verbundenen externen Kosten berechnen. Zur Einordnung: Ein Autokilometer kostet durchschnittlich 70

Rappen, ein ÖV-Kilometer mit Abo 44 Rappen, ohne Abo (aber mit Halbtax) 69 Rappen. Mit den externen Kosten eingerechnet, wurde diese Differenz grösser: Beim Auto waren es neu 83 Rappen, beim Zug 49 respektive 74. Die Autofahrt wurde damit unattraktiver.

Für die restlichen vier Wochen erhielt ein Teil der Probanden wöchentlich eine Übersicht der externen Kosten, die sie verursacht hatten. Zusätzlich bekamen sie ein individuelles Budget, dessen Höhe abhängig war von den externen Kosten, die sie generiert hatten; im Durchschnitt waren es 150 Franken. Als Belohnung winkte der Restbetrag, der am Ende der Studie auf ihrem Konto verbleiben würde.

Autofahrten reduziert und verlagert

Der finanzielle Anreiz wirkte. Zwar waren diese Teilnehmerinnen täglich nicht weniger unterwegs als üblich, aber anders. Sie benutzten das Auto etwas weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr, auch fuhren sie etwas mehr Velo oder gingen eher mal zu Fuss. Die Bepreisung senkte auch die Staukosten pro Autokilometer - eine Folge davon, dass die Teilnehmer am Morgen früher losfuhren, nicht aber am Abend. Beim öffentlichen Verkehr dagegen änderte sich nichts. Auf diese Weise konnten die Teilnehmerinnen ihre externen Kosten senken, im Vergleich zu den Probanden ohne Aussicht auf einen Extrabatzen um 5,1 Prozent. Im Durchschnitt blieb ihnen rund 50 Franken im Portemonnaie.

Der Befund dürfte auch die nationale Politik interessieren. Seit geraumer Zeit sucht sie nach wirksamen Mitteln gegen wachsende Stautunden und überfüllte Züge, Busse und Trams. Bislang liegen erst theoretische Berechnungen des Bundes zur Region Zug vor. Demnach kann ein Mobility Pricing mit einer Kilometer-Abgabe und einer Spitzenzeiten-Tarifierung die Verkehrsnachfrage senken, in den Spitzenzeiten um 9 bis 12 Prozent beim Autoverkehr und um 5 bis 9 Prozent im öffentlichen Verkehr. Das wären also in etwa Verhältnisse wie während der Sommerferien, also spürbar weniger Verkehr. Die Resultate der Zuger Berechnung und des Feldversuchs lassen sich zwar nicht eins zu eins vergleichen, wie Experte Hintermann sagt. In einer erster Annäherung aber bestätige das reale Experiment die Wirkungsanalyse in Zug.

Nun möchte auch der Bundesrat den Schritt von der Theorie in die Praxis wagen - mit regionalen Pilotprojekten. Nur: Braucht es nach dem nun erfolgten Feldversuch überhaupt weitere? Ja, findet Umweltökonom Hintermann. Der achtwöchige Feldversuch bilde nur die kurzfristige Reaktion der Verkehrsteilnehmer ab. Hintermann geht davon aus, dass bei einem längerfristigen Versuch die Reaktion auf eine Bepreisung stärker ausfiele, hätten die Verkehrsteilnehmer so doch mehr Zeit, ihre Fahrwege zu optimieren, etwa mit neuen Arbeitszeiten oder einem Umzug.

Was macht der Bundesrat?

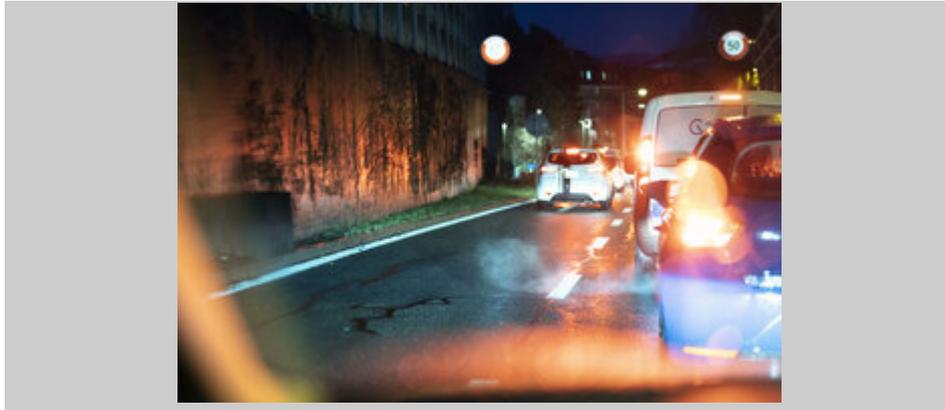
Eine andere Frage ist, ob ein Mobility Pricing jemals mehrheitsfähig sein wird. Nach den Plänen des Bundesrats soll die Fahrt auf Strasse und Schiene je nach Zeitpunkt und Abschnitt mehr oder weniger kosten. Unter dem Strich soll die Bevölkerung aber nicht mehr, sondern anders für Mobilität bezahlen. Es wird also finanzielle Gewinner und - anders als im Feldversuch - auch Verlierer geben. Das Volks-Nein zum CO₂-Gesetz im Juni hat gezeigt, wie heikel es kann, den Benzinpreiserhöhung um wenige Rappen zu erhöhen.

Publiziert heute um 09:02 Uhr

Fehler gefunden? Jetzt melden.



Verkehrs-Pricing im Feldversuch



Verkehrsteilnehmende verändern ihr Verhalten, wenn sie für Kosten ihrer Mobilität aufkommen müssen, die bisher die Allgemeinheit bezahlt. Das zeigt das bisher grösste Pricing-Experiment im Schweizer Agglomerationsverkehr von Forschenden der Universität Basel, der ETH Zürich und der ZHAW.

Stau vor der Autobahn-Ausfahrt in Bern. Verkehrs-Pricing vermag die externen Kosten des Verkehrs auf Gesundheit, Klima und Stau zu reduzieren. (Keystone/Gaetan Bally)

Die Mobilität verursacht eine Reihe von Kosten, welche die einzelnen Verkehrsteilnehmenden nicht selber bezahlen müssen. Zu diesen externen Kosten gehören etwa durch Schadstoffe verursachte Schäden an Umwelt und Gesundheit, Kosten für die Infrastruktur, aber auch Zeitverluste, die anderen Verkehrsteilnehmenden durch Stau entstehen. 2017 beliefen sich die externen Mobilitätskosten in der Schweiz auf über 13 Milliarden Franken.

Ein Ansatz, diese erheblichen volkswirtschaftlichen Kosten zu reduzieren, besteht darin, sie nach dem Verursacherprinzip zu verrechnen. Das dies technisch möglich ist und den gewünschten Effekt erzielt, hat nun ein Feldversuch gezeigt, an dem rund 3700 Personen in städtischen Agglomerationen der Romandie und der Deutschschweiz teilgenommen haben. Bei der 2019/2020 durchgeführten Studie handelt es sich um die grösste ihrer Art weltweit.

Tracking via App

Die Teilnehmenden des Experiments erklärten sich bereit, ihre täglichen Fahrten während acht Wochen mit einer App auf ihrem Smartphone zu erfassen. Die App zeichnete sowohl die Distanzen als auch die verwendeten Verkehrsmittel auf. Auf dieser Basis berechnete das Projektteam die externen Kosten pro Fahrt.

Nach vier Wochen wurden die Probanden zufällig in drei Gruppen eingeteilt: Die Teilnehmer der Informations-Gruppe erhielten wöchentlich eine Übersicht über ihre externen Kosten, die sie verursacht hatten, sowie Tipps, wie sie sich reduzieren liessen. Die Teilnehmer der Pricing-Gruppe erhielten dieselben Informationen, aber ihnen wurden die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen - mit der Aussicht, dass ih-

nen der eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente der Kontrolle und erhielt weder zusätzliche Informationen noch Abzüge.

Verhaltensänderung reduziert Kosten

Der Vergleich der Pricing-Gruppe mit der Kontrollgruppe zeigt, dass die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent führt. Die Teilnehmenden passten ihr Verkehrsverhalten an und verringerten die Kosten, indem sie auf andere Routen auswichen, ihre Abfahrtszeit nach vorne verschoben und andere Verkehrsmittel verwendeten. Unverändert blieb hingegen die täglich zurückgelegte Gesamtdistanz.

Keinen klaren Effekt sahen die Forschenden hingegen bei der Informations-Gruppe: Unter dem Strich führte die Bereitstellung von Information alleine nicht zu einem Rückgang der externen Kosten.

Für die Studienautoren zeigen diese Resultate, dass Verkehrs-Pricing technisch machbar ist und die erwünschte Wirkung hat, nämlich die externen Kosten des Verkehrs auf die Bereiche auf Gesundheit, Klima und Stau zu reduzieren. «Zudem gibt es eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten lassen als in diesem achtwöchigen Experiment», sagt Beat Hintermann, Wirtschaftswissenschaftler der Universität Basel, der gemeinsam mit Kay Axhausen, Verkehrswissenschaftler der ETH Zürich, den Lead in dieser Studie hat. «Diese Ergebnisse eröffnen auch neue Wege für die Verkehrspolitik in der Schweiz», ergänzt Kay Axhausen.

Weiter zeigt die Studie in einer Abschlussbefragung unter den Studienteilnehmern auch eine tendenziell positive Akzeptanz für eine Internalisierung der externen Kosten im Verkehr, je nach Verwendung der generierten Mittel. Gerechtem umgesetzt, könnten die Preisanreize im Verkehr ein effektives Instrument zur Brechung der Verkehrsspitzen und ein wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen Verkehrspolitik werden, so die Studienautoren.

Bei diesem Artikel handelt es sich um eine redaktionell geringfügig bearbeitete Version einer Medienmitteilung der Universität Basel.

Literaturnachweis

Hintermann, B., Molloy, J., Schoeman, B., Tchervenkov, C., Götschi, T., Castro, A., Tomic, U., Becker, F., Axhausen, K.W. (2021). Empirical Analysis of Mobility Behavior in the Presence of Pigovian Transport Pricing. Schriftenreihe, 1704, Bundesamt für Strassen (ASTRA), Bern.

Weitere Informationen

News suchen

Durchsuchen Sie die News-Meldungen nach:

Keine News verpassen

[chevron_right Newsletter abonnieren](#)

Kontakt

ETH Zürich

I. f. Verkehrspl./Transportsysteme

Prof. Dr. Kay W. Axhausen

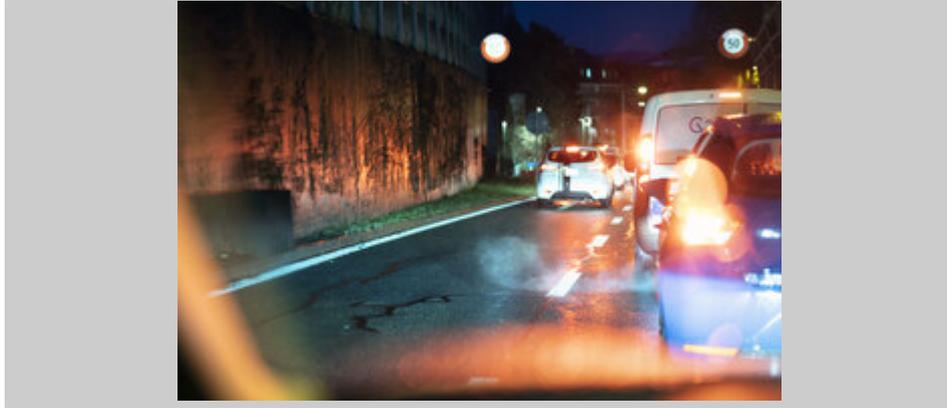
Leiter CAS ETH in Verkehrsingenieurwesen / Leiter DAS ETH in Verkehrsingenieurwesen / Leiter Inst. f. Verkehrspl. u. Transportsyst. / Leiter Center for Sustainable Future Mobility

HIL F 31.3

Stefano-Frascini-Platz 5
8093 Zürich
Schweiz



Transport pricing in practice



In the largest worldwide pricing experiment to date, researchers have demonstrated that road users change their behavior when they must pay for the social and environmental effects of their transportation. The study was led by researchers from the University of Basel, ETH Zurich and ZHAW.

Traffic jam in front of the motorway exit in Bern. Transport pricing can reduce the external costs of traffic on health, climate and congestion. (Keystone/Gaetan Bally)

Transportation causes a variety of costs that individual road users do not have to pay themselves. These external costs include damage to health and the environment caused by pollution, infrastructure costs and time losses incurred by other road users due to congestion. In 2017, external costs of transport in Switzerland ran to more than CHF 13 billion.

One approach to reducing these substantial economic costs is the polluter-pays principle. A field experiment, in which about 3,700 people living in urban agglomerations in French- and German-speaking Switzerland participated, has now shown that this is both technically possible and effective. The study, conducted in 2019/2020, is the largest of its kind in the world.

Tracking via app

The participants in the experiment agreed to track their daily travel for eight weeks using a smartphone app. The app logged both the distances traveled and the mode of transport. The project team used this information to calculate the external costs per trip.

After four weeks, the study participants were randomly assigned to three groups: participants in the information-only group received a weekly summary of the external costs they had generated and tips on how to reduce them. Members of the pricing group received the same information, but in addition were given an individual transport budget from which external costs were deducted. The budget not spent was paid out to them at the end of the study. The third group was a control group and received neither additional information nor deductions.

Behavioral change reduces costs

A comparison of the pricing and control groups shows that the pricing and the financial incentive it provided led to a significant reduction in external costs of 5.1%. Participants adjusted their travel behavior and reduced costs by switching to different routes, changing departure times and using other modes of transport. However, the daily total distance traveled remained the same.

The researchers found no clear effect in the information-only group: the provision of information alone did not lead to a reduction of external costs.

For the study authors, these results show that transport pricing is technologically feasible and has the desired effect, namely to reduce the external costs of transport in respect to health, climate and congestion. "There are also a number of arguments suggesting that effects would be greater in the long term than in this eight-week experiment," says Beat Hintermann, an economist at the University of Basel who co-led the study with Kay Axhausen, a transport scientist at ETH Zurich. "These results also open up new avenues for transport policy in Switzerland," adds Kay Axhausen.

A final survey of the study participants also showed a positive trend towards accepting the internalization of external transport costs, depending on the use of the revenue generated. Fairly implemented, price incentives in transport could be an effective instrument in reducing traffic at peak hours and an important pillar of a sustainable transport policy, say the study authors.

This news article is a slightly edited version of a media release of the University of Basel.

Reference

Hintermann, B., Molloy, J., Schoeman, B., Tchervenkov, C., Götschi, T., Castro, A., Tomic, U., Becker, F., Axhausen, K.W. (2021). Empirical Analysis of Mobility Behavior in the Presence of Pigovian Transport Pricing. Publication series, 1704, Federal Roads Office (FEDRO), Bern.

Additional Information

Don't miss the latest news
chevron_right Sign up for our newsletter

Contact

ETH Zurich

I. f. Verkehrspl./Transportsysteme

Prof. Dr. Kay W. Axhausen

Head of CAS ETH in Transport Engineering / Head of DAS ETH in Transport Engineering / Head of Inst. Transport Planning and Systems / Head of Center for Sustainable Future Mobility

HIL F 31.3

Stefano-Franscini-Platz 5
8093 Zürich
Switzerland



Visits 2'311'094
Wert 2'100 CHF

Südostschweiz
Schweiz (Deutsch)
Tageszeitung (regional)

[Artikel im Web](#)

Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten



Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten

Mobility Pricing dürfte zu einer signifikanten Reduktion der volkswirtschaftlichen Kosten führen. Darauf deutet ein achtwöchiges Feldexperiment in Schweizer Ballungsräumen mit rund 3700 Personen hin.

vor 8 Minuten in

Wirtschaft

Merken

Stau in der Zürcher Weststrasse: Mit Mobility Pricing liessen sich Verkehrsspitzen glätten. (Archivbild)

KEYSTONE/GAETAN BALLY

Schadstoff- und Treibhausgasemissionen, Lärm, Stau, Sitzplatzmangel, Gesundheitskosten sowie Betriebs- und Unterhaltskosten: Der Verkehr und die Mobilität verursachen eine ganze Reihe externer Kosten. In der Schweiz sind das Lasten in Milliardenhöhe, die nicht die Verursachenden sondern die Allgemeinheit trägt.

Mit dem sogenannten Mobility Pricing, welches das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auf Strasse und Schiene mittels Abgaben steuern will, liessen sich die Prinzipien der Kostenwahrheit und des Verursacherprinzips erfüllen. Dieser Ansatz erwies sich im Feldversuch denn auch als wirkungsvoll und technisch machbar: Die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz führte zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent.

Und: Es gebe eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten liessen als in diesem achtwöchigen Experiment, sagte Studiererstautor Beat Hintermann von der Universität Basel gemäss einer Mitteilung der Hochschule vom Montag.

Grösste solche Studie weltweit

Im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) führten Forschende der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW)

ein Experiment mit rund 3700 Personen in den Ballungsräumen der Romandie und der Deutschschweiz durch, die das Auto an mindestens zwei Tagen pro Woche nutzten. Es handelt sich dabei gemäss der Universität Basel um die grösste Studie dieser Art weltweit.

Die Forschenden teilten die Probandinnen und Probanden, deren Verkehrsverhalten eine App erfasste, in drei Gruppen ein: Eine Gruppe wurde wöchentlich über die von ihnen verursachten Kosten informiert und mit Tipps versorgt, wie sie diese reduzieren könnten. Die zweite Gruppe erhielt dieselben Informationen. Zudem wurden ihr die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen, mit der Aussicht, dass ihnen der eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente als Kontrolle.

Das Resultat: Die Pricing-Gruppe passte ihr Verkehrsverhalten - trotz unveränderter zurückgelegter Gesamtdistanz - an. Sie hielten die Kosten tiefer, indem sie andere Routen wählten, ihre Abfahrtszeit anpassten und auf andere Verkehrsmittel auswichen. Den Effekt beobachteten die Forschenden insbesondere bei denjenigen Personen, die die Definition von «externen Transportkosten» korrekt verstanden hatten. Zudem führten Informationen allein nicht dazu, dass die Teilnehmenden ihr Verhalten veränderten.

Politische Mehrheit möglich

Eine Befragung unter den Studienteilnehmenden deutete darauf hin, dass die Bepreisung des Verkehrs prinzipiell eine politische Mehrheit finden könnte. Den Autoren zufolge könnte sich dies demnach als ein effektives Instrument erweisen, um Verkehrsspitzen zu glätten und den Verkehr nachhaltiger zu gestalten.

Der Bundesrat schaffte im Februar 2021 die Grundlage, damit Kantone und Gemeinden ab 2024 Pilotversuche zu Mobility Pricing durchführen können. Das Gesetz soll auf zehn Jahre befristet sein und erlauben, neuartige Preissysteme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens auf Strasse und Schiene zu erproben. Während die SVP und der TCS ein Mobility Pricing, wie es der Bundesrat vorsieht, ablehnen, befürworten alle anderen grossen Parteien zumindest Pilotprojekte.

<https://doi.org/10.3929/ethz-b-000500100>



Studie zu Mobilität - Weltweit grösster Test in der Schweiz - Das taugt Mobility Pricing wirklich



Wie pendelt man, wenn man jeden Meter Strasse oder Schiene selber bezahlen muss?
3700 Schweizer haben zwei Monate ihre Bewegungen getrackt. Die Resultate sind brisant.

Die Probanden benutzten das Auto etwas weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr:
Pendler am frühen Morgen in Zürich-Altstetten.

Foto: Gaetan Bally (Keystone)

Es ist der bislang grösste Feldversuch seiner Art - weltweit. Rund 3700 Schweizerinnen und Schweizer haben sich bereit erklärt, ihre täglichen Wegstrecken während acht Wochen erfassen zu lassen, dies in den Agglomerationen um Zürich, Bern, Basel, Genf, Lausanne und Winterthur.

Forscher der Universität Basel, der ETH Zürich sowie der ZHAW wollten so herausfinden, ob Verkehrsteilnehmer ihr Verhalten ändern, wenn sie jene Kosten ihrer Mobilität übernehmen müssen, die bisher die Allgemeinheit bezahlt. Diese externen Kosten betragen 2018 gemäss Bund 13,7 Milliarden Franken. Dazu zählen Schäden an Umwelt und Gesundheit, welche Schadstoffe verursachen, ebenso Kosten für die Infrastruktur, aber auch Zeitverluste infolge von Staus.

«Mobility-Pricing hat den gewünschten Effekt.»
Beat Hintermann, Umweltökonom Universität Basel

Am Montag nun wurden die Resultate der Studie publiziert. Ein Mobility-Pricing sei nicht nur technisch machbar, resümiert Beat Hintermann, Umweltökonom an der Universität Basel. «Es hat auch den gewünschten Effekt, nämlich die externen Kosten des Verkehrs in den Bereichen Gesundheit, Klima und Stau zu senken.»

Der Versuch lief wie folgt ab: Alle Probanden installierten eine App auf dem Smartphone, die in der Folge während der ersten vier Wochen jede Wegstrecke aufzeichnete und das Verkehrsmittel ermittelte. So konnten die Forscher für jede Fahrt die damit verbundenen externen Kosten berechnen. Zur Einordnung: Ein Autokilometer kostet durchschnittlich 70

Rappen, ein ÖV-Kilometer mit Abo 44 Rappen, ohne Abo (aber mit Halbtax) 69 Rappen. Mit den externen Kosten eingerechnet, wurde diese Differenz grösser: Beim Auto waren es neu 83 Rappen, beim Zug 49 respektive 74. Die Autofahrt wurde damit unattraktiver.

Für die restlichen vier Wochen erhielt ein Teil der Probanden wöchentlich eine Übersicht der externen Kosten, die sie verursacht hatten. Zusätzlich bekamen sie ein individuelles Budget, dessen Höhe abhängig war von den externen Kosten, die sie generiert hatten; im Durchschnitt waren es 150 Franken. Als Belohnung winkte der Restbetrag, der am Ende der Studie auf ihrem Konto verbleiben würde.

Autofahrten reduziert und verlagert

Der finanzielle Anreiz wirkte. Zwar waren diese Teilnehmerinnen täglich nicht weniger unterwegs als üblich, aber anders. Sie benutzten das Auto etwas weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr, auch fuhren sie etwas mehr Velo oder gingen eher mal zu Fuss. Die Bepreisung senkte auch die Staukosten pro Autokilometer - eine Folge davon, dass die Teilnehmer am Morgen früher losfuhren, nicht aber am Abend. Beim öffentlichen Verkehr dagegen änderte sich nichts. Auf diese Weise konnten die Teilnehmerinnen ihre externen Kosten senken, im Vergleich zu den Probanden ohne Aussicht auf einen Extrabatzen um 5,1 Prozent. Im Durchschnitt blieb ihnen rund 50 Franken im Portemonnaie.

Der Befund dürfte auch die nationale Politik interessieren. Seit geraumer Zeit sucht sie nach wirksamen Mitteln gegen wachsende Stautunden und überfüllte Züge, Busse und Trams. Bislang liegen erst theoretische Berechnungen des Bundes zur Region Zug vor. Demnach kann ein Mobility Pricing mit einer Kilometer-Abgabe und einer Spitzenzeiten-Tarifierung die Verkehrsnachfrage senken, in den Spitzenzeiten um 9 bis 12 Prozent beim Autoverkehr und um 5 bis 9 Prozent im öffentlichen Verkehr. Das wären also in etwa Verhältnisse wie während der Sommerferien, also spürbar weniger Verkehr. Die Resultate der Zuger Berechnung und des Feldversuchs lassen sich zwar nicht eins zu eins vergleichen, wie Experte Hintermann sagt. In einer erster Annäherung aber bestätige das reale Experiment die Wirkungsanalyse in Zug.

Nun möchte auch der Bundesrat den Schritt von der Theorie in die Praxis wagen - mit regionalen Pilotprojekten. Nur: Braucht es nach dem nun erfolgten Feldversuch überhaupt weitere? Ja, findet Umweltökonom Hintermann. Der achtwöchige Feldversuch bilde nur die kurzfristige Reaktion der Verkehrsteilnehmer ab. Hintermann geht davon aus, dass bei einem längerfristigen Versuch die Reaktion auf eine Bepreisung stärker ausfiele, hätten die Verkehrsteilnehmer so doch mehr Zeit, ihre Fahrwege zu optimieren, etwa mit neuen Arbeitszeiten oder einem Umzug.

Was macht der Bundesrat?

Eine andere Frage ist, ob ein Mobility Pricing jemals mehrheitsfähig sein wird. Nach den Plänen des Bundesrats soll die Fahrt auf Strasse und Schiene je nach Zeitpunkt und Abschnitt mehr oder weniger kosten. Unter dem Strich soll die Bevölkerung aber nicht mehr, sondern anders für Mobilität bezahlen. Es wird also finanzielle Gewinner und - anders als im Feldversuch - auch Verlierer geben. Das Volks-Nein zum CO₂-Gesetz im Juni hat gezeigt, wie heikel es kann, den Benzinpreiserhöhung um wenige Rappen zu erhöhen.

Publiziert heute um 09:02 Uhr

Fehler gefunden? Jetzt melden.



Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten Mobility Pricing dürfte zu einer signifikanten Reduktion der volkswirtschaftlichen Kosten führen. Darauf deutet ein achtwöchiges Feldexperiment in Schweizer Ballungsräumen mit ...



Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten

Mobility Pricing dürfte zu einer signifikanten Reduktion der volkswirtschaftlichen Kosten führen. Darauf deutet ein achtwöchiges Feldexperiment in Schweizer Ballungsräumen mit rund 3700 Personen hin.

Stau in der Zürcher Weststrasse: Mit Mobility Pricing liessen sich Verkehrsspitzen glätten. (Archivbild) (FOTO: KEYSTONE/GAETAN BALLY)

Schadstoff- und Treibhausgasemissionen, Lärm, Stau, Sitzplatzmangel, Gesundheitskosten sowie Betriebs- und Unterhaltskosten: Der Verkehr und die Mobilität verursachen eine ganze Reihe externer Kosten. In der Schweiz sind das Lasten in Milliardenhöhe, die nicht die Verursachenden sondern die Allgemeinheit trägt.

Mit dem sogenannten Mobility Pricing, welches das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auf Strasse und Schiene mittels Abgaben steuern will, liessen sich die Prinzipien der Kostenwahrheit und des Verursacherprinzips erfüllen. Dieser Ansatz erwies sich im Feldversuch denn auch als wirkungsvoll und technisch machbar: Die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz führte zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent.

Und: Es gebe eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten liessen als in diesem achtwöchigen Experiment, sagte Studiererstautor Beat Hintermann von der Universität Basel gemäss einer Mitteilung der Hochschule vom Montag.

Im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) führten Forschende der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) ein Experiment mit rund 3700 Personen in den Ballungsräumen der Romandie und der

Deutschschweiz durch, die das Auto an mindestens zwei Tagen pro Woche nutzten. Es handelt sich dabei gemäss der Universität Basel um die grösste Studie dieser Art weltweit.

Die Forschenden teilten die Probandinnen und Probanden, deren Verkehrsverhalten eine App erfasste, in drei Gruppen ein: Eine Gruppe wurde wöchentlich über die von ihnen verursachten Kosten informiert und mit Tipps versorgt, wie sie diese reduzieren könnten. Die zweite Gruppe erhielt dieselben Informationen. Zudem wurden ihr die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen, mit der Aussicht, dass ihnen der eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente als Kontrolle.

Das Resultat: Die Pricing-Gruppe passte ihr Verkehrsverhalten - trotz unveränderter zurückgelegter Gesamtdistanz - an. Sie hielten die Kosten tiefer, indem sie andere Routen wählten, ihre Abfahrtszeit anpassten und auf andere Verkehrsmittel auswichen. Den Effekt beobachteten die Forschenden insbesondere bei denjenigen Personen, die die Definition von externen Transportkosten korrekt verstanden hatten. Zudem führten Informationen allein nicht dazu, dass die Teilnehmenden ihr Verhalten veränderten.

Eine Befragung unter den Studienteilnehmenden deutete darauf hin, dass die Bepreisung des Verkehrs prinzipiell eine politische Mehrheit finden könnte. Den Autoren zufolge könnte sich dies demnach als ein effektives Instrument erweisen, um Verkehrsspitzen zu glätten und den Verkehr nachhaltiger zu gestalten.

Der Bundesrat schaffte im Februar 2021 die Grundlage, damit Kantone und Gemeinden ab 2024 Pilotversuche zu Mobility Pricing durchführen können. Das Gesetz soll auf zehn Jahre befristet sein und erlauben, neuartige Preissysteme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens auf Strasse und Schiene zu erproben. Während die SVP und der TCS ein Mobility Pricing, wie es der Bundesrat vorsieht, ablehnen, befürworten alle anderen grossen Parteien zumindest Pilotprojekte.

<https://doi.org/10.3929/ethz-b-000500100>

(sda)



Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten



Stau in der Zürcher Weststrasse: Mit Mobility Pricing liessen sich Verkehrsspitzen glätten. (Archivbild) (FOTO: KEYSTONE/GAETAN BALLY)

Schadstoff- und Treibhausgasemissionen, Lärm, Stau, Sitzplatzmangel, Gesundheitskosten sowie Betriebs- und Unterhaltskosten: Der Verkehr und die Mobilität verursachen eine ganze Reihe externer Kosten. In der Schweiz sind das Lasten in Milliardenhöhe, die nicht die Verursachenden sondern die Allgemeinheit trägt.

Mit dem sogenannten Mobility Pricing, welches das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auf Strasse und Schiene mittels Abgaben steuern will, liessen sich die Prinzipien der Kostenwahrheit und des Verursacherprinzips erfüllen. Dieser Ansatz erwies sich im Feldversuch denn auch als wirkungsvoll und technisch machbar: Die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz führte zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent.

Und: Es gebe eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten liessen als in diesem achtwöchigen Experiment, sagte Studiererstautor Beat Hintermann von der Universität Basel gemäss einer Mitteilung der Hochschule vom Montag.

Im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) führten Forschende der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) ein Experiment mit rund 3700 Personen in den Ballungsräumen der Romandie und der Deutschschweiz durch, die das Auto an mindestens zwei Tagen pro Woche nutzten. Es handelt sich dabei gemäss der Universität Basel um die grösste Studie dieser Art weltweit.

Die Forschenden teilten die Probandinnen und Probanden, deren Verkehrsverhalten eine App erfasste, in drei Gruppen ein: Eine Gruppe wurde wöchentlich über die von ihnen verursachten Kosten informiert und mit Tipps versorgt, wie sie diese reduzieren könnten. Die zweite Gruppe erhielt dieselben Informationen. Zudem wurden ihr die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen, mit der Aussicht, dass ihnen der eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente als Kontrolle.

Das Resultat: Die Pricing-Gruppe passte ihr Verkehrsverhalten - trotz unveränderter zurückgelegter Gesamtdistanz - an. Sie hielten die Kosten tiefer, indem sie andere Routen wählten, ihre Abfahrtszeit anpassten und auf andere Verkehrsmittel auswichen. Den Effekt beobachteten die Forschenden insbesondere bei denjenigen Personen, die die Definition von externen Transportkosten korrekt verstanden hatten. Zudem führten Informationen allein nicht dazu, dass die Teilnehmenden ihr Verhalten veränderten.

Eine Befragung unter den Studienteilnehmenden deutete darauf hin, dass die Bepreisung des Verkehrs prinzipiell eine politische Mehrheit finden könnte. Den Autoren zufolge könnte sich dies demnach als ein effektives Instrument erweisen, um Verkehrsspitzen zu glätten und den Verkehr nachhaltiger zu gestalten.

Der Bundesrat schaffte im Februar 2021 die Grundlage, damit Kantone und Gemeinden ab 2024 Pilotversuche zu Mobility Pricing durchführen können. Das Gesetz soll auf zehn Jahre befristet sein und erlauben, neuartige Preissysteme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens auf Strasse und Schiene zu erproben. Während die SVP und der TCS ein Mobility Pricing, wie es der Bundesrat vorsieht, ablehnen, befürworten alle anderen grossen Parteien zumindest Pilotprojekte.

<https://doi.org/10.3929/ethz-b-000500100>

(sda)



Visits 258'776
Wert 200 CHF

myScience Schweiz
Schweiz (Englisch)
Newsportal

[Artikel im Web](#)

Transport pricing in practice

In the largest worldwide pricing experiment to date, researchers have demonstrated that road users change their behavior when they must pay for the social and environmental effects of their transportation. The study was led by researchers from the University of Basel, ETH Zurich and ZHAW.

Transportation causes a variety of costs that individual road users do not have to pay themselves. These external costs include damage to health and the environment caused by pollution, infrastructure costs and time losses incurred by other road users due to congestion. In 2017, external costs of transport in Switzerland ran to more than CHF 13 billion.

One approach to reducing these substantial economic costs is the polluter-pays principle. A field experiment, in which about 3,700 people living in urban agglomerations in French- and German-speaking Switzerland participated, has now shown that this is both technically possible and effective. The study, conducted in 2019/2020, is the largest of its kind in the world.

Tracking via app

The participants in the experiment agreed to track their daily travel for eight weeks using a smartphone app. The app logged both the distances traveled and the mode of transport. The project team used this information to calculate the external costs per trip.

After four weeks, the study participants were randomly assigned to three groups: participants in the information-only group received a weekly summary of the external costs they had generated and tips on how to reduce them. Members of the pricing group received the same information, but in addition were given an individual transport budget from which external costs were deducted. The budget not spent was paid out to them at the end of the study. The third group was a control group and received neither additional information nor deductions.

Behavioral change reduces costs

A comparison of the pricing and control groups shows that the pricing and the financial incentive it provided led to a significant reduction in external costs of 5.1%. Participants adjusted their travel behavior and reduced costs by switching to different routes, changing departure times and using other modes of transport. However, the daily total distance traveled remained the same.

The researchers found no clear effect in the information-only group: the provision of information alone did not lead to a reduction of external costs.

For the study authors, these results show that transport pricing is technologically feasible and has the desired effect, namely to reduce the external costs of transport in respect to health, climate and congestion. "There are also a number of arguments suggesting that effects would be greater in the long term than in this eight-week experiment," says Beat Hintermann, an economist at the University of Basel who co-led the study with Kay Axhausen, a transport scientist at ETH Zurich. "These results also open up new avenues for transport policy in Switzerland," adds Kay Axhausen.

A final survey of the study participants also showed a positive trend towards accepting the internalization of external transport costs, depending on the use of the revenue generated. Fairly implemented, price incentives in transport could be an effective instrument in reducing traffic at peak hours and an important pillar of a sustainable transport policy, say the study authors.

This news article is a slightly edited version of a media release of the University of Basel.

Reference

Hintermann, B., Molloy, J., Schoeman, B., Tchervakov, C., Götschi, T., Castro, A., Tomic, U., Becker, F., Axhausen, K.W. (2021). Empirical Analysis of Mobility Behavior in the Presence of Pigovian Transport Pricing. Publication series , 1704, Federal Roads Office (FEDRO) ÜBern.

Editorial office



Visits 226'457
Wert 200 CHF

Zürichsee-Zeitungen
8712 Stäfa
Schweiz (Deutsch)
Tageszeitung (regional)

[Artikel im Web](#)

Stefan Häne

Studie zu Mobilität - Weltweit grösster Test in der Schweiz - das taugt Mobility-Pricing wirklich



Wie pendelt man, wenn man jeden Meter Strasse oder Schiene selber bezahlen muss? 3700 Schweizer haben zwei Monate ihre Bewegungen getrackt. Die Resultate sind brisant.

Die Probanden benutzten das Auto etwas weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr: Pendler am frühen Morgen in Zürich-Altstetten.

Foto: Gaëtan Bally (Keystone)

Es ist der bislang grösste Feldversuch seiner Art - weltweit. Rund 3700 Schweizerinnen und Schweizer haben sich bereit erklärt, ihre täglichen Wegstrecken während acht Wochen erfassen zu lassen, dies in den Agglomerationen um Zürich, Bern, Basel, Genf, Lausanne und Winterthur.

Forscher der Universität Basel, der ETH Zürich sowie der ZHAW wollten so herausfinden, ob Verkehrsteilnehmer ihr Verhalten ändern, wenn sie jene Kosten ihrer Mobilität übernehmen müssen, die bisher die Allgemeinheit bezahlt. Diese externen Kosten betragen 2018 gemäss Bund 13,7 Milliarden Franken. Dazu zählen Schäden an Umwelt und Gesundheit, welche Schadstoffe verursachen, ebenso Kosten für die Infrastruktur, aber auch Zeitverluste infolge von Staus.

«Mobility-Pricing hat den gewünschten Effekt.»
Beat Hintermann, Umweltökonom Universität Basel

Am Montag nun wurden die Resultate der Studie publiziert. Ein Mobility-Pricing sei nicht nur technisch machbar, resümiert Beat Hintermann, Umweltökonom an der Universität Basel. «Es hat auch den gewünschten Effekt, nämlich die externen Kosten des Verkehrs in den Bereichen Gesundheit, Klima und Stau zu senken.»

Der Versuch lief wie folgt ab: Alle Probanden installierten eine App auf dem Smartphone, die in der Folge während der ersten vier Wochen jede Wegstrecke aufzeichnete und das Verkehrsmittel ermittelte. So konnten die Forscher für jede Fahrt die damit verbundenen externen Kosten berechnen. Zur Einordnung: Ein Autokilometer kostet durchschnittlich 70

Rappen, ein ÖV-Kilometer mit Abo 44 Rappen, ohne Abo (aber mit Halbtax) 69 Rappen. Mit den externen Kosten eingerechnet, wurde diese Differenz grösser: Beim Auto waren es neu 83 Rappen, beim Zug 49 respektive 74. Die Autofahrt wurde damit unattraktiver.

Für die restlichen vier Wochen erhielt ein Teil der Probanden wöchentlich eine Übersicht der externen Kosten, die sie verursacht hatten. Zusätzlich bekamen sie ein individuelles Budget, dessen Höhe abhängig war von den externen Kosten, die sie generiert hatten; im Durchschnitt waren es 150 Franken. Als Belohnung winkte der Restbetrag, der am Ende der Studie auf ihrem Konto verbleiben würde.

Autofahrten reduziert und verlagert

Der finanzielle Anreiz wirkte. Zwar waren diese Teilnehmerinnen täglich nicht weniger unterwegs als üblich, aber anders. Sie benutzten das Auto etwas weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr, auch fuhren sie etwas mehr Velo oder gingen eher mal zu Fuss. Die Bepreisung senkte auch die Staukosten pro Autokilometer - eine Folge davon, dass die Teilnehmer am Morgen früher losfuhren, nicht aber am Abend. Beim öffentlichen Verkehr dagegen änderte sich nichts. Auf diese Weise konnten die Teilnehmerinnen ihre externen Kosten senken, im Vergleich zu den Probanden ohne Aussicht auf einen Extrabaten um 5,1 Prozent. Im Durchschnitt blieb ihnen rund 50 Franken im Portemonnaie.

Der Befund dürfte auch die nationale Politik interessieren. Seit geraumer Zeit sucht sie nach wirksamen Mitteln gegen wachsende Stautunden und überfüllte Züge, Busse und Trams. Bislang liegen erst theoretische Berechnungen des Bundes zur Region Zug vor. Demnach kann ein Mobility-Pricing mit einer Kilometerabgabe und einer Spitzenzeiten-Tarifierung die Verkehrsnachfrage senken, in den Spitzenzeiten um 9 bis 12 Prozent beim Autoverkehr und um 5 bis 9 Prozent im öffentlichen Verkehr. Das wären also in etwa Verhältnisse wie während der Sommerferien, also spürbar weniger Verkehr. Die Resultate der Zuger Berechnung und des Feldversuchs lassen sich zwar nicht eins zu eins vergleichen, wie Experte Hintermann sagt. In einer ersten Annäherung aber bestätigte das reale Experiment die Wirkungsanalyse in Zug.

Nun möchte auch der Bundesrat den Schritt von der Theorie in die Praxis wagen - mit regionalen Pilotprojekten. Nur: Braucht es nach dem nun erfolgten Feldversuch überhaupt weitere? Ja, findet Umweltökonom Hintermann. Der achtwöchige Feldversuch bilde nur die kurzfristige Reaktion der Verkehrsteilnehmer ab. Hintermann geht davon aus, dass bei einem längerfristigen Versuch die Reaktion auf eine Bepreisung stärker ausfiele, hätten die Verkehrsteilnehmer so doch mehr Zeit, ihre Fahrwege zu optimieren, etwa mit neuen Arbeitszeiten oder einem Umzug.

Was macht der Bundesrat?

Eine andere Frage ist, ob ein Mobility-Pricing jemals mehrheitsfähig sein wird. Nach den Plänen des Bundesrats soll die Fahrt auf Strasse und Schiene je nach Zeitpunkt und Abschnitt mehr oder weniger kosten. Unter dem Strich soll die Bevölkerung aber nicht mehr, sondern anders für Mobilität bezahlen. Es wird also finanzielle Gewinner und - anders als im Feldversuch - auch Verlierer geben. Das Volks-Nein zum CO₂-Gesetz im Juni hat gezeigt, wie heikel es sein kann, den Benzinpreis um wenige Rappen zu erhöhen.

Publiziert heute um 09:02 Uhr

Fehler gefunden? Jetzt melden.



Visits 43'459'972
Wert 38'800 CHF

blue News
Schweiz (Deutsch)
Newsportal

[Artikel im Web](#)

Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten



Stau in der Zürcher Weststrasse: Mit Mobility Pricing liessen sich Verkehrsspitzen glätten. (Archivbild)
Keystone

Mobility Pricing dürfte zu einer signifikanten Reduktion der volkswirtschaftlichen Kosten führen. Darauf deutet ein achtwöchiges Feldexperiment in Schweizer Ballungsräumen mit rund 3700 Personen hin.

Schadstoff- und Treibhausgasemissionen, Lärm, Stau, Sitzplatzmangel, Gesundheitskosten sowie Betriebs- und Unterhaltskosten: Der Verkehr und die Mobilität verursachen eine ganze Reihe externer Kosten. In der Schweiz sind das Lasten in Milliardenhöhe, die nicht die Verursachenden sondern die Allgemeinheit trägt.

Mit dem sogenannten Mobility Pricing, welches das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auf Strasse und Schiene mittels Abgaben steuern will, liessen sich die Prinzipien der Kostentransparenz und des Verursacherprinzips erfüllen. Dieser Ansatz erwies sich im Feldversuch denn auch als wirkungsvoll und technisch machbar: Die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz führte zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent.

Und: Es gebe eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten liessen als in diesem achtwöchigen Experiment, sagte Studiererstautor Beat Hintermann von der Universität Basel gemäss einer Mitteilung der Hochschule vom Montag.

Grösste solche Studie weltweit

Im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) führten Forschende der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) ein Experiment mit rund 3700 Personen in den Ballungsräumen der Romandie und der Deutschschweiz durch, die das Auto an mindestens zwei Tagen pro Woche nutzten. Es handelt sich dabei gemäss der Universität Basel um die grösste Studie dieser Art weltweit.

Die Forschenden teilten die Probandinnen und Probanden, deren Verkehrsverhalten eine App erfasste, in drei Gruppen ein: Eine Gruppe wurde wöchentlich über die von ihnen verursachten Kosten informiert und mit Tipps versorgt, wie sie diese reduzieren könnten. Die zweite Gruppe erhielt dieselben Informationen. Zudem wurden ihr die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen, mit der Aussicht, dass ihnen der eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente als Kontrolle.

Das Resultat: Die Pricing-Gruppe passte ihr Verkehrsverhalten - trotz unveränderter zurückgelegter Gesamtdistanz - an. Sie hielten die Kosten tiefer, indem sie andere Routen wählten, ihre Abfahrtszeit anpassten und auf andere Verkehrsmittel auswichen. Den Effekt beobachteten die Forschenden insbesondere bei denjenigen Personen, die die Definition von «externen Transportkosten» korrekt verstanden hatten. Zudem führten Informationen allein nicht dazu, dass die Teilnehmenden ihr Verhalten veränderten.

Politische Mehrheit möglich

Eine Befragung unter den Studienteilnehmenden deutete darauf hin, dass die Bepreisung des Verkehrs prinzipiell eine politische Mehrheit finden könnte. Den Autoren zufolge könnte sich dies demnach als ein effektives Instrument erweisen, um Verkehrsspitzen zu glätten und den Verkehr nachhaltiger zu gestalten.

Der Bundesrat schaffte im Februar 2021 die Grundlage, damit Kantone und Gemeinden ab 2024 Pilotversuche zu Mobility Pricing durchführen können. Das Gesetz soll auf zehn Jahre befristet sein und erlauben, neuartige Preissysteme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens auf Strasse und Schiene zu erproben. Während die SVP und der TCS ein Mobility Pricing, wie es der Bundesrat vorsieht, ablehnen, befürworten alle anderen grossen Parteien zumindest Pilotprojekte.

<https://doi.org/10.3929/ethz-b-000500100>

stsc, sda



Visits 3'345'018
Wert 3'000 CHF

FM1
Schweiz (Deutsch)
Sendung TV/Radio

[Artikel im Web](#)

Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten



Schadstoff- und Treibhausgasemissionen, Lärm, Stau, Sitzplatzmangel, Gesundheitskosten sowie Betriebs- und Unterhaltskosten: Der Verkehr und die Mobilität verursachen eine ganze Reihe externer Kosten. In der Schweiz sind das Lasten in Milliardenhöhe, die nicht die Verursachenden sondern die Allgemeinheit trägt.

Mit dem sogenannten Mobility Pricing, welches das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auf Strasse und Schiene mittels Abgaben steuern will, liessen sich die Prinzipien der Kostentransparenz und des Verursacherprinzips erfüllen. Dieser Ansatz erwies sich im Feldversuch denn auch als wirkungsvoll und technisch machbar: Die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz führte zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent.

Und: Es gebe eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten liessen als in diesem achtwöchigen Experiment, sagte Studiererstautor Beat Hintermann von der Universität Basel gemäss einer Mitteilung der Hochschule vom Montag.

Grösste solche Studie weltweit

Im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) führten Forschende der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) ein Experiment mit rund 3700 Personen in den Ballungsräumen der Romandie und der Deutschschweiz durch, die das Auto an mindestens zwei Tagen pro Woche nutzen. Es handelt sich dabei gemäss der Universität Basel um die grösste Studie dieser Art weltweit.

Die Forschenden teilten die Probandinnen und Probanden, deren Verkehrsverhalten eine App erfasste, in drei Gruppen ein: Eine Gruppe wurde wöchentlich über die von ihnen verursachten Kosten informiert und mit Tipps versorgt, wie sie diese reduzieren könnten. Die zweite Gruppe erhielt dieselben Informationen. Zudem wurden ihr die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen, mit der Aussicht, dass ihnen der eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente als Kontrolle.

Das Resultat: Die Pricing-Gruppe passte ihr Verkehrsverhalten - trotz unveränderter zurückgelegter Gesamtdistanz - an. Sie hielten die Kosten tiefer, indem sie andere Routen

wählten, ihre Abfahrtszeit anpassten und auf andere Verkehrsmittel auswichen. Den Effekt beobachteten die Forschenden insbesondere bei denjenigen Personen, die die Definition von «externen Transportkosten» korrekt verstanden hatten. Zudem führten Informationen allein nicht dazu, dass die Teilnehmenden ihr Verhalten veränderten.

Politische Mehrheit möglich

Eine Befragung unter den Studienteilnehmenden deutete darauf hin, dass die Bepreisung des Verkehrs prinzipiell eine politische Mehrheit finden könnte. Den Autoren zufolge könnte sich dies demnach als ein effektives Instrument erweisen, um Verkehrsspitzen zu glätten und den Verkehr nachhaltiger zu gestalten.

Der Bundesrat schaffte im Februar 2021 die Grundlage, damit Kantone und Gemeinden ab 2024 Pilotversuche zu Mobility Pricing durchführen können. Das Gesetz soll auf zehn Jahre befristet sein und erlauben, neuartige Preissysteme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens auf Strasse und Schiene zu erproben. Während die SVP und der TCS ein Mobility Pricing, wie es der Bundesrat vorsieht, ablehnen, befürworten alle anderen grossen Parteien zumindest Pilotprojekte.

<https://doi.org/10.3929/ethz-b-000500100>



Weltweit grösster Test in der Schweiz - das taugt Mobility-Pricing wirklich



Wie pendelt man, wenn man jeden Meter Strasse oder Schiene selber bezahlen muss? 3700 Schweizer haben zwei Monate ihre Bewegungen getrackt. Die Resultate sind brisant.

Die Probanden benutzten das Auto etwas weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr: Pendler am frühen Morgen in Zürich-Altstetten.

Foto: Gaëtan Bally (Keystone)

Es ist der bislang grösste Feldversuch seiner Art - weltweit. Rund 3700 Schweizerinnen und Schweizer haben sich bereit erklärt, ihre täglichen Wegstrecken während acht Wochen erfassen zu lassen, dies in den Agglomerationen um Zürich, Bern, Basel, Genf, Lausanne und Winterthur.

Forscher der Universität Basel, der ETH Zürich sowie der ZHAW wollten so herausfinden, ob Verkehrsteilnehmer ihr Verhalten ändern, wenn sie jene Kosten ihrer Mobilität übernehmen müssen, die bisher die Allgemeinheit bezahlt. Diese externen Kosten betragen 2018 gemäss Bund 13,7 Milliarden Franken. Dazu zählen Schäden an Umwelt und Gesundheit, welche Schadstoffe verursachen, ebenso Kosten für die Infrastruktur, aber auch Zeitverluste infolge von Staus.

«Mobility-Pricing hat den gewünschten Effekt.»
Beat Hintermann, Umweltökonom Universität Basel

Am Montag nun wurden die Resultate der Studie publiziert. Ein Mobility-Pricing sei nicht nur technisch machbar, resümiert Beat Hintermann, Umweltökonom an der Universität Basel. «Es hat auch den gewünschten Effekt, nämlich die externen Kosten des Verkehrs in den Bereichen Gesundheit, Klima und Stau zu senken.»

Der Versuch lief wie folgt ab: Alle Probanden installierten eine App auf dem Smartphone, die in der Folge während der ersten vier Wochen jede Wegstrecke aufzeichnete und das Verkehrsmittel ermittelte. So konnten die Forscher für jede Fahrt die damit verbundenen externen Kosten berechnen. Zur Einordnung: Ein Autokilometer kostet durchschnittlich 70

Rappen, ein ÖV-Kilometer mit Abo 44 Rappen, ohne Abo (aber mit Halbtax) 69 Rappen. Mit den externen Kosten eingerechnet, wurde diese Differenz grösser: Beim Auto waren es neu 83 Rappen, beim Zug 49 respektive 74. Die Autofahrt wurde damit unattraktiver.

Für die restlichen vier Wochen erhielt ein Teil der Probanden wöchentlich eine Übersicht der externen Kosten, die sie verursacht hatten. Zusätzlich bekamen sie ein individuelles Budget, dessen Höhe abhängig war von den externen Kosten, die sie generiert hatten; im Durchschnitt waren es 150 Franken. Als Belohnung winkte der Restbetrag, der am Ende der Studie auf ihrem Konto verbleiben würde.

Autofahrten reduziert und verlagert

Der finanzielle Anreiz wirkte. Zwar waren diese Teilnehmerinnen täglich nicht weniger unterwegs als üblich, aber anders. Sie benutzten das Auto etwas weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr, auch fuhren sie etwas mehr Velo oder gingen eher mal zu Fuss. Die Bepreisung senkte auch die Staukosten pro Autokilometer - eine Folge davon, dass die Teilnehmer am Morgen früher losfuhren, nicht aber am Abend. Beim öffentlichen Verkehr dagegen änderte sich nichts. Auf diese Weise konnten die Teilnehmerinnen ihre externen Kosten senken, im Vergleich zu den Probanden ohne Aussicht auf einen Extrabaten um 5,1 Prozent. Im Durchschnitt blieb ihnen rund 50 Franken im Portemonnaie.

Der Befund dürfte auch die nationale Politik interessieren. Seit geraumer Zeit sucht sie nach wirksamen Mitteln gegen wachsende Stautunden und überfüllte Züge, Busse und Trams. Bislang liegen erst theoretische Berechnungen des Bundes zur Region Zug vor. Demnach kann ein Mobility-Pricing mit einer Kilometerabgabe und einer Spitzenzeiten-Tarifierung die Verkehrsnachfrage senken, in den Spitzenzeiten um 9 bis 12 Prozent beim Autoverkehr und um 5 bis 9 Prozent im öffentlichen Verkehr. Das wären also in etwa Verhältnisse wie während der Sommerferien, also spürbar weniger Verkehr. Die Resultate der Zuger Berechnung und des Feldversuchs lassen sich zwar nicht eins zu eins vergleichen, wie Experte Hintermann sagt. In einer ersten Annäherung aber bestätigte das reale Experiment die Wirkungsanalyse in Zug.

Nun möchte auch der Bundesrat den Schritt von der Theorie in die Praxis wagen - mit regionalen Pilotprojekten. Nur: Braucht es nach dem nun erfolgten Feldversuch überhaupt weitere? Ja, findet Umweltökonom Hintermann. Der achtwöchige Feldversuch bilde nur die kurzfristige Reaktion der Verkehrsteilnehmer ab. Hintermann geht davon aus, dass bei einem längerfristigen Versuch die Reaktion auf eine Bepreisung stärker ausfiele, hätten die Verkehrsteilnehmer so doch mehr Zeit, ihre Fahrwege zu optimieren, etwa mit neuen Arbeitszeiten oder einem Umzug.

Was macht der Bundesrat?

Eine andere Frage ist, ob ein Mobility-Pricing jemals mehrheitsfähig sein wird. Nach den Plänen des Bundesrats soll die Fahrt auf Strasse und Schiene je nach Zeitpunkt und Abschnitt mehr oder weniger kosten. Unter dem Strich soll die Bevölkerung aber nicht mehr, sondern anders für Mobilität bezahlen. Es wird also finanzielle Gewinner und - anders als im Feldversuch - auch Verlierer geben. Das Volks-Nein zum CO₂-Gesetz im Juni hat gezeigt, wie heikel es sein kann, den Benzinpreis um wenige Rappen zu erhöhen.

Publiziert heute um 09:02 Uhr

Fehler gefunden? Jetzt melden.



Visits 25'470'578
Wert 36'400 CHF

nzz.ch
Schweiz (Deutsch)
Tageszeitung (überregional)

[Artikel im Web](#)

Christoph Eisenring

Die 13-Milliarden-Franken-Frage: Wie man beim Verkehr für Kostenwahrheit sorgt



Das «Mobility Pricing» bürdet jedem Verkehrsteilnehmer die Kosten auf, die er der Umwelt, Gesundheit und für die Infrastruktur verursacht. Ein Testlauf in der Schweiz zeigt: Es wirkt und ist technisch machbar. Für grössere Versuche braucht es aber ein Gesetz - doch der Bundesrat scheint es nicht eilig zu haben.

Christoph Eisenring 04.10.2021, 09.00 Uhr

Das «Mobility Pricing» bürdet jedem Verkehrsteilnehmer die Kosten auf, die er der Umwelt, Gesundheit und für die Infrastruktur verursacht.

Boris Bürgisser

«Mobility pricing» heisst die Wunderwaffe, wenn man im Verkehr dafür sorgen will, dass jeder Verkehrsteilnehmer die ganzen Kosten trägt, die er verursacht. Dazu gehören die Schäden für die Umwelt und Gesundheit. Ebenfalls nicht zu vernachlässigen: Wer sich zur Stosszeit ins Auto, aber auch in den öffentlichen Verkehr setzt, trägt zu Staus und einer Überfüllung der Infrastruktur bei. Da die CO₂-Emissionen im Verkehr ähnlich hoch sind wie 1990, bedarf es in diesem Bereich einer besonderen Anstrengung, um die Klimaziele zu erreichen.

In der Schweiz wurde nun das laut den Autoren weltweit grösste Experiment durchgeführt, um Kostenwahrheit im Verkehr durchzusetzen. Jetzt kann man abschätzen, wie stark «Mobility Pricing» die externen Effekte verringert: Verteuert sich die Mobilität um 10%, gehen die Gesundheits-, Umwelt- und Staukosten zusammen um 3% zurück. Jährlich belaufen sich die externen Kosten des Verkehrs auf 13 Mrd. Fr. Diese könnte man somit um 400 Mio. Fr. drücken, wenn der Preis der Mobilität um 10% stiege.

Information motiviert nur die Altruisten

Aber wie kommt man zu diesem Resultat? Forscher der Universität Basel, der ETH und der ZHAW in Winterthur haben 22 000 Personen aus städtischen Agglomerationen zu ihrem Verkehrsverhalten befragt. Sie haben in einem zweiten Schritt diejenigen eruiert, die an mindestens zwei Tagen mit dem Auto unterwegs sind und im Erwerbsalter stehen. Von diesen noch rund 12 000 Personen machte schliesslich jeder dritte am Versuch mit. Die Teilnehmer erklärten sich bereit, eine Ortungs-App auf ihr Handy zu laden. Damit weiss man jederzeit, wo die Teilnehmer unterwegs sind, mit welcher Geschwindigkeit und welchem Verkehrsmittel. Jeder Teilnehmer erhielt 100 Fr. fürs Mitmachen.

In einer ersten Phase von vier Wochen wurde das individuelle Verkehrsverhalten gemessen, ohne dass die Teilnehmer genau wussten, was sie die anschliessenden vier Wochen erwartete. In der zweiten Phase schliesslich gab es drei Gruppen. Bei der ersten änderte sich nichts, die zweite erhielt Informationen, wie sie ihre externen Kosten verringern konnte. In der dritten Gruppe schliesslich hatte jeder zusätzlich ein Budget, das die in der ersten Phase verursachten externen Kosten abbildete. Wenn er in den zweiten vier Wochen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr oder das Fahrrad umstieg, wurde sein Budget entlastet und erhielt er am Schluss des Experimentes Geld ausbezahlt.

Um die Kosten für Umwelt und Gesundheit für jede zurückgelegte Strecke zu berechnen, stellte die Studie auf Werte des Bundesamtes für Raumentwicklung ab. So wurden die Klimafolgen einer Tonne CO₂ mit 136 Fr. angesetzt, eine Stunde, die durch den Stau verloren ging, mit 27 Fr. Wenn zum Beispiel jemand von Stäfa nach Zürich zu Stosszeiten mit dem Auto pendelt, verursacht er rund 4 Fr. externe Effekte pro Fahrt, mit der S-Bahn wären es zur gleichen Zeit Fr. 2.60. Weicht er auf eine Nebenzeit aus, betragen die externen Kosten für die Fahrt in der Bahn nur noch 60 Rp.

Drei wichtige Erkenntnisse hat das Experiment gebracht. Erstens reicht es kaum, wenn man die Personen nur über ihre externen Kosten informiert und ihnen Alternativen aufzeigt, wie sie diese verringern können. Diese Transparenz hat nur bei denjenigen zu einer Verhaltensänderung geführt, die altruistisch veranlagt sind. Es braucht somit eine Preisänderung, um sie zum Umsteigen zu motivieren.

Zweitens hat sich rund die Hälfte nicht um ihr Verkehrsverhalten geschert und einfach die 100 Fr. fürs Mitmachen genommen. Bei ihnen stellte sich am Ende des Experimentes heraus, dass sie das Konzept von externen Kosten nicht verstanden hatten. Dafür war der Effekt bei der andern Hälfte, die sich auf das Experiment einliess, doppelt so gross. Unter ihnen führte eine Erhöhung der Transportkosten von 10% somit zu einer Senkung der externen Kosten um 6%.

Ein Grund für das geringe Interesse der einen Hälfte dürfte darin gelegen haben, dass der Versuch nach zwei Monaten vorüber war. Die Wirkung ist vermutlich grösser, wenn die Transportkosten längerfristig steigen. Wenn man es aufs Jahr hoch rechnet, belaufen sich die externen Kosten im Schnitt immerhin auf 1500 Fr., was für manche Familien schon ins Gewicht fiel.

Drittens schliesslich ging zwar nicht die zurückgelegte Distanz zurück, aber es wurde weniger Auto und mehr Velo gefahren und öfter der öffentliche Verkehr benutzt. Auch wurde am Morgen weniger zu Stosszeiten gefahren, um Staukosten zu sparen. Für Beat Hintermann von der Universität Basel, der federführend an der Studie beteiligt war, ist deshalb vor allem wichtig, dass Spitzen- und Nebenverkehrszeiten nicht dasselbe kosten - weder im öffentlichen Verkehr noch im Auto.

Untätiger Bundesrat

Nach der Ablehnung des CO₂-Gesetzes durch das Volk mag man sich fragen, ob Mobility Pricing letztlich graue Theorie bleiben muss. Ökonom Hintermann sieht das anders. In der Nachbefragung habe eine knappe Mehrheit der Teilnehmenden jedenfalls dafür votiert, dass die sozialen Kosten des Verkehrs auf die Verursacher überwält werden.

Im Experiment wurden alle Verkehrsteilnehmer durch die Tracking-App auf Schritt und Tritt begleitet. Die Akzeptanz unter den Bürgern für ein solch umfassendes System dürfte gering sein, falls solche Daten an Behörden übermittelt werden. Zwar arbeiten heutzutage immer mehr ÖV-Anwendungen mit persönlichen Mobilitätsdaten, doch ist das Mitmachen freiwillig. Man müsste Systeme erwägen, die weniger granular sind.

Um das Mobility Pricing in grösserem Stil und längerfristig zu testen, wären nun die Kantone und Städte gefragt. Hierfür gibt es allerdings keine Gesetzesgrundlage. Der Bundesrat wollte in der zweiten Jahreshälfte dem Parlament eine Vorlage unterbreiten, doch nach der verlorenen Abstimmung über das CO₂-Gesetz scheint sich die Eile im Departement Sommaruga in Grenzen zu halten. Das Bundesamt für Strassen hatte die aufwendige Studie bestellt, doch hielt man es nun nicht für nötig, über die Ergebnisse zu informieren, sondern überliess dies den Verfassern.

1 Kommentar

[Alle Kommentare anzeigen](#)



Visits 4'730'025
Wert 3'400 CHF

Basler Zeitung
4000 Basel
Schweiz (Deutsch)
Tageszeitung (regional)

[Artikel im Web](#)

Stefan Häne

Weltweit grösster Test in der Schweiz - das taugt Mobility-Pricing wirklich



Wie pendelt man, wenn man jeden Meter Strasse oder Schiene selber bezahlen muss? 3700 Schweizer haben zwei Monate ihre Bewegungen getrackt. Die Resultate sind brisant.

Die Probanden benutzten das Auto etwas weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr: Pendler am frühen Morgen in Zürich-Altstetten.

Foto: Gaëtan Bally (Keystone)

Es ist der bislang grösste Feldversuch seiner Art - weltweit. Rund 3700 Schweizerinnen und Schweizer haben sich bereit erklärt, ihre täglichen Wegstrecken während acht Wochen erfassen zu lassen, dies in den Agglomerationen um Zürich, Bern, Basel, Genf, Lausanne und Winterthur.

Forscher der Universität Basel, der ETH Zürich sowie der ZHAW wollten so herausfinden, ob Verkehrsteilnehmer ihr Verhalten ändern, wenn sie jene Kosten ihrer Mobilität übernehmen müssen, die bisher die Allgemeinheit bezahlt. Diese externen Kosten betragen 2018 gemäss Bund 13,7 Milliarden Franken. Dazu zählen Schäden an Umwelt und Gesundheit, welche Schadstoffe verursachen, ebenso Kosten für die Infrastruktur, aber auch Zeitverluste infolge von Staus.

Weiter nach der Werbung

«Mobility-Pricing hat den gewünschten Effekt.»
Beat Hintermann, Umweltökonom Universität Basel

Am Montag nun wurden die Resultate der Studie publiziert. Ein Mobility-Pricing sei nicht nur technisch machbar, resümiert Beat Hintermann, Umweltökonom an der Universität Basel. «Es hat auch den gewünschten Effekt, nämlich die externen Kosten des Verkehrs in den Bereichen Gesundheit, Klima und Stau zu senken.»

Der Versuch lief wie folgt ab: Alle Probanden installierten eine App auf dem Smartphone, die in der Folge während der ersten vier Wochen jede Wegstrecke aufzeichnete und das Verkehrsmittel ermittelte. So konnten die Forscher für jede Fahrt die damit verbundenen externen Kosten berechnen. Zur Einordnung: Ein Autokilometer kostet durchschnittlich 70 Rappen, ein ÖV-Kilometer mit Abo 44 Rappen, ohne Abo (aber mit Halbtax) 69 Rappen. Mit den externen Kosten eingerechnet, wurde diese Differenz grösser: Beim Auto waren es neu 83 Rappen, beim Zug 49 respektive 74. Die Autofahrt wurde damit unattraktiver.

Für die restlichen vier Wochen erhielt ein Teil der Probanden wöchentlich eine Übersicht der externen Kosten, die sie verursacht hatten. Zusätzlich bekamen sie ein individuelles Budget, dessen Höhe abhängig war von den externen Kosten, die sie generiert hatten; im Durchschnitt waren es 150 Franken. Als Belohnung winkte der Restbetrag, der am Ende der Studie auf ihrem Konto verbleiben würde.

Autofahrten reduziert und verlagert

Der finanzielle Anreiz wirkte. Zwar waren diese Teilnehmerinnen täglich nicht weniger unterwegs als üblich, aber anders. Sie benutzten das Auto etwas weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr, auch fuhren sie etwas mehr Velo oder gingen eher mal zu Fuss. Die Bepreisung senkte auch die Staukosten pro Autokilometer - eine Folge davon, dass die Teilnehmer am Morgen früher losfuhren, nicht aber am Abend. Beim öffentlichen Verkehr dagegen änderte sich nichts. Auf diese Weise konnten die Teilnehmerinnen ihre externen Kosten senken, im Vergleich zu den Probanden ohne Aussicht auf einen Extrabatzen um 5,1 Prozent. Im Durchschnitt blieb ihnen rund 50 Franken im Portemonnaie.

Der Befund dürfte auch die nationale Politik interessieren. Seit geraumer Zeit sucht sie nach wirksamen Mitteln gegen wachsende Stautunden und überfüllte Züge, Busse und Trams. Bislang liegen erst theoretische Berechnungen des Bundes zur Region Zug vor. Demnach kann ein Mobility-Pricing mit einer Kilometerabgabe und einer Spitzenzeiten-Tarifierung die Verkehrsnachfrage senken, in den Spitzenzeiten um 9 bis 12 Prozent beim Autoverkehr und um 5 bis 9 Prozent im öffentlichen Verkehr. Das wären also in etwa Verhältnisse wie während der Sommerferien, also spürbar weniger Verkehr. Die Resultate der Zuger Berechnung und des Feldversuchs lassen sich zwar nicht eins zu eins vergleichen, wie Experte Hintermann sagt. In einer ersten Annäherung aber bestätigte das reale Experiment die Wirkungsanalyse in Zug.

Nun möchte auch der Bundesrat den Schritt von der Theorie in die Praxis wagen - mit regionalen Pilotprojekten. Nur: Braucht es nach dem nun erfolgten Feldversuch überhaupt weitere? Ja, findet Umweltökonom Hintermann. Der achtwöchige Feldversuch bilde nur die kurzfristige Reaktion der Verkehrsteilnehmer ab. Hintermann geht davon aus, dass bei einem längerfristigen Versuch die Reaktion auf eine Bepreisung stärker ausfiele, hätten die Verkehrsteilnehmer so doch mehr Zeit, ihre Fahrwege zu optimieren, etwa mit neuen Arbeitszeiten oder einem Umzug.

Was macht der Bundesrat?

Eine andere Frage ist, ob ein Mobility-Pricing jemals mehrheitsfähig sein wird. Nach den Plänen des Bundesrats soll die Fahrt auf Strasse und Schiene je nach Zeitpunkt und Abschnitt mehr oder weniger kosten. Unter dem Strich soll die Bevölkerung aber nicht mehr, sondern anders für Mobilität bezahlen. Es wird also finanzielle Gewinner und - anders als im Feldversuch - auch Verlierer geben. Das Volks-Nein zum CO₂-Gesetz im Juni hat gezeigt, wie heikel es sein kann, den Benzinpreis um wenige Rappen zu erhöhen.

Publiziert heute um 09:02 Uhr

Fehler gefunden? Jetzt melden.



Weltweit grösster Test in der Schweiz - das taugt Mobility-Pricing wirklich



Wie pendelt man, wenn man jeden Meter Strasse oder Schiene selber bezahlen muss? 3700 Schweizer haben zwei Monate ihre Bewegungen getrackt. Die Resultate sind brisant.

Die Probanden benutzten das Auto etwas weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr: Pendler am frühen Morgen in Zürich-Altstetten.

Foto: Gaëtan Bally (Keystone)

Es ist der bislang grösste Feldversuch seiner Art - weltweit. Rund 3700 Schweizerinnen und Schweizer haben sich bereit erklärt, ihre täglichen Wegstrecken während acht Wochen erfassen zu lassen, dies in den Agglomerationen um Zürich, Bern, Basel, Genf, Lausanne und Winterthur.

Forscher der Universität Basel, der ETH Zürich sowie der ZHAW wollten so herausfinden, ob Verkehrsteilnehmer ihr Verhalten ändern, wenn sie jene Kosten ihrer Mobilität übernehmen müssen, die bisher die Allgemeinheit bezahlt. Diese externen Kosten betragen 2018 gemäss Bund 13,7 Milliarden Franken. Dazu zählen Schäden an Umwelt und Gesundheit, welche Schadstoffe verursachen, ebenso Kosten für die Infrastruktur, aber auch Zeitverluste infolge von Staus.

Weiter nach der Werbung

Weiter nach der Werbung

«Mobility-Pricing hat den gewünschten Effekt.»
Beat Hintermann, Umweltökonom Universität Basel

Am Montag nun wurden die Resultate der Studie publiziert. Ein Mobility-Pricing sei nicht nur technisch machbar, resümiert Beat Hintermann, Umweltökonom an der Universität Ba-

sel. «Es hat auch den gewünschten Effekt, nämlich die externen Kosten des Verkehrs in den Bereichen Gesundheit, Klima und Stau zu senken.»

Der Versuch lief wie folgt ab: Alle Probanden installierten eine App auf dem Smartphone, die in der Folge während der ersten vier Wochen jede Wegstrecke aufzeichnete und das Verkehrsmittel ermittelte. So konnten die Forscher für jede Fahrt die damit verbundenen externen Kosten berechnen. Zur Einordnung: Ein Autokilometer kostet durchschnittlich 70 Rappen, ein ÖV-Kilometer mit Abo 44 Rappen, ohne Abo (aber mit Halbtax) 69 Rappen. Mit den externen Kosten eingerechnet, wurde diese Differenz grösser: Beim Auto waren es neu 83 Rappen, beim Zug 49 respektive 74. Die Autofahrt wurde damit unattraktiver.

Für die restlichen vier Wochen erhielt ein Teil der Probanden wöchentlich eine Übersicht der externen Kosten, die sie verursacht hatten. Zusätzlich bekamen sie ein individuelles Budget, dessen Höhe abhängig war von den externen Kosten, die sie generiert hatten; im Durchschnitt waren es 150 Franken. Als Belohnung winkte der Restbetrag, der am Ende der Studie auf ihrem Konto verbleiben würde.

Autofahrten reduziert und verlagert

Der finanzielle Anreiz wirkte. Zwar waren diese Teilnehmerinnen täglich nicht weniger unterwegs als üblich, aber anders. Sie benutzten das Auto etwas weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr, auch fuhren sie etwas mehr Velo oder gingen eher mal zu Fuss. Die Bepreisung senkte auch die Staukosten pro Autokilometer - eine Folge davon, dass die Teilnehmer am Morgen früher losfuhren, nicht aber am Abend. Beim öffentlichen Verkehr dagegen änderte sich nichts. Auf diese Weise konnten die Teilnehmerinnen ihre externen Kosten senken, im Vergleich zu den Probanden ohne Aussicht auf einen Extrabetrag um 5,1 Prozent. Im Durchschnitt blieb ihnen rund 50 Franken im Portemonnaie.

Der Befund dürfte auch die nationale Politik interessieren. Seit geraumer Zeit sucht sie nach wirksamen Mitteln gegen wachsende Staustunden und überfüllte Züge, Busse und Trams. Bislang liegen erst theoretische Berechnungen des Bundes zur Region Zug vor. Demnach kann ein Mobility-Pricing mit einer Kilometerabgabe und einer Spitzenzeiten-Tarifierung die Verkehrsnachfrage senken, in den Spitzenzeiten um 9 bis 12 Prozent beim Autoverkehr und um 5 bis 9 Prozent im öffentlichen Verkehr. Das wären also in etwa Verhältnisse wie während der Sommerferien, also spürbar weniger Verkehr. Die Resultate der Zuger Berechnung und des Feldversuchs lassen sich zwar nicht eins zu eins vergleichen, wie Experte Hintermann sagt. In einer ersten Annäherung aber bestätigte das reale Experiment die Wirkungsanalyse in Zug.

Nun möchte auch der Bundesrat den Schritt von der Theorie in die Praxis wagen - mit regionalen Pilotprojekten. Nur: Braucht es nach dem nun erfolgten Feldversuch überhaupt weitere? Ja, findet Umweltökonom Hintermann. Der achtwöchige Feldversuch bilde nur die kurzfristige Reaktion der Verkehrsteilnehmer ab. Hintermann geht davon aus, dass bei einem längerfristigen Versuch die Reaktion auf eine Bepreisung stärker ausfiele, hätten die Verkehrsteilnehmer so doch mehr Zeit, ihre Fahrwege zu optimieren, etwa mit neuen Arbeitszeiten oder einem Umzug.

Was macht der Bundesrat?

Eine andere Frage ist, ob ein Mobility-Pricing jemals mehrheitsfähig sein wird. Nach den Plänen des Bundesrats soll die Fahrt auf Strasse und Schiene je nach Zeitpunkt und Abschnitt mehr oder weniger kosten. Unter dem Strich soll die Bevölkerung aber nicht mehr, sondern anders für Mobilität bezahlen. Es wird also finanzielle Gewinner und - anders als im Feldversuch - auch Verlierer geben. Das Volks-Nein zum CO₂-Gesetz im Juni hat gezeigt, wie heikel es sein kann, den Benzinpreis um wenige Rappen zu erhöhen.

Publiziert heute um 09:02 Uhr
Fehler gefunden? Jetzt melden.

Visits 90'779'493
Wert 97'200 CHFBlick
Schweiz (Deutsch)
Tageszeitung (überregional)[Artikel im Web](#)

Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten



Mobility Pricing dürfte zu einer signifikanten Reduktion der volkswirtschaftlichen Kosten führen. Darauf deutet ein achtwöchiges Feldexperiment in Schweizer Ballungsräumen mit rund 3700 Personen hin.

Stau in der Zürcher Weststrasse: Mit Mobility Pricing liessen sich Verkehrsspitzen glätten. (Archivbild)

Schadstoff- und Treibhausgasemissionen, Lärm, Stau, Sitzplatzmangel, Gesundheitskosten sowie Betriebs- und Unterhaltskosten: Der Verkehr und die Mobilität verursachen eine ganze Reihe externer Kosten. In der Schweiz sind das Lasten in Milliardenhöhe, die nicht die Verursachenden sondern die Allgemeinheit trägt.

Mit dem sogenannten Mobility Pricing, welches das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auf Strasse und Schiene mittels Abgaben steuern will, liessen sich die Prinzipien der Kostenwahrheit und des Verursacherprinzips erfüllen. Dieser Ansatz erwies sich im Feldversuch denn auch als wirkungsvoll und technisch machbar: Die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz führte zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent.

Und: Es gebe eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten liessen als in diesem achtwöchigen Experiment, sagte Studiererstautor Beat Hintermann von der Universität Basel gemäss einer Mitteilung der Hochschule vom Montag.

Im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) führten Forschende der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) ein Experiment mit rund 3700 Personen in den Ballungsräumen der Romandie und der Deutschschweiz durch, die das Auto an mindestens zwei Tagen pro Woche nutzten. Es handelt sich dabei gemäss der Universität Basel um die grösste Studie dieser Art weltweit. Die Forschenden teilten die Probandinnen und Probanden, deren Verkehrsverhalten eine App erfasste, in drei Gruppen ein: Eine Gruppe wurde wöchentlich über die von ihnen verursachten Kosten informiert und mit Tipps versorgt, wie sie diese reduzieren könnten. Die zweite Gruppe erhielt dieselben Informationen. Zudem wurden ihr die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen, mit der Aussicht, dass ihnen der eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente als Kontrolle.

Das Resultat: Die Pricing-Gruppe passte ihr Verkehrsverhalten - trotz unveränderter zurückgelegter Gesamtdistanz - an. Sie hielten die Kosten tiefer, indem sie andere Routen wählten, ihre Abfahrtszeit anpassten und auf andere Verkehrsmittel auswichen. Den Effekt beobachteten die Forschenden insbesondere bei denjenigen Personen, die die Definition von «externen Transportkosten» korrekt verstanden hatten. Zudem führten Informationen allein nicht dazu, dass die Teilnehmenden ihr Verhalten veränderten.

Eine Befragung unter den Studienteilnehmenden deutete darauf hin, dass die Bepreisung des Verkehrs prinzipiell eine politische Mehrheit finden könnte. Den Autoren zufolge könnte sich dies demnach als ein effektives Instrument erweisen, um Verkehrsspitzen zu glätten und den Verkehr nachhaltiger zu gestalten.

Der Bundesrat schaffte im Februar 2021 die Grundlage, damit Kantone und Gemeinden ab 2024 Pilotversuche zu Mobility Pricing durchführen können. Das Gesetz soll auf zehn Jah-

re befristet sein und erlauben, neuartige Preissysteme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens auf Strasse und Schiene zu erproben. Während die SVP und der TCS ein Mobility Pricing, wie es der Bundesrat vorsieht, ablehnen, befürworten alle anderen grossen Parteien zumindest Pilotprojekte.

<https://doi.org/10.3929/ethz-b-000500100>

(SDA)



Visits 31'615 schaffhausen24.ch
Wert n. a. Schweiz (Deutsch)
Newsportal

[Artikel im Web](#)

Weniger externe Kosten durch Preisanreiz

Stau in der Zürcher Weststrasse: Mit Mobility Pricing liessen sich Verkehrsspitzen glätten. (Archivbild) Bild: KEYSTONE/GAETAN BALLY

Verkehr - Mobility Pricing dürfte zu einer signifikanten Reduktion der volkswirtschaftlichen Kosten führen. Darauf deutet ein achtwöchiges Feldexperiment in Schweizer Ballungsräumen mit rund 3700 Personen hin.

Schadstoff- und Treibhausgasemissionen, Lärm, Stau, Sitzplatzmangel, Gesundheitskosten sowie Betriebs- und Unterhaltskosten: Der Verkehr und die Mobilität verursachen eine ganze Reihe externer Kosten. In der Schweiz sind das Lasten in Milliardenhöhe, die nicht die Verursachenden sondern die Allgemeinheit trägt.

Mit dem sogenannten Mobility Pricing, welches das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auf Strasse und Schiene mittels Abgaben steuern will, liessen sich die Prinzipien der Kostentransparenz und des Verursacherprinzips erfüllen. Dieser Ansatz erwies sich im Feldversuch denn auch als wirkungsvoll und technisch machbar: Die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz führte zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent.

Und: Es gebe eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten liessen als in diesem achtwöchigen Experiment, sagte Studiererstautor Beat Hintermann von der Universität Basel gemäss einer Mitteilung der Hochschule vom Montag.

Grösste solche Studie weltweit

Im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) führten Forschende der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) ein Experiment mit rund 3700 Personen in den Ballungsräumen der Romandie und der Deutschschweiz durch, die das Auto an mindestens zwei Tagen pro Woche nutzten. Es handelt sich dabei gemäss der Universität Basel um die grösste Studie dieser Art weltweit.

Die Forschenden teilten die Probandinnen und Probanden, deren Verkehrsverhalten eine App erfasste, in drei Gruppen ein: Eine Gruppe wurde wöchentlich über die von ihnen verursachten Kosten informiert und mit Tipps versorgt, wie sie diese reduzieren könnten. Die zweite Gruppe erhielt dieselben Informationen. Zudem wurden ihr die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen, mit der Aussicht, dass ihnen der eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente als Kontrolle.

Das Resultat: Die Pricing-Gruppe passte ihr Verkehrsverhalten - trotz unveränderter zurückgelegter Gesamtdistanz - an. Sie hielten die Kosten tiefer, indem sie andere Routen wählten, ihre Abfahrtszeit anpassten und auf andere Verkehrsmittel auswichen. Den Effekt beobachteten die Forschenden insbesondere bei denjenigen Personen, die die Definition von "externen Transportkosten" korrekt verstanden hatten. Zudem führten Informationen allein nicht dazu, dass die Teilnehmenden ihr Verhalten veränderten.

Politische Mehrheit möglich

Eine Befragung unter den Studienteilnehmenden deutete darauf hin, dass die Bepreisung des Verkehrs prinzipiell eine politische Mehrheit finden könnte. Den Autoren zufolge könnte sich dies demnach als ein effektives Instrument erweisen, um Verkehrsspitzen zu glätten und den Verkehr nachhaltiger zu gestalten.

Der Bundesrat schaffte im Februar 2021 die Grundlage, damit Kantone und Gemeinden ab 2024 Pilotversuche zu Mobility Pricing durchführen können. Das Gesetz soll auf zehn Jahre befristet sein und erlauben, neuartige Preissysteme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens auf Strasse und Schiene zu erproben. Während die SVP und der TCS ein Mobility Pricing, wie es der Bundesrat vorsieht, ablehnen, befürworten alle anderen grossen Parteien zumindest Pilotprojekte.

<https://doi.org/10.3929/ethz-b-000500100>

Visits 37'693
Wert n. a.wil24.ch
Schweiz (Deutsch)
Newsportal[Artikel im Web](#)

Weniger externe Kosten durch Preisanreiz

Stau in der Zürcher Weststrasse: Mit Mobility Pricing liessen sich Verkehrsspitzen glätten. (Archivbild) Bild: KEYSTONE/GAETAN BALLY

Verkehr - Mobility Pricing dürfte zu einer signifikanten Reduktion der volkswirtschaftlichen Kosten führen. Darauf deutet ein achtwöchiges Feldexperiment in Schweizer Ballungsräumen mit rund 3700 Personen hin.

Schadstoff- und Treibhausgasemissionen, Lärm, Stau, Sitzplatzmangel, Gesundheitskosten sowie Betriebs- und Unterhaltskosten: Der Verkehr und die Mobilität verursachen eine ganze Reihe externer Kosten. In der Schweiz sind das Lasten in Milliardenhöhe, die nicht die Verursachenden sondern die Allgemeinheit trägt.

Mit dem sogenannten Mobility Pricing, welches das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auf Strasse und Schiene mittels Abgaben steuern will, liessen sich die Prinzipien der Kostentwahrheit und des Verursacherprinzips erfüllen. Dieser Ansatz erwies sich im Feldversuch denn auch als wirkungsvoll und technisch machbar: Die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz führte zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent.

Und: Es gebe eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten liessen als in diesem achtwöchigen Experiment, sagte Studiererstautor Beat Hintermann von der Universität Basel gemäss einer Mitteilung der Hochschule vom Montag.

Grösste solche Studie weltweit

Im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) führten Forschende der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) ein Experiment mit rund 3700 Personen in den Ballungsräumen der Romandie und der Deutschschweiz durch, die das Auto an mindestens zwei Tagen pro Woche nutzten. Es handelt sich dabei gemäss der Universität Basel um die grösste Studie dieser Art weltweit.

Die Forschenden teilten die Probandinnen und Probanden, deren Verkehrsverhalten eine App erfasste, in drei Gruppen ein: Eine Gruppe wurde wöchentlich über die von ihnen verursachten Kosten informiert und mit Tipps versorgt, wie sie diese reduzieren könnten. Die zweite Gruppe erhielt dieselben Informationen. Zudem wurden ihr die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen, mit der Aussicht, dass ihnen der eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente als Kontrolle.

Das Resultat: Die Pricing-Gruppe passte ihr Verkehrsverhalten - trotz unveränderter zurückgelegter Gesamtdistanz - an. Sie hielten die Kosten tiefer, indem sie andere Routen wählten, ihre Abfahrtszeit anpassten und auf andere Verkehrsmittel auswichen. Den Effekt beobachteten die Forschenden insbesondere bei denjenigen Personen, die die Definition von "externen Transportkosten" korrekt verstanden hatten. Zudem führten Informationen allein nicht dazu, dass die Teilnehmenden ihr Verhalten veränderten.

Politische Mehrheit möglich

Eine Befragung unter den Studienteilnehmenden deutete darauf hin, dass die Bepreisung des Verkehrs prinzipiell eine politische Mehrheit finden könnte. Den Autoren zufolge könnte sich dies demnach als ein effektives Instrument erweisen, um Verkehrsspitzen zu glätten und den Verkehr nachhaltiger zu gestalten.

Der Bundesrat schaffte im Februar 2021 die Grundlage, damit Kantone und Gemeinden ab 2024 Pilotversuche zu Mobility Pricing durchführen können. Das Gesetz soll auf zehn Jahre befristet sein und erlauben, neuartige Preissysteme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens auf Strasse und Schiene zu erproben. Während die SVP und der TCS ein Mobility Pricing, wie es der Bundesrat vorsieht, ablehnen, befürworten alle anderen grossen Parteien zumindest Pilotprojekte.

<https://doi.org/10.3929/ethz-b-000500100>

Keystone-SDA



Visits 87'171 linth24.ch
Wert 100 CHF Schweiz (Deutsch)
Newsportal

[Artikel im Web](#)

Weniger externe Kosten durch Preisanreiz

Stau in der Zürcher Weststrasse: Mit Mobility Pricing liessen sich Verkehrsspitzen glätten. (Archivbild) Bild: KEYSTONE/GAETAN BALLY

Verkehr - Mobility Pricing dürfte zu einer signifikanten Reduktion der volkswirtschaftlichen Kosten führen. Darauf deutet ein achtwöchiges Feldexperiment in Schweizer Ballungsräumen mit rund 3700 Personen hin.

Schadstoff- und Treibhausgasemissionen, Lärm, Stau, Sitzplatzmangel, Gesundheitskosten sowie Betriebs- und Unterhaltskosten: Der Verkehr und die Mobilität verursachen eine ganze Reihe externer Kosten. In der Schweiz sind das Lasten in Milliardenhöhe, die nicht die Verursachenden sondern die Allgemeinheit trägt.

Mit dem sogenannten Mobility Pricing, welches das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auf Strasse und Schiene mittels Abgaben steuern will, liessen sich die Prinzipien der Kostentrawahrheit und des Verursacherprinzips erfüllen. Dieser Ansatz erwies sich im Feldversuch denn auch als wirkungsvoll und technisch machbar: Die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz führte zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent.

Und: Es gebe eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten liessen als in diesem achtwöchigen Experiment, sagte Studiererstautor Beat Hintermann von der Universität Basel gemäss einer Mitteilung der Hochschule vom Montag.

Grösste solche Studie weltweit

Im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) führten Forschende der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) ein Experiment mit rund 3700 Personen in den Ballungsräumen der Romandie und der Deutschschweiz durch, die das Auto an mindestens zwei Tagen pro Woche nutzten. Es handelt sich dabei gemäss der Universität Basel um die grösste Studie dieser Art weltweit.

Die Forschenden teilten die Probandinnen und Probanden, deren Verkehrsverhalten eine App erfasste, in drei Gruppen ein: Eine Gruppe wurde wöchentlich über die von ihnen verursachten Kosten informiert und mit Tipps versorgt, wie sie diese reduzieren könnten. Die zweite Gruppe erhielt dieselben Informationen. Zudem wurden ihr die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen, mit der Aussicht, dass ihnen der eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente als Kontrolle.

Das Resultat: Die Pricing-Gruppe passte ihr Verkehrsverhalten - trotz unveränderter zurückgelegter Gesamtdistanz - an. Sie hielten die Kosten tiefer, indem sie andere Routen wählten, ihre Abfahrtszeit anpassten und auf andere Verkehrsmittel auswichen. Den Effekt beobachteten die Forschenden insbesondere bei denjenigen Personen, die die Definition von "externen Transportkosten" korrekt verstanden hatten. Zudem führten Informationen allein nicht dazu, dass die Teilnehmenden ihr Verhalten veränderten.

Politische Mehrheit möglich

Eine Befragung unter den Studienteilnehmenden deutete darauf hin, dass die Bepreisung des Verkehrs prinzipiell eine politische Mehrheit finden könnte. Den Autoren zufolge könnte sich dies demnach als ein effektives Instrument erweisen, um Verkehrsspitzen zu glätten und den Verkehr nachhaltiger zu gestalten.

Der Bundesrat schaffte im Februar 2021 die Grundlage, damit Kantone und Gemeinden ab 2024 Pilotversuche zu Mobility Pricing durchführen können. Das Gesetz soll auf zehn Jahre befristet sein und erlauben, neuartige Preissysteme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens auf Strasse und Schiene zu erproben. Während die SVP und der TCS ein Mobility Pricing, wie es der Bundesrat vorsieht, ablehnen, befürworten alle anderen grossen Parteien zumindest Pilotprojekte.

<https://doi.org/10.3929/ethz-b-000500100>



Visits 9'209'200
Wert 8'200 CHF

MSN Schweiz
Schweiz (Deutsch)
Newsportal

[Artikel im Web](#)

Stefan Häne

Weltweit grösster Test in der Schweiz - Das taugt Mobility Pricing wirklich



Wie pendelt man, wenn man jeden Meter Strasse oder Schiene selber bezahlen muss? 3700 Schweizer haben zwei Monate ihre Bewegungen getrackt. Die Resultate sind brisant.

© Foto: Gaëtan Bally (Keystone) Autokolonnen an der Ausfahrt Basel-City: Der Zug hat derweil freie Fahrt.

Es ist der bislang grösste Feldversuch seiner Art - weltweit. Rund 3700 Schweizerinnen und Schweizer haben sich bereit erklärt, ihre täglichen Wegstrecken während acht Wochen erfassen zu lassen, dies in den Agglomerationen um Zürich, Bern, Basel, Genf, Lausanne und Winterthur.

Forscher der Universität Basel, der ETH Zürich sowie der ZHAW wollten so herausfinden, ob Verkehrsteilnehmer ihr Verhalten ändern, wenn sie jene Kosten ihrer Mobilität übernehmen müssen, die bisher die Allgemeinheit bezahlt. Diese externen Kosten betragen 2018 gemäss Bund 13,7 Milliarden Franken. Dazu zählen Schäden an Umwelt und Gesundheit, welche Schadstoffe verursachen, ebenso Kosten für die Infrastruktur, aber auch Zeitverluste infolge von Staus.

«Mobility-Pricing hat den gewünschten Effekt.»

Am Montag nun wurden die Resultate der Studie publiziert. Ein Mobility-Pricing sei nicht nur technisch machbar, resümiert Beat Hintermann, Umweltökonom an der Universität Basel. «Es hat auch den gewünschten Effekt, nämlich die externen Kosten des Verkehrs in den Bereichen Gesundheit, Klima und Stau zu senken.»

Der Versuch lief wie folgt ab: Alle Probanden installierten eine App auf dem Smartphone, die in der Folge während der ersten vier Wochen jede Wegstrecke aufzeichnete und das Verkehrsmittel ermittelte. So konnten die Forscher für jede Fahrt die damit verbundenen externen Kosten berechnen. Zur Einordnung: Ein Autokilometer kostet durchschnittlich 70 Rappen, ein ÖV-Kilometer mit Abo 44 Rappen, ohne Abo (aber mit Halbtax) 69 Rappen. Mit den externen Kosten eingerechnet, wurde diese Differenz grösser: Beim Auto waren es neu 83 Rappen, beim Zug 49 respektive 74. Die Autofahrt wurde damit unattraktiver.

Für die restlichen vier Wochen erhielt ein Teil der Probanden wöchentlich eine Übersicht der externen Kosten, die sie verursacht hatten. Zusätzlich bekamen sie ein individuelles Budget, dessen Höhe abhängig war von den externen Kosten, die sie generiert hatten; im

Durchschnitt waren es 150 Franken. Als Belohnung winkte der Restbetrag, der am Ende der Studie auf ihrem Konto verbleiben würde.

Autofahrten reduziert und verlagert

Der finanzielle Anreiz wirkte. Zwar waren diese Teilnehmerinnen täglich nicht weniger unterwegs als üblich, aber anders. Sie benutzten das Auto etwas weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr, auch fuhren sie etwas mehr Velo oder gingen eher mal zu Fuss. Die Bepreisung senkte auch die Staukosten pro Autokilometer - eine Folge davon, dass die Teilnehmer am Morgen früher losfuhren, nicht aber am Abend. Beim öffentlichen Verkehr dagegen änderte sich nichts. Auf diese Weise konnten die Teilnehmerinnen ihre externen Kosten senken, im Vergleich zu den Probanden ohne Aussicht auf einen Extrabaten um 5,1 Prozent. Im Durchschnitt blieb ihnen rund 50 Franken im Portemonnaie.

Der Befund dürfte auch die nationale Politik interessieren. Seit geraumer Zeit sucht sie nach wirksamen Mitteln gegen wachsende Stautunden und überfüllte Züge, Busse und Trams. Bislang liegen erst theoretische Berechnungen des Bundes zur Region Zug vor. Demnach kann ein Mobility Pricing mit einer Kilometer-Abgabe und einer Spitzenzeiten-Tarifierung die Verkehrsnachfrage senken, in den Spitzenzeiten um 9 bis 12 Prozent beim Autoverkehr und um 5 bis 9 Prozent im öffentlichen Verkehr. Das wären also in etwa Verhältnisse wie während der Sommerferien, also spürbar weniger Verkehr. Die Resultate der Zuger Berechnung und des Feldversuchs lassen sich zwar nicht eins zu eins vergleichen, wie Experte Hintermann sagt. In einer erster Annäherung aber bestätige das reale Experiment die Wirkungsanalyse in Zug.

Nun möchte auch der Bundesrat den Schritt von der Theorie in die Praxis wagen - Nur: Braucht es nach dem nun erfolgten Feldversuch überhaupt weitere? Ja, findet Umweltökonom Hintermann. Der achtwöchige Feldversuch bilde nur die kurzfristige Reaktion der Verkehrsteilnehmer ab. Hintermann geht davon aus, dass bei einem längerfristigen Versuch die Reaktion auf eine Bepreisung stärker ausfiele, hätten die Verkehrsteilnehmer so doch mehr Zeit, ihre Fahrwege zu optimieren, etwa mit neuen Arbeitszeiten oder einem Umzug.

Was macht der Bundesrat?

Eine andere Frage ist, ob ein Mobility Pricing jemals mehrheitsfähig sein wird. Nach den Plänen des Bundesrats soll die Fahrt auf Strasse und Schiene je nach Zeitpunkt und Abschnitt mehr oder weniger kosten. Unter dem Strich soll die Bevölkerung aber nicht mehr, sondern anders für Mobilität bezahlen. Es wird also finanzielle Gewinner und - anders als im Feldversuch - auch Verlierer geben. Das Volks-Nein zum CO₂-Gesetz im Juni hat gezeigt, wie heikel es kann, den Benzinpreiserhöhung um wenige Rappen zu erhöhen.

Widerstand formiert sich nun auch bei Mobility Pricing. Der Grund: Bei Pilotprojekten müssen interessierte Kantone und Gemeinden nicht zwingend den ÖV und den Autoverkehr einbeziehen. Bürgerliche Parlamentarier befürchten, damit werde der Boden für ein reines Road Pricing bereitet. Ob der Bundesrat auf die Kritik reagiert, ist unklar. Er werde, heisst es beim Bundesamt für Strassen, über das weitere Vorgehen entscheiden, sobald er die Stellungnahmen aus der Vernehmlassung ausgewertet habe.

Weiterlesen



Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten

Stau in der Zürcher Weststrasse: Mit Mobility Pricing liessen sich Verkehrsspitzen glätten. (Archivbild) KEYSTONE/GAETAN BALLY sda-ats

Dieser Inhalt wurde am 04. Oktober 2021 - 09:00 publiziert 04. Oktober 2021 - 09:00

(Keystone-SDA)

Mobility Pricing dürfte zu einer signifikanten Reduktion der volkswirtschaftlichen Kosten führen. Darauf deutet ein achtwöchiges Feldexperiment in Schweizer Ballungsräumen mit rund 3700 Personen hin.

Schadstoff- und Treibhausgasemissionen, Lärm, Stau, Sitzplatzmangel, Gesundheitskosten sowie Betriebs- und Unterhaltskosten: Der Verkehr und die Mobilität verursachen eine ganze Reihe externer Kosten. In der Schweiz sind das Lasten in Milliardenhöhe, die nicht die Verursachenden sondern die Allgemeinheit trägt.

Mit dem sogenannten Mobility Pricing, welches das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auf Strasse und Schiene mittels Abgaben steuern will, liessen sich die Prinzipien der Kostenwahrheit und des Verursacherprinzips erfüllen. Dieser Ansatz erwies sich im Feldversuch denn auch als wirkungsvoll und technisch machbar: Die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz führte zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent.

Und: Es gebe eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten liessen als in diesem achtwöchigen Experiment, sagte Studiererstautor Beat Hintermann von der Universität Basel gemäss einer Mitteilung der Hochschule vom Montag.

Grösste solche Studie weltweit

Im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) führten Forschende der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) ein Experiment mit rund 3700 Personen in den Ballungsräumen der Romandie und der Deutschschweiz durch, die das Auto an mindestens zwei Tagen pro Woche nutzten. Es handelt sich dabei gemäss der Universität Basel um die grösste Studie dieser Art weltweit.

Die Forschenden teilten die Probandinnen und Probanden, deren Verkehrsverhalten eine App erfasste, in drei Gruppen ein: Eine Gruppe wurde wöchentlich über die von ihnen verursachten Kosten informiert und mit Tipps versorgt, wie sie diese reduzieren könnten. Die zweite Gruppe erhielt dieselben Informationen. Zudem wurden ihr die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen, mit der Aussicht, dass ihnen der eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente als Kontrolle.

Das Resultat: Die Pricing-Gruppe passte ihr Verkehrsverhalten - trotz unveränderter zurückgelegter Gesamtdistanz - an. Sie hielten die Kosten tiefer, indem sie andere Routen wählten, ihre Abfahrtszeit anpassten und auf andere Verkehrsmittel auswichen. Den Effekt beobachteten die Forschenden insbesondere bei denjenigen Personen, die die Definiti-

on von "externen Transportkosten" korrekt verstanden hatten. Zudem führten Informationen allein nicht dazu, dass die Teilnehmenden ihr Verhalten veränderten.

Politische Mehrheit möglich

Eine Befragung unter den Studienteilnehmenden deutete darauf hin, dass die Bepreisung des Verkehrs prinzipiell eine politische Mehrheit finden könnte. Den Autoren zufolge könnte sich dies demnach als ein effektives Instrument erweisen, um Verkehrsspitzen zu glätten und den Verkehr nachhaltiger zu gestalten.

Der Bundesrat schaffte im Februar 2021 die Grundlage, damit Kantone und Gemeinden ab 2024 Pilotversuche zu Mobility Pricing durchführen können. Das Gesetz soll auf zehn Jahre befristet sein und erlauben, neuartige Preissysteme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens auf Strasse und Schiene zu erproben. Während die SVP und der TCS ein Mobility Pricing, wie es der Bundesrat vorsieht, ablehnen, befürworten alle anderen grossen Parteien zumindest Pilotprojekte.

<https://doi.org/10.3929/ethz-b-000500100>



Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten



Mobility Pricing dürfte zu einer signifikanten Reduktion der volkswirtschaftlichen Kosten führen. Darauf deutet ein achtwöchiges Feldexperiment in Schweizer Ballungsräumen mit rund 3700 Personen hin.

Keystone-SDA

Stau in der Zürcher Weststrasse: Mit Mobility Pricing liessen sich Verkehrsspitzen glätten. (Archivbild)

Schadstoff- und Treibhausgasemissionen, Lärm, Stau, Sitzplatzmangel, Gesundheitskosten sowie Betriebs- und Unterhaltskosten: Der Verkehr und die Mobilität verursachen eine ganze Reihe externer Kosten. In der Schweiz sind das Lasten in Milliardenhöhe, die nicht die Verursachenden sondern die Allgemeinheit trägt.

Mit dem sogenannten Mobility Pricing, welches das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auf Strasse und Schiene mittels Abgaben steuern will, liessen sich die Prinzipien der Kostenvahrheit und des Verursacherprinzips erfüllen. Dieser Ansatz erwies sich im Feldversuch denn auch als wirkungsvoll und technisch machbar: Die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz führte zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent.

Und: Es gebe eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten liessen als in diesem achtwöchigen Experiment, sagte Studiererstautor Beat Hintermann von der Universität Basel gemäss einer Mitteilung der Hochschule vom Montag.

Grösste solche Studie weltweit

Im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) führten Forschende der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) ein Experiment mit rund 3700 Personen in den Ballungsräumen der Romandie und der Deutschschweiz durch, die das Auto an mindestens zwei Tagen pro Woche nutzten. Es handelt sich dabei gemäss der Universität Basel um die grösste Studie dieser Art weltweit.

Die Forschenden teilten die Probandinnen und Probanden, deren Verkehrsverhalten eine App erfasste, in drei Gruppen ein: Eine Gruppe wurde wöchentlich über die von ihnen verursachten Kosten informiert und mit Tipps versorgt, wie sie diese reduzieren könnten. Die zweite Gruppe erhielt dieselben Informationen. Zudem wurden ihr die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen, mit der Aussicht, dass ihnen der

eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente als Kontrolle.

Das Resultat: Die Pricing-Gruppe passte ihr Verkehrsverhalten - trotz unveränderter zurückgelegter Gesamtdistanz - an. Sie hielten die Kosten tiefer, indem sie andere Routen wählten, ihre Abfahrtszeit anpassten und auf andere Verkehrsmittel auswichen. Den Effekt beobachteten die Forschenden insbesondere bei denjenigen Personen, die die Definition von "externen Transportkosten" korrekt verstanden hatten. Zudem führten Informationen allein nicht dazu, dass die Teilnehmenden ihr Verhalten veränderten.

Politische Mehrheit möglich

Eine Befragung unter den Studienteilnehmenden deutete darauf hin, dass die Bepreisung des Verkehrs prinzipiell eine politische Mehrheit finden könnte. Den Autoren zufolge könnte sich dies demnach als ein effektives Instrument erweisen, um Verkehrsspitzen zu glätten und den Verkehr nachhaltiger zu gestalten.

Der Bundesrat schaffte im Februar 2021 die Grundlage, damit Kantone und Gemeinden ab 2024 Pilotversuche zu Mobility Pricing durchführen können. Das Gesetz soll auf zehn Jahre befristet sein und erlauben, neuartige Preissysteme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens auf Strasse und Schiene zu erproben. Während die SVP und der TCS ein Mobility Pricing, wie es der Bundesrat vorsieht, ablehnen, befürworten alle anderen grossen Parteien zumindest Pilotprojekte.

doi.org/10.3929/ethz-b-000500100

[Zurück](#)



Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten



Mobility Pricing dürfte zu einer signifikanten Reduktion der volkswirtschaftlichen Kosten führen. Darauf deutet ein achtwöchiges Feldexperiment in Schweizer Ballungsräumen mit rund 3700 Personen hin.

Schadstoff- und Treibhausgasemissionen, Lärm, Stau, Sitzplatzmangel, Gesundheitskosten sowie Betriebs- und Unterhaltskosten: Der Verkehr und die Mobilität verursachen eine ganze Reihe externer Kosten. In der Schweiz sind das Lasten in Milliardenhöhe, die nicht die Verursachenden sondern die Allgemeinheit trägt.

Mit dem sogenannten Mobility Pricing, welches das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auf Strasse und Schiene mittels Abgaben steuern will, liessen sich die Prinzipien der Kostenwahrheit und des Verursacherprinzips erfüllen. Dieser Ansatz erwies sich im Feldversuch denn auch als wirkungsvoll und technisch machbar: Die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz führte zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent.

Und: Es gebe eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten liessen als in diesem achtwöchigen Experiment, sagte Studiererstautor Beat Hintermann von der Universität Basel gemäss einer Mitteilung der Hochschule vom Montag.

Grösste solche Studie weltweit

Im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) führten Forschende der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) ein Experiment mit rund 3700 Personen in den Ballungsräumen der Romandie und der Deutschschweiz durch, die das Auto an mindestens zwei Tagen pro Woche nutzten. Es handelt sich dabei gemäss der Universität Basel um die grösste Studie dieser Art weltweit.

Die Forschenden teilten die Probandinnen und Probanden, deren Verkehrsverhalten eine App erfasste, in drei Gruppen ein: Eine Gruppe wurde wöchentlich über die von ihnen verursachten Kosten informiert und mit Tipps versorgt, wie sie diese reduzieren könnten. Die zweite Gruppe erhielt dieselben Informationen. Zudem wurden ihr die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen, mit der Aussicht, dass ihnen der eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente als Kontrolle.

Das Resultat: Die Pricing-Gruppe passte ihr Verkehrsverhalten - trotz unveränderter zurückgelegter Gesamtdistanz - an. Sie hielten die Kosten tiefer, indem sie andere Routen wählten, ihre Abfahrtszeit anpassten und auf andere Verkehrsmittel auswichen. Den Effekt beobachteten die Forschenden insbesondere bei denjenigen Personen, die die Definiti-

on von «externen Transportkosten» korrekt verstanden hatten. Zudem führten Informationen allein nicht dazu, dass die Teilnehmenden ihr Verhalten veränderten.

Politische Mehrheit möglich

Eine Befragung unter den Studienteilnehmenden deutete darauf hin, dass die Bepreisung des Verkehrs prinzipiell eine politische Mehrheit finden könnte. Den Autoren zufolge könnte sich dies demnach als ein effektives Instrument erweisen, um Verkehrsspitzen zu glätten und den Verkehr nachhaltiger zu gestalten.

Der Bundesrat schaffte im Februar 2021 die Grundlage, damit Kantone und Gemeinden ab 2024 Pilotversuche zu Mobility Pricing durchführen können. Das Gesetz soll auf zehn Jahre befristet sein und erlauben, neuartige Preissysteme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens auf Strasse und Schiene zu erproben. Während die SVP und der TCS ein Mobility Pricing, wie es der Bundesrat vorsieht, ablehnen, befürworten alle anderen grossen Parteien zumindest Pilotprojekte.

<https://doi.org/10.3929/ethz-b-000500100>



Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten



Mobility Pricing dürfte zu einer signifikanten Reduktion der volkswirtschaftlichen Kosten führen. Darauf deutet ein achtwöchiges Feldexperiment in Schweizer Ballungsräumen mit rund 3700 Personen hin.

Schadstoff- und Treibhausgasemissionen, Lärm, Stau, Sitzplatzmangel, Gesundheitskosten sowie Betriebs- und Unterhaltskosten: Der Verkehr und die Mobilität verursachen eine ganze Reihe externer Kosten. In der Schweiz sind das Lasten in Milliardenhöhe, die nicht die Verursachenden sondern die Allgemeinheit trägt.

Mit dem sogenannten Mobility Pricing, welches das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auf Strasse und Schiene mittels Abgaben steuern will, liessen sich die Prinzipien der Kostenwahrheit und des Verursacherprinzips erfüllen. Dieser Ansatz erwies sich im Feldversuch denn auch als wirkungsvoll und technisch machbar: Die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz führte zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent.

Und: Es gebe eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten liessen als in diesem achtwöchigen Experiment, sagte Studiererstautor Beat Hintermann von der Universität Basel gemäss einer Mitteilung der Hochschule vom Montag.

Grösste solche Studie weltweit

Im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) führten Forschende der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) ein Experiment mit rund 3700 Personen in den Ballungsräumen der Romandie und der Deutschschweiz durch, die das Auto an mindestens zwei Tagen pro Woche nutzten. Es handelt sich dabei gemäss der Universität Basel um die grösste Studie dieser Art weltweit.

Die Forschenden teilten die Probandinnen und Probanden, deren Verkehrsverhalten eine App erfasste, in drei Gruppen ein: Eine Gruppe wurde wöchentlich über die von ihnen verursachten Kosten informiert und mit Tipps versorgt, wie sie diese reduzieren könnten. Die zweite Gruppe erhielt dieselben Informationen. Zudem wurden ihr die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen, mit der Aussicht, dass ihnen der eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente als Kontrolle.

Das Resultat: Die Pricing-Gruppe passte ihr Verkehrsverhalten - trotz unveränderter zurückgelegter Gesamtdistanz - an. Sie hielten die Kosten tiefer, indem sie andere Routen wählten, ihre Abfahrtszeit anpassten und auf andere Verkehrsmittel auswichen. Den Effekt beobachteten die Forschenden insbesondere bei denjenigen Personen, die die Definiti-

on von «externen Transportkosten» korrekt verstanden hatten. Zudem führten Informationen allein nicht dazu, dass die Teilnehmenden ihr Verhalten veränderten.

Politische Mehrheit möglich

Eine Befragung unter den Studienteilnehmenden deutete darauf hin, dass die Bepreisung des Verkehrs prinzipiell eine politische Mehrheit finden könnte. Den Autoren zufolge könnte sich dies demnach als ein effektives Instrument erweisen, um Verkehrsspitzen zu glätten und den Verkehr nachhaltiger zu gestalten.

Der Bundesrat schaffte im Februar 2021 die Grundlage, damit Kantone und Gemeinden ab 2024 Pilotversuche zu Mobility Pricing durchführen können. Das Gesetz soll auf zehn Jahre befristet sein und erlauben, neuartige Preissysteme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens auf Strasse und Schiene zu erproben. Während die SVP und der TCS ein Mobility Pricing, wie es der Bundesrat vorsieht, ablehnen, befürworten alle anderen grossen Parteien zumindest Pilotprojekte.

<https://doi.org/10.3929/ethz-b-000500100>



Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten



Schadstoff- und Treibhausgasemissionen, Lärm, Stau, Sitzplatzmangel, Gesundheitskosten sowie Betriebs- und Unterhaltskosten: Der Verkehr und die Mobilität verursachen eine ganze Reihe externer Kosten. In der Schweiz sind das Lasten in Milliardenhöhe, die nicht die Verursachenden sondern die Allgemeinheit trägt.

Mit dem sogenannten Mobility Pricing, welches das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auf Strasse und Schiene mittels Abgaben steuern will, liessen sich die Prinzipien der Kostentransparenz und des Verursacherprinzips erfüllen. Dieser Ansatz erwies sich im Feldversuch denn auch als wirkungsvoll und technisch machbar: Die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz führte zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent.

Und: Es gebe eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten liessen als in diesem achtwöchigen Experiment, sagte Studiererstautor Beat Hintermann von der Universität Basel gemäss einer Mitteilung der Hochschule vom Montag.

Grösste solche Studie weltweit

Im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) führten Forschende der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) ein Experiment mit rund 3700 Personen in den Ballungsräumen der Romandie und der Deutschschweiz durch, die das Auto an mindestens zwei Tagen pro Woche nutzen. Es handelt sich dabei gemäss der Universität Basel um die grösste Studie dieser Art weltweit.

Die Forschenden teilten die Probandinnen und Probanden, deren Verkehrsverhalten eine App erfasste, in drei Gruppen ein: Eine Gruppe wurde wöchentlich über die von ihnen verursachten Kosten informiert und mit Tipps versorgt, wie sie diese reduzieren könnten. Die zweite Gruppe erhielt dieselben Informationen. Zudem wurden ihr die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen, mit der Aussicht, dass ihnen der eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente als Kontrolle.

Das Resultat: Die Pricing-Gruppe passte ihr Verkehrsverhalten - trotz unveränderter zurückgelegter Gesamtdistanz - an. Sie hielten die Kosten tiefer, indem sie andere Routen

wählten, ihre Abfahrtszeit anpassten und auf andere Verkehrsmittel auswichen. Den Effekt beobachteten die Forschenden insbesondere bei denjenigen Personen, die die Definition von «externen Transportkosten» korrekt verstanden hatten. Zudem führten Informationen allein nicht dazu, dass die Teilnehmenden ihr Verhalten veränderten.

Politische Mehrheit möglich

Eine Befragung unter den Studienteilnehmenden deutete darauf hin, dass die Bepreisung des Verkehrs prinzipiell eine politische Mehrheit finden könnte. Den Autoren zufolge könnte sich dies demnach als ein effektives Instrument erweisen, um Verkehrsspitzen zu glätten und den Verkehr nachhaltiger zu gestalten.

Der Bundesrat schaffte im Februar 2021 die Grundlage, damit Kantone und Gemeinden ab 2024 Pilotversuche zu Mobility Pricing durchführen können. Das Gesetz soll auf zehn Jahre befristet sein und erlauben, neuartige Preissysteme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens auf Strasse und Schiene zu erproben. Während die SVP und der TCS ein Mobility Pricing, wie es der Bundesrat vorsieht, ablehnen, befürworten alle anderen grossen Parteien zumindest Pilotprojekte.

<https://doi.org/10.3929/ethz-b-000500100>



Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten



Wie eine Studie diverser Schweizer Universitäten hervorbringt, würde Mobility Pricing zu einer starken Reduzierung volkswirtschaftlicher Kosten führen.

Stau in der Zürcher Weststrasse: Mit Mobility Pricing liessen sich Verkehrsspitzen glätten. (Archivbild) - sda - KEYSTONE/GAETAN BALLY

Das Wichtigste in Kürze

Bei einer Studie wurde das Verhalten von 3700 Personen mit dem Mobility Pricing getestet.

Es wurde festgestellt, dass sich das Verhalten der Teilnehmenden veränderte.

Mit dem Mobility Pricing könnten volkswirtschaftliche Kosten um 5,1 Prozent sinken.

Mobility Pricing dürfte zu einer signifikanten Reduktion der volkswirtschaftlichen Kosten führen. Darauf deutet ein achtwöchiges Feldexperiment in Schweizer Ballungsräumen mit rund 3700 Personen hin.

Schadstoff- und Treibhausgasemissionen, Lärm, Stau, Sitzplatzmangel, Gesundheitskosten sowie Betriebs- und Unterhaltskosten: Der Verkehr und die Mobilität verursachen eine ganze Reihe externer Kosten. In der Schweiz sind das Lasten in Milliardenhöhe, die nicht die Verursachenden, sondern die Allgemeinheit trägt.

Feldversuch gelungen

Mobility Pricing will das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auf Strasse und Schiene mittels Abgaben steuern. So liessen sich die Prinzipien der Kostenwahrheit und des Verur-

sacherprinzips erfüllen. Dieser Ansatz erwies sich im Feldversuch denn auch als wirkungsvoll und technisch machbar: Die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz führte zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent.

Stau auf der Autobahn (Symbolbild) - Keystone

Und: Es gebe eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten liessen als in diesem achtwöchigen Experiment. Dies sagte Studierstator Beat Hintermann von der Universität Basel gemäss einer Mitteilung der Hochschule vom Montag.

Im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) führten Forschende aus diversen Schweizer Universitäten ein Experiment mit rund 3700 Personen durch. Diese wohnten in Ballungsräumen der Romandie und der Deutschschweiz und nutzten das Auto an mindestens zwei Tagen pro Woche. Es handelt sich dabei gemäss der Universität Basel um die grösste Studie dieser Art weltweit.

Drei Gruppen überprüft

Die Forschenden teilten die Probandinnen und Probanden, deren Verkehrsverhalten eine App erfasste, in drei Gruppen ein: Eine Gruppe wurde wöchentlich über die von ihnen verursachten Kosten informiert und mit Tipps versorgt, wie sie diese reduzieren könnten.

Die zweite Gruppe erhielt dieselben Informationen. Zudem wurden ihr die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen. Dies mit der Aussicht, dass ihnen der eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diene als Kontrolle.

Das Resultat: Die Pricing-Gruppe passte ihr Verkehrsverhalten - trotz unveränderter zurückgelegter Gesamtdistanz - an. Sie hielten die Kosten tiefer, indem sie andere Routen wählten, ihre Abfahrtszeit anpassten und auf andere Verkehrsmittel auswichen. Den Effekt beobachteten die Forschenden insbesondere bei denjenigen Personen, die die Definition von «externen Transportkosten» korrekt verstanden hatten. Zudem führten Informationen allein nicht dazu, dass die Teilnehmenden ihr Verhalten veränderten.

Gewisse Teilnehmer wichen auf den öffentlichen Verkehr aus.. - Leserreporter

Eine Befragung unter den Studienteilnehmenden deutete darauf hin, dass die Bepreisung des Verkehrs prinzipiell eine politische Mehrheit finden könnte. Den Autoren zufolge könnte sich dies demnach als ein effektives Instrument erweisen, um Verkehrsspitzen zu glätten. Zudem soll der Verkehr so nachhaltiger gestaltet werden.

Der Bundesrat schaffte im Februar 2021 die Grundlage, damit Kantone und Gemeinden ab 2024 Pilotversuche zu Mobility Pricing durchführen können. Das Gesetz soll auf zehn Jahre befristet sein. Es soll erlauben, neuartige Preissysteme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens auf Strasse und Schiene zu erproben. Während die SVP und der TCS ein Mobility Pricing ablehnen, befürworten alle anderen grossen Parteien zumindest Pilotprojekte.

Mehr zum Thema:
Bundesrat Gesetz Stau TCS SVP Studie Mobility



Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten

Mobility Pricing dürfte zu einer signifikanten Reduktion der volkswirtschaftlichen Kosten führen. Darauf deutet ein achtwöchiges Feldexperiment in Schweizer Ballungsräumen mit rund 3700 Personen hin.

04.10.2021 / 09:05 / von: lju/sda
Seite drucken

Stau in der Zürcher Weststrasse: Mit Mobility Pricing liessen sich Verkehrsspitzen glätten. (Archivbild: KEYSTONE/GAETAN BALLY)

Schadstoff- und Treibhausgasemissionen, Lärm, Stau, Sitzplatzmangel, Gesundheitskosten sowie Betriebs- und Unterhaltskosten: Der Verkehr und die Mobilität verursachen eine ganze Reihe externer Kosten. In der Schweiz sind das Lasten in Milliardenhöhe, die nicht die Verursachenden sondern die Allgemeinheit trägt.

Mit dem sogenannten Mobility Pricing, welches das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auf Strasse und Schiene mittels Abgaben steuern will, liessen sich die Prinzipien der Kostenwahrheit und des Verursacherprinzips erfüllen. Dieser Ansatz erwies sich im Feldversuch denn auch als wirkungsvoll und technisch machbar: Die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz führte zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent.

Und: Es gebe eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten liessen als in diesem achtwöchigen Experiment, sagte Studiererstautor Beat Hintermann von der Universität Basel gemäss einer Mitteilung der Hochschule vom Montag.

Grösste solche Studie weltweit

Im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) führten Forschende der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) ein Experiment mit rund 3700 Personen in den Ballungsräumen der Romandie und der Deutschschweiz durch, die das Auto an mindestens zwei Tagen pro Woche nutzten. Es handelt sich dabei gemäss der Universität Basel um die grösste Studie dieser Art weltweit.

Die Forschenden teilten die Probandinnen und Probanden, deren Verkehrsverhalten eine App erfasste, in drei Gruppen ein: Eine Gruppe wurde wöchentlich über die von ihnen verursachten Kosten informiert und mit Tipps versorgt, wie sie diese reduzieren könnten. Die zweite Gruppe erhielt dieselben Informationen. Zudem wurden ihr die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen, mit der Aussicht, dass ihnen der

eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente als Kontrolle.

Das Resultat: Die Pricing-Gruppe passte ihr Verkehrsverhalten - trotz unveränderter zurückgelegter Gesamtdistanz - an. Sie hielten die Kosten tiefer, indem sie andere Routen wählten, ihre Abfahrtszeit anpassten und auf andere Verkehrsmittel auswichen. Den Effekt beobachteten die Forschenden insbesondere bei denjenigen Personen, die die Definition von «externen Transportkosten» korrekt verstanden hatten. Zudem führten Informationen allein nicht dazu, dass die Teilnehmenden ihr Verhalten veränderten.

Politische Mehrheit möglich

Eine Befragung unter den Studienteilnehmenden deutete darauf hin, dass die Bepreisung des Verkehrs prinzipiell eine politische Mehrheit finden könnte. Den Autoren zufolge könnte sich dies demnach als ein effektives Instrument erweisen, um Verkehrsspitzen zu glätten und den Verkehr nachhaltiger zu gestalten.

Der Bundesrat schaffte im Februar 2021 die Grundlage, damit Kantone und Gemeinden ab 2024 Pilotversuche zu Mobility Pricing durchführen können. Das Gesetz soll auf zehn Jahre befristet sein und erlauben, neuartige Preissysteme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens auf Strasse und Schiene zu erproben. Während die SVP und der TCS ein Mobility Pricing, wie es der Bundesrat vorsieht, ablehnen, befürworten alle anderen grossen Parteien zumindest Pilotprojekte.

Visits 495'210
Wert 400 CHFDer Zürcher Oberländer
Schweiz (Deutsch)
Tageszeitung (regional)[Artikel im Web](#)

Weltweit grösster Test in der Schweiz - das taugt Mobility-Pricing wirklich

Wie pendelt man, wenn man jeden Meter Strasse oder Schiene selber bezahlen muss? 3700 Schweizer haben zwei Monate ihre Bewegungen getrackt. Die Resultate sind brisant.

Mo 04.10.2021 - 10:31 Studie zu Mobilität

Die Probanden benutzten das Auto etwas weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr: Pendler am frühen Morgen in Zürich-Altstetten.

Foto: Gaëtan Bally (Keystone)

Es ist der bislang grösste Feldversuch seiner Art - weltweit. Rund 3700 Schweizerinnen und Schweizer haben sich bereit erklärt, ihre täglichen Wegstrecken während acht Wochen erfassen zu lassen, dies in den Agglomerationen um Zürich, Bern, Basel, Genf, Lausanne und Winterthur.

Forscher der Universität Basel, der ETH Zürich sowie der ZHAW wollten so herausfinden, ob Verkehrsteilnehmer ihr Verhalten ändern, wenn sie jene Kosten ihrer Mobilität übernehmen müssen, die bisher die Allgemeinheit bezahlt.

Diese externen Kosten betragen 2018 gemäss Bund 13,7 Milliarden Franken. Dazu zählen Schäden an Umwelt und Gesundheit, welche Schadstoffe verursachen, ebenso Kosten für die Infrastruktur, aber auch Zeitverluste infolge von Staus.

«Mobility-Pricing hat den gewünschten Effekt.»

Beat Hintermann, Umweltökonom Universität Basel

Am Montag nun wurden die Resultate der Studie publiziert. Ein Mobility-Pricing sei nicht nur technisch machbar, resümiert Beat Hintermann, Umweltökonom an der Universität Basel. «Es hat auch den gewünschten Effekt, nämlich die externen Kosten des Verkehrs in den Bereichen Gesundheit, Klima und Stau zu senken.»

Der Versuch lief wie folgt ab: Alle Probanden installierten eine App auf dem Smartphone, die in der Folge während der ersten vier Wochen jede Wegstrecke aufzeichnete und das Verkehrsmittel ermittelte. So konnten die Forscher für jede Fahrt die damit verbundenen externen Kosten berechnen.

Zur Einordnung: Ein Autokilometer kostet durchschnittlich 70 Rappen, ein ÖV-Kilometer mit Abo 44 Rappen, ohne Abo (aber mit Halbtax) 69 Rappen. Mit den externen Kosten eingerechnet, wurde diese Differenz grösser: Beim Auto waren es neu 83 Rappen, beim Zug 49 respektive 74. Die Autofahrt wurde damit unattraktiver.

Für die restlichen vier Wochen erhielt ein Teil der Probanden wöchentlich eine Übersicht der externen Kosten, die sie verursacht hatten. Zusätzlich bekamen sie ein individuelles Budget, dessen Höhe abhängig war von den externen Kosten, die sie generiert hatten; im Durchschnitt waren es 150 Franken. Als Belohnung winkte der Restbetrag, der am Ende der Studie auf ihrem Konto verbleiben würde.

Autofahrten reduziert und verlagert

Der finanzielle Anreiz wirkte. Zwar waren diese Teilnehmerinnen täglich nicht weniger unterwegs als üblich, aber anders. Sie benutzten das Auto etwas weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr, auch fuhren sie etwas mehr Velo oder gingen eher mal zu Fuss. Die Bepreisung senkte auch die Staukosten pro Autokilometer - eine Folge davon, dass die Teilnehmer am Morgen früher losfuhren, nicht aber am Abend.

Beim öffentlichen Verkehr dagegen änderte sich nichts. Auf diese Weise konnten die Teilnehmerinnen ihre externen Kosten senken, im Vergleich zu den Probanden ohne Aussicht auf einen Extrabatzen um 5,1 Prozent. Im Durchschnitt blieb ihnen rund 50 Franken im Portemonnaie.

Der Befund dürfte auch die nationale Politik interessieren. Seit geraumer Zeit sucht sie nach wirksamen Mitteln gegen wachsende Stautunden und überfüllte Züge, Busse und Trams. Bislang liegen erst theoretische Berechnungen des Bundes zur Region Zug vor.

Demnach kann ein Mobility-Pricing mit einer Kilometerabgabe und einer Spitzenzeiten-Tarifierung die Verkehrsnachfrage senken, in den Spitzenzeiten um 9 bis 12 Prozent beim Autoverkehr und um 5 bis 9 Prozent im öffentlichen Verkehr.

Das wären also in etwa Verhältnisse wie während der Sommerferien, also spürbar weniger Verkehr. Die Resultate der Zuger Berechnung und des Feldversuchs lassen sich zwar nicht eins zu eins vergleichen, wie Experte Hintermann sagt. In einer ersten Annäherung aber bestätigte das reale Experiment die Wirkungsanalyse in Zug.

Nun möchte auch der Bundesrat den Schritt von der Theorie in die Praxis wagen - mit regionalen Pilotprojekten. Nur: Braucht es nach dem nun erfolgten Feldversuch überhaupt weitere? Ja, findet Umweltökonom Hintermann.

Der achtwöchige Feldversuch bilde nur die kurzfristige Reaktion der Verkehrsteilnehmer ab. Hintermann geht davon aus, dass bei einem längerfristigen Versuch die Reaktion auf eine Bepreisung stärker ausfiele, hätten die Verkehrsteilnehmer so doch mehr Zeit, ihre Fahrwege zu optimieren, etwa mit neuen Arbeitszeiten oder einem Umzug.

Was macht der Bundesrat?

Eine andere Frage ist, ob ein Mobility-Pricing jemals mehrheitsfähig sein wird. Nach den Plänen des Bundesrats soll die Fahrt auf Strasse und Schiene je nach Zeitpunkt und Abschnitt mehr oder weniger kosten. Unter dem Strich soll die Bevölkerung aber nicht mehr, sondern anders für Mobilität bezahlen.

Es wird also finanzielle Gewinner und - anders als im Feldversuch - auch Verlierer geben. Das Volks-Nein zum CO₂-Gesetz im Juni hat gezeigt, wie heikel es sein kann, den Benzinpreis um wenige Rappen zu erhöhen.

Widerstand formiert sich nun auch beim Mobility-Pricing. Der Grund: Bei Pilotprojekten müssen interessierte Kantone und Gemeinden nicht zwingend den ÖV und den Autoverkehr einbeziehen. Bürgerliche Parlamentarier befürchten, damit werde der Boden für ein reines Roadpricing bereitet.

Ob der Bundesrat auf die Kritik reagiert, ist unklar. Er werde, heisst es beim Bundesamt für Strassen, über das weitere Vorgehen entscheiden, sobald er die Stellungnahmen aus der Vernehmlassung ausgewertet habe.

(Stefan Häne)



Studie: Verhaltensänderung und reduziert Kosten dank Mobility Pricing



Mobility Pricing dürfte zu einer signifikanten Reduktion der volkswirtschaftlichen Kosten führen. Darauf deutet ein achtwöchiges Feldexperiment hin.

Teil nahmen 3700 Personen in Schweizer Ballungsräumen. Schadstoff- und Treibhausgasemissionen, Lärm, Stau, Sitzplatzmangel, Gesundheitskosten sowie Betriebs- und Unterhaltskosten: Der Verkehr und die Mobilität verursachen eine ganze Reihe externer Kosten. In der Schweiz sind das Lasten in Milliardenhöhe, die nicht die Verursachenden sondern die Allgemeinheit trägt.

Mit dem sogenannten Mobility Pricing, welches das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auf Strasse und Schiene mittels Abgaben steuern will, liessen sich die Prinzipien der Kostenwahrheit und des Verursacherprinzips erfüllen. Dieser Ansatz erwies sich im Feldversuch denn auch als wirkungsvoll und technisch machbar: Die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz führte zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent.

Und: Es gebe eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten liessen als in diesem achtwöchigen Experiment, sagte Studiererstautor Beat Hintermann von der Universität Basel gemäss einer Mitteilung der Hochschule vom Montag.

Grösste solche Studie weltweit

Im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) führten Forschende der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) ein Experiment mit rund 3700 Personen in den Ballungsräumen der Romandie und der Deutschschweiz durch, die das Auto an mindestens zwei Tagen pro Woche nutzten. Es handelt sich dabei gemäss der Universität Basel um die grösste Studie dieser Art weltweit.

Die Forschenden teilten die Probandinnen und Probanden, deren Verkehrsverhalten eine App erfasste, in drei Gruppen ein: Eine Gruppe wurde wöchentlich über die von ihnen verursachten Kosten informiert und mit Tipps versorgt, wie sie diese reduzieren könnten. Die zweite Gruppe erhielt dieselben Informationen. Zudem wurden ihr die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen, mit der Aussicht, dass ihnen der eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente als Kontrolle.

Das Resultat: Die Pricing-Gruppe passte ihr Verkehrsverhalten - trotz unveränderter zurückgelegter Gesamtdistanz - an. Sie hielten die Kosten tiefer, indem sie andere Routen wählten, ihre Abfahrtszeit anpassten und auf andere Verkehrsmittel auswichen. Den Effekt beobachteten die Forschenden insbesondere bei denjenigen Personen, die die Definition von «externen Transportkosten» korrekt verstanden hatten. Zudem führten Informationen allein nicht dazu, dass die Teilnehmenden ihr Verhalten veränderten.

Politische Mehrheit möglich

Eine Befragung unter den Studienteilnehmenden deutete darauf hin, dass die Bepreisung des Verkehrs prinzipiell eine politische Mehrheit finden könnte. Den Autoren zufolge könnte sich dies demnach als ein effektives Instrument erweisen, um Verkehrsspitzen zu glätten und den Verkehr nachhaltiger zu gestalten.

Der Bundesrat schaffte im Februar 2021 die Grundlage, damit Kantone und Gemeinden ab 2024 Pilotversuche zu Mobility Pricing durchführen können. Das Gesetz soll auf zehn Jahre befristet sein und erlauben, neuartige Preissysteme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens auf Strasse und Schiene zu erproben. Während die SVP und der TCS ein Mobility Pricing, wie es der Bundesrat vorsieht, ablehnen, befürworten alle anderen grossen Parteien zumindest Pilotprojekte.

Schreiben Sie einen Kommentar Antworten abrechnen

Verbinden mit:

Ihre E-Mail-Adresse wird nicht veröffentlicht. Erforderliche Felder sind mit * markiert.

Kommentar

Name *

E-Mail *

Webseite

Kommentar hinzufügen



Visits 265'451
Wert 200 CHF

idw-online.de (Informationsdienst
Wissenschaft)
95444 Bayreuth
Deutschland (Englisch)
Presseportal

[Artikel im Web](#)

Referat Für Kommunikation

Transport pricing in practice



In the largest worldwide pricing experiment to date, researchers from the University of Basel, ETH Zurich and ZHAW have demonstrated that road users change their behavior when they must pay for the social and environmental effects of their transportation. The study took place in urban agglomerations in French- and German-speaking Switzerland. Transportation causes a variety of costs that individual road users do not have to pay themselves. These external costs include damage to health and the environment caused by pollution, infrastructure costs and time losses incurred by other road users due to congestion. In 2017, external costs of transport in Switzerland ran to more than CHF 13 billion.

One approach to reducing these substantial economic costs is the polluter-pays principle. A field experiment, in which about 3,700 people living in urban agglomerations in French- and German-speaking Switzerland participated, has now shown that this is both technically possible and effective. The study, conducted in 2019/2020, is the largest of its kind in the world.

Tracking via app

The participants in the experiment agreed to track their daily travel for eight weeks using a smartphone app. The app logged both the distances traveled and the mode of transport. The project team used this information to calculate the external costs per trip.

After four weeks, the study participants were randomly assigned to three groups: participants in the information-only group received a weekly summary of the external costs they had generated and tips on how to reduce them. Members of the pricing group received the same information, but in addition were given an individual transport budget from which external costs were deducted. The budget not spent was paid out to them at the end of the study. The third group was a control group and received neither additional information nor deductions.

Behavioral change reduces costs

A comparison of the pricing and control groups shows that the pricing and the financial incentive it provided led to a significant reduction in external costs of 5.1%. Participants adjusted their travel behavior and reduced costs by switching to different routes, changing departure times and using other modes of transport. However, the daily total distance traveled remained the same.

The researchers found no clear effect in the information-only group: the provision of information alone did not lead to a reduction of external costs.

"The results show that transport pricing is technologically feasible and has the desired effect, namely to reduce the external costs of traffic in respect to health, climate and congestion," says Professor Beat Hintermann of the University of Basel. "There are also a number of arguments suggesting that effects would be greater in the long term than in this eight-week experiment."

A final survey of the study participants also showed a positive trend towards accepting the internalization of external transport costs, depending on the use of the revenue generated. Fairly implemented, price incentives in transport could be an effective instrument in reducing traffic at peak hours and an important pillar of a sustainable transport policy, say the study authors.

Prof. Dr. Beat Hintermann, University of Basel, Faculty of Business and Economics, Public Economics, tel. +41 61 207 33 39, mobile +41 79 609 31 12, email: b.hintermann@unibas.ch

Prof. Dr. Kay Axhausen, ETH Zurich, Institute for Transport Planning and Systems, tel. +41 44 633 39 43, email: axhausen@ivt.baug.ethz.ch

Hintermann, B., Molloy, J., Schoeman, B., Tchervenkov, C., Götschi, T., Castro, A., Tomic, U., Becker, F. and Axhausen, K.W.

Empirical Analysis of Mobility Behavior in the Presence of Pigovian Transport Pricing
Research project at the request of the Federal Roads Office (2021), doi: 10.3929/ethz-b-000500100

<https://doi.org/10.3929/ethz-b-000500100>

Merkmale dieser Pressemitteilung:

Journalisten, jedermann

Verkehr / Transport, Wirtschaft

überregional

Forschungsergebnisse

Englisch



Visits 265'451
Wert 200 CHF

idw-online.de (Informationsdienst
Wissenschaft)
95444 Bayreuth
Deutschland (Deutsch)
Presseportal

[Artikel im Web](#)

Referat Für Kommunikation

Verkehrs-Pricing im Feldversuch



Verkehrsteilnehmende verändern ihr Verhalten, wenn sie für Kosten ihrer Mobilität aufkommen müssen, die bisher die Allgemeinheit bezahlt. Das zeigt das bisher grösste Pricing-Experiment im Schweizer Verkehr, das Forscher der Universität Basel, der ETH Zürich und der ZHAW in städtischen Agglomerationen der Romandie und der Deutschschweiz durchgeführt haben.

Die Mobilität verursacht eine Reihe von Kosten, welche die einzelnen Verkehrsteilnehmenden nicht selber bezahlen müssen. Zu diesen externen Kosten gehören etwa durch Schadstoffe verursachte Schäden an Umwelt und Gesundheit, Kosten für die Infrastruktur, aber auch Zeitverluste, die anderen Verkehrsteilnehmenden durch Stau entstehen. 2017 beliefen sich die externen Mobilitätskosten in der Schweiz auf über 13 Milliarden Franken.

Ein Ansatz, diese erheblichen volkswirtschaftlichen Kosten zu reduzieren, besteht darin, sie nach dem Verursacherprinzip zu verrechnen. Das dies technisch möglich ist und den gewünschten Effekt erzielt, hat nun ein Feldversuch gezeigt, an dem rund 3700 Personen in städtischen Agglomerationen der Romandie und der Deutschschweiz teilgenommen haben. Bei der 2019/2020 durchgeführten Studie handelt es sich um die grösste ihrer Art weltweit.

Tracking via App

Die Teilnehmenden des Experiments erklärten sich bereit, ihre täglichen Fahrten während acht Wochen mit einer App auf ihrem Smartphone zu erfassen. Die App zeichnete sowohl die Distanzen als auch die verwendeten Verkehrsmittel auf. Auf dieser Basis berechnete das Projektteam die externen Kosten pro Fahrt.

Nach vier Wochen wurden die Probanden zufällig in drei Gruppen eingeteilt: Die Teilnehmer der Informations-Gruppe erhielten wöchentlich eine Übersicht über die externen Kosten, die sie verursacht hatten, sowie Tipps, wie sie sich reduzieren liessen. Die Teilnehmer der Pricing-Gruppe erhielten dieselben Informationen, aber ihnen wurden die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen - mit der Aussicht, dass ihnen der eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente der Kontrolle und erhielt weder zusätzliche Informationen noch Abzüge.

Verhaltensänderung reduziert Kosten

Der Vergleich der Pricing-Gruppe mit der Kontrollgruppe zeigt, dass die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent führte. Die Teilnehmenden passten ihr Verkehrsverhalten an und verringerten die Kosten, indem sie auf andere Routen auswichen, ihre Abfahrtszeit nach vorne verschoben und andere Verkehrsmittel verwendeten. Unverändert blieb hingegen die täglich zurückgelegte Gesamtdistanz.

Keinen klaren Effekt sahen die Forschenden hingegen bei der Informations-Gruppe: Unter dem Strich führte die Bereitstellung von Information alleine nicht zu einem Rückgang der externen Kosten.

«Die Resultate zeigen, dass Verkehrs-Pricing technisch machbar ist und den gewünschten Effekt hat, nämlich die externen Kosten des Verkehrs für die Bereiche Gesundheit, Klima und Stau zu reduzieren», so Prof. Dr. Beat Hintermann von der Universität Basel. «Zudem gibt es eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten lassen als in diesem achtwöchigen Experiment.»

In einer Abschlussbefragung unter den Studienteilnehmern zeigte sich auch eine tendenziell positive Akzeptanz für eine Internalisierung der externen Kosten im Verkehr, je nach Verwendung der generierten Mittel. Gerechtes umgesetzt, könnten die Preisanreize im Verkehr ein effektives Instrument zur Brechung der Verkehrsspitzen und ein wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen Verkehrspolitik werden, so die Studienautoren.

Prof. Dr. Beat Hintermann, Universität Basel, Wirtschaftswissenschaftliche Fakultät, Öffentliche Finanzen, tel. +41 61 207 33 39, mobil: +41 79 609 31 12, E-Mail: b.hintermann@unibas.ch

Prof. Dr. Kay Axhausen, ETH Zürich, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, Tel. +41 44 633 39 43, E-Mail: axhausen@ivt.baug.ethz.ch

Hintermann, B., Molloy, J., Schoeman, B., Tchervenkov, C., Götschi, T., Castro, A., Tomic, U., Becker, F. and Axhausen, K.W.

Empirical Analysis of Mobility Behavior in the Presence of Pigovian Transport Pricing
Forschungsprojekt auf Antrag des Bundesamts für Strassen (2021), doi: 10.3929/ethz-b-000500100

<https://doi.org/10.3929/ethz-b-000500100>

Merkmale dieser Pressemitteilung:

Journalisten, jedermann

Verkehr / Transport, Wirtschaft

überregional

Forschungsergebnisse

Deutsch



Visits 127'436
Wert 100 CHF

myScience International
Deutschland (Englisch)
Newsportal

[Artikel im Web](#)

Transport pricing in practice



In the largest worldwide pricing experiment to date, researchers have demonstrated that road users change their behavior when they must pay for the social and environmental effects of their transportation. The study was led by researchers from the University of Basel, ETH Zurich and ZHAW.

Transportation causes a variety of costs that individual road users do not have to pay themselves. These external costs include damage to health and the environment caused by pollution, infrastructure costs and time losses incurred by other road users due to congestion. In 2017, external costs of transport in Switzerland ran to more than CHF 13 billion.

One approach to reducing these substantial economic costs is the polluter-pays principle. A field experiment, in which about 3,700 people living in urban agglomerations in French- and German-speaking Switzerland participated, has now shown that this is both technically possible and effective. The study, conducted in 2019/2020, is the largest of its kind in the world.

Tracking via app

The participants in the experiment agreed to track their daily travel for eight weeks using a smartphone app. The app logged both the distances traveled and the mode of transport. The project team used this information to calculate the external costs per trip.

After four weeks, the study participants were randomly assigned to three groups: participants in the information-only group received a weekly summary of the external costs they had generated and tips on how to reduce them. Members of the pricing group received the same information, but in addition were given an individual transport budget from which external costs were deducted. The budget not spent was paid out to them at the end of the study. The third group was a control group and received neither additional information nor deductions.

Behavioral change reduces costs

A comparison of the pricing and control groups shows that the pricing and the financial incentive it provided led to a significant reduction in external costs of 5.1%. Participants adjusted their travel behavior and reduced costs by switching to different routes, changing departure times and using other modes of transport. However, the daily total distance traveled remained the same.

The researchers found no clear effect in the information-only group: the provision of information alone did not lead to a reduction of external costs.

For the study authors, these results show that transport pricing is technologically feasible and has the desired effect, namely to reduce the external costs of transport in respect to health, climate and congestion. "There are also a number of arguments suggesting that effects would be greater in the long term than in this eight-week experiment," says Beat Hin-

termann, an economist at the University of Basel who co-led the study with Kay Axhausen, a transport scientist at ETH Zurich. "These results also open up new avenues for transport policy in Switzerland," adds Kay Axhausen.

A final survey of the study participants also showed a positive trend towards accepting the internalization of external transport costs, depending on the use of the revenue generated. Fairly implemented, price incentives in transport could be an effective instrument in reducing traffic at peak hours and an important pillar of a sustainable transport policy, say the study authors.

This news article is a slightly edited version of a media release of the University of Basel.

Reference

Hintermann, B., Molloy, J., Schoeman, B., Tchervakov, C., Götschi, T., Castro, A., Tomic, U., Becker, F., Axhausen, K.W. (2021). Empirical Analysis of Mobility Behavior in the Presence of Pigovian Transport Pricing. Publication series , 1704, Federal Roads Office (FEDRO) ÜBern.

Editorial office



Visits 156'262
Wert 100 CHF

tvsvizzera.it
Schweiz (Italienisch)
Newsportal

[Artikel im Web](#)

Con mobility pricing cambiamento di comportamento e riduzione costi



Il mobility pricing porta a un cambiamento di comportamento e riduzione dei costi (foto d'archivio) KEYSTONE/PATRICK B. KRAEMER sda-ats

Questo contenuto è stato pubblicato il 04 ottobre 2021 - 11:08 04 ottobre 2021 - 11:08

(Keystone-SDA)

Il mobility pricing dovrebbe portare a una significativa riduzione dei costi economici. Questo è il risultato di un esperimento sul campo di otto settimane in agglomerati svizzeri con circa 3'700 persone.

Emissioni di sostanze inquinanti e di gas a effetto serra, rumore, code, mancanza di posti a sedere, costi sanitari e costi di gestione e manutenzione: il trasporto e la mobilità causano tutta una serie di spese esterne. In Svizzera, questi oneri ammontano a miliardi che non sono sostenuti da chi inquina ma dalla collettività.

Con il cosiddetto mobility pricing, che mira a controllare il comportamento di mobilità della popolazione su strade e ferrovie per mezzo di oneri, i principi dei costi reali e il principio "chi inquina paga" sono soddisfatti. Questo approccio si è dimostrato efficace e tecnicamente fattibile nel test condotto sul campo: il prezzo e l'incentivo finanziario associato hanno portato a una riduzione significativa dei costi esterni del 5,1%.

Inoltre ci sono una serie di argomenti secondo cui c'è da aspettarsi effetti maggiori a lungo termine rispetto all'esperimento di otto settimane, ha detto il primo autore dello studio Beat Hintermann dell'Università di Basilea, secondo un comunicato odierno dell'ateneo.

Più grande studio di questo tipo in tutto il mondo

Su incarico dell'Ufficio federale delle strade (Ustra), i ricercatori dell'Università di Basilea, del Politecnico federale di Zurigo (ETH) e della Scuola universitaria professionale di scienze applicate di Zurigo (ZHAW) hanno condotto un esperimento su circa 3'700 persone negli agglomerati della Svizzera francese e tedesca che usavano l'auto almeno due giorni alla settimana. Secondo l'Università di Basilea, si tratta del più grande studio in tutto il mondo di questo tipo.

I ricercatori hanno diviso i soggetti del test, il cui comportamento nel traffico è stato rilevato da una app, in tre gruppi: un gruppo è stato informato settimanalmente dei costi che ha causato e ha ricevuto consigli su come ridurli. Le persone che facevano parte del secondo gruppo hanno ricevuto le stesse informazioni, inoltre i loro costi esterni sono stati dedotti da un credito di trasporto individuale, con la prospettiva che sarebbe stato loro pagato l'importo risparmiato alla fine dello studio. Il terzo gruppo è servito come controllo.

Il confronto tra il secondo gruppo (gruppo pricing) e il gruppo di controllo mostra che i partecipanti del gruppo pricing hanno adattato il loro comportamento di trasporto, nonostante la distanza totale percorsa quotidianamente sia rimasta invariata. Hanno ridotto i costi scegliendo altri percorsi, regolando l'orario di partenza e passando ad altri mezzi di trasporto. I ricercatori hanno osservato l'effetto soprattutto tra le persone che avevano capito correttamente la definizione di "costi esterni di trasporto". I ricercatori non hanno invece visto alcun chiaro effetto nel "gruppo informato": la sola informazione non ha portato a una riduzione dei costi.

Un sondaggio tra i partecipanti allo studio ha indicato che la tariffazione dei trasporti potrebbe in linea di principio trovare una maggioranza politica. Secondo gli autori, questo potrebbe rivelarsi uno strumento efficace per attenuare i picchi di traffico e rendere il trasporto più sostenibile.

Nel febbraio 2021, il Consiglio federale ha creato le basi in modo che dal 2024 Cantoni e Comuni possano condurre test pilota sul mobility pricing. La legge deve essere limitata a dieci anni e permettere la sperimentazione di nuovi tipi di sistemi di prezzi per influenzare la domanda di trasporto e il comportamento di mobilità su strade e ferrovie. Mentre l'UDC e il TCS rifiutano il mobility pricing come previsto dal Consiglio federale, tutti gli altri grandi partiti sono almeno a favore di progetti pilota.

<https://doi.org/10.3929/ethz-b-000500100>



Visits 6'028'091
Wert 5'400 CHF

swissinfo (ital.)
Schweiz (Italienisch)
Newsportal

[Artikel im Web](#)

Con mobility pricing cambiamento di comportamento e riduzione costi



Il mobility pricing porta a un cambiamento di comportamento e riduzione dei costi (foto d'archivio) KEYSTONE/PATRICK B. KRAEMER sda-ats

Questo contenuto è stato pubblicato il 04 ottobre 2021 - 11:08 04 ottobre 2021 - 11:08

(Keystone-ATS)

Il mobility pricing dovrebbe portare a una significativa riduzione dei costi economici. Questo è il risultato di un esperimento sul campo di otto settimane in agglomerati svizzeri con circa 3'700 persone.

Emissioni di sostanze inquinanti e di gas a effetto serra, rumore, code, mancanza di posti a sedere, costi sanitari e costi di gestione e manutenzione: il trasporto e la mobilità causano tutta una serie di spese esterne. In Svizzera, questi oneri ammontano a miliardi che non sono sostenuti da chi inquina ma dalla collettività.

Con il cosiddetto mobility pricing, che mira a controllare il comportamento di mobilità della popolazione su strade e ferrovie per mezzo di oneri, i principi dei costi reali e il principio "chi inquina paga" sono soddisfatti. Questo approccio si è dimostrato efficace e tecnicamente fattibile nel test condotto sul campo: il prezzo e l'incentivo finanziario associato hanno portato a una riduzione significativa dei costi esterni del 5,1%.

Inoltre ci sono una serie di argomenti secondo cui c'è da aspettarsi effetti maggiori a lungo termine rispetto all'esperimento di otto settimane, ha detto il primo autore dello studio Beat Hintermann dell'Università di Basilea, secondo un comunicato odierno dell'ateneo.

Più grande studio di questo tipo in tutto il mondo

Su incarico dell'Ufficio federale delle strade (Ustra), i ricercatori dell'Università di Basilea, del Politecnico federale di Zurigo (ETH) e della Scuola universitaria professionale di scienze applicate di Zurigo (ZHAW) hanno condotto un esperimento su circa 3'700 persone negli agglomerati della Svizzera francese e tedesca che usavano l'auto almeno due giorni alla settimana. Secondo l'Università di Basilea, si tratta del più grande studio in tutto il mondo di questo tipo.

I ricercatori hanno diviso i soggetti del test, il cui comportamento nel traffico è stato rilevato da una app, in tre gruppi: un gruppo è stato informato settimanalmente dei costi che ha causato e ha ricevuto consigli su come ridurli. Le persone che facevano parte del secondo gruppo hanno ricevuto le stesse informazioni, inoltre i loro costi esterni sono stati dedotti da un credito di trasporto individuale, con la prospettiva che sarebbe stato loro pagato l'importo risparmiato alla fine dello studio. Il terzo gruppo è servito come controllo.

Il confronto tra il secondo gruppo (gruppo pricing) e il gruppo di controllo mostra che i partecipanti del gruppo pricing hanno adattato il loro comportamento di trasporto, nonostante la distanza totale percorsa quotidianamente sia rimasta invariata. Hanno ridotto i costi scegliendo altri percorsi, regolando l'orario di partenza e passando ad altri mezzi di trasporto. I ricercatori hanno osservato l'effetto soprattutto tra le persone che avevano capito correttamente la definizione di "costi esterni di trasporto". I ricercatori non hanno invece visto alcun chiaro effetto nel "gruppo informato": la sola informazione non ha portato a una riduzione dei costi.

Un sondaggio tra i partecipanti allo studio ha indicato che la tariffazione dei trasporti potrebbe in linea di principio trovare una maggioranza politica. Secondo gli autori, questo potrebbe rivelarsi uno strumento efficace per attenuare i picchi di traffico e rendere il trasporto più sostenibile.

Nel febbraio 2021, il Consiglio federale ha creato le basi in modo che dal 2024 Cantoni e Comuni possano condurre test pilota sul mobility pricing. La legge deve essere limitata a dieci anni e permettere la sperimentazione di nuovi tipi di sistemi di prezzi per influenzare la domanda di trasporto e il comportamento di mobilità su strade e ferrovie. Mentre l'UDC e il TCS rifiutano il mobility pricing come previsto dal Consiglio federale, tutti gli altri grandi partiti sono almeno a favore di progetti pilota.

<https://doi.org/10.3929/ethz-b-000500100>



Visits 112'644
Wert 100 CHF
Artikel im Web

baublatt (Schweiz)
8803 Rüslikon
Schweiz (Deutsch)
Fachpresse

Mobility Pricing im Feldversuch: Bepreisung führt zu Verhaltensänderung

Teaser-Quelle: Alexander Popov/unsplash

Verkehrsteilnehmende verändern ihr Verhalten, wenn sie für Kosten ihrer Mobilität aufkommen müssen. Dies legt ein Pricing-Experiment nahe, das Forscher der Universität Basel, der ETH Zürich und der ZHAW mit 3700 Personen durchgeführt haben.

Quelle: Alexander Popov/unsplash

Mobility Pricing dürfte zu einer signifikanten Reduktion der volkswirtschaftlichen Kosten führen. Darauf deutet das achtwöchiges Feldexperiment hin. (Symbolbild)

Die Mobilität verursache eine Reihe von Kosten, welche die einzelnen Verkehrsteilnehmenden nicht selber bezahlen müssen, schreibt die Universität Basel in einer Mitteilung von Montag. Zu diesen externen Kosten gehörten etwa durch Schadstoffe verursachte Schäden an Umwelt und Gesundheit, Kosten für die Infrastruktur, aber auch Zeitverluste, die durch Stau entstehen. In der Schweiz beliefen sich diese Kosten im Jahr 2017 laut Mitteilung auf über 13 Milliarden Franken.

Ein Ansatz, um diese volkswirtschaftlichen Kosten zu reduzieren, bestehe darin, sie nach dem Verursacherprinzip zu verrechnen. Dass dies technisch möglich sei und den gewünschten Effekt erziele, habe nun ein Feldversuch gezeigt, wie die Universität festhält. Rund 3700 Personen in städtischen Agglomerationen der Romandie und der Deutschschweiz haben an der 2019/2020 durchgeführten Studie teilgenommen, die laut Mitteilung die weltweit grösste ihrer Art sein soll.

Tägliche Fahrten mit App erfasst

Der Feldversuch wurde im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) von Forschern der Universität Basel, der ETH Zürich sowie der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) durchgeführt. Die Teilnehmer erklärten sich dazu bereit, ihre täglichen Fahrten während acht Wochen mit einer App auf ihrem Smartphone zu erfassen. Diese zeichnete die Distanzen sowie die verwendeten Verkehrsmittel auf. Auf dieser Basis berechnete das Projektteam daraufhin die externen Kosten pro Fahrt.

Nach vier Wochen wurden die Probanden zufällig in drei Gruppen eingeteilt: Die Informations-, die Pricing- und die Kontrollgruppe. Die Informationsgruppe erhielt eine wöchentliche Übersicht über die verursachten externen Kosten, sowie Tipps, wie sich diese reduzieren liessen. Die Pricing-Gruppe erhielt die gleichen Informationen, die externen Kosten wurden ihnen aber von einem individuellen Transportguthaben abgezogen - mit der Aussicht, dass ihnen der eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente als Kontrolle und erhielt nichts dergleichen.

Verhaltensänderung reduziert Kosten

Der Vergleich der Pricing-Gruppe mit der Kontrollgruppe habe gezeigt, dass die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent geführt habe, hält die Hochschule fest. Die Teilnehmer hätten ihr Verkehrsverhalten - trotz unveränderter zurückgelegter Gesamtdistanz - angepasst und die Kosten verringert, indem sie auf andere Routen auswichen, ihre Abfahrtszeit nach vorne verschoben oder andere Verkehrsmittel verwendeten. Diesen Effekt beobachteten die Forscher insbesondere bei jenen Personen, die die Definition von «externen Transportkosten» korrekt verstanden hatten.

Keinen klaren Effekt sahen die Forscher hingegen bei der Informationsgruppe. Bei dieser habe die Bereitstellung von Informationen unter dem Strich alleine nicht zu einem Rückgang der externen Kosten geführt. «Die Resultate zeigen, dass Verkehrs-Pricing technisch machbar ist und den gewünschten Effekt hat, nämlich die externen Kosten des Verkehrs für die Bereiche Gesundheit, Klima und Stau zu reduzieren», so Studierstator Beat Hintermann in der Mitteilung. Zudem gäbe es eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten liessen als in diesem achtwöchigen Experiment.

Pilotversuche zu Mobility Pricing

In einer Abschlussbefragung unter den Teilnehmern zeigte sich laut der Uni Basel zudem eine «tendenziell positive Akzeptanz» für eine Internalisierung der externen Kosten im Verkehr, je nach Verwendung der generierten Mittel. Gerechtes umgesetzt, könnten Preisreize im Verkehr somit laut den Studienautoren ein effektives Instrument zur Brechung der Verkehrsspitzen und zu einem wichtigen Pfeiler einer nachhaltigen Verkehrspolitik werden.

Der Bundesrat schaffte im Februar 2021 die Grundlage, damit Kantone und Gemeinden ab 2024 Pilotversuche zu Mobility Pricing durchführen können. Das Gesetz soll auf zehn Jahre befristet sein und erlauben, neuartige Preissysteme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens auf Strasse und Schiene zu erproben. Während die SVP und der TCS ein Mobility Pricing, wie es der Bundesrat vorsieht, ablehnen, befürworten alle anderen grossen Parteien zumindest Pilotprojekte. (mgt/pb/sda)



Visits 128'168
Wert 100 CHF

zentralplus.ch
Schweiz (Deutsch)
Newsportal

[Artikel im Web](#)

Studie zu Mobility Pricing ausgewertet



04.10.2021, 10:44 Uhr Studie zu Mobility Pricing ausgewertet

04.10.2021, 10:44 Uhr

Verkehrsteilnehmende verändern ihr Verhalten, wenn sie für Kosten ihrer Mobilität aufkommen müssen, die bisher die Allgemeinheit bezahlt, also etwa Schäden an der Umwelt. Zu diesem Schluss kommen Forschende von drei Schweizer Hochschulen nach einem Versuch in städtischen Agglomerationen der Deutsch- und Westschweiz. Am Versuch zum sogenannten Mobility-Pricing mit einer App nahmen in den letzten beiden Jahren rund 3700 Personen teil, die das Auto mindestens an zwei Tagen pro Woche nutzten. Die Universität Basel schreibt, die Resultate des Versuchs zeigten, dass das Mobility-Pricing technisch machbar sei und den gewünschten Effekt habe. (swisstxt)

Du bist noch kein Möglichmacher? Als Möglichmacherin kannst Du zentralplus unterstützen. Mehr erfahren.



Con mobility pricing cambiamento di comportamento e riduzione costi



Il mobility pricing porta a un cambiamento di comportamento e riduzione dei costi (foto d'archivio)
Keystone

Il mobility pricing dovrebbe portare a una significativa riduzione dei costi economici. Questo è il risultato di un esperimento sul campo di otto settimane in agglomerati svizzeri con circa 3'700 persone.

Emissioni di sostanze inquinanti e di gas a effetto serra, rumore, code, mancanza di posti a sedere, costi sanitari e costi di gestione e manutenzione: il trasporto e la mobilità causano tutta una serie di spese esterne. In Svizzera, questi oneri ammontano a miliardi che non sono sostenuti da chi inquina ma dalla collettività.

Con il cosiddetto mobility pricing, che mira a controllare il comportamento di mobilità della popolazione su strade e ferrovie per mezzo di oneri, i principi dei costi reali e il principio «chi inquina paga» sono soddisfatti. Questo approccio si è dimostrato efficace e tecnicamente fattibile nel test condotto sul campo: il prezzo e l'incentivo finanziario associato hanno portato a una riduzione significativa dei costi esterni del 5,1%.

Inoltre ci sono una serie di argomenti secondo cui c'è da aspettarsi effetti maggiori a lungo termine rispetto all'esperimento di otto settimane, ha detto il primo autore dello studio Beat Hintermann dell'Università di Basilea, secondo un comunicato odierno dell'ateneo.

Più grande studio di questo tipo in tutto il mondo

Su incarico dell'Ufficio federale delle strade (Ustra), i ricercatori dell'Università di Basilea, del Politecnico federale di Zurigo (ETH) e della Scuola universitaria professionale di scienze applicate di Zurigo (ZHAW) hanno condotto un esperimento su circa 3'700 persone negli agglomerati della Svizzera francese e tedesca che usavano l'auto almeno due giorni alla settimana. Secondo l'Università di Basilea, si tratta del più grande studio in tutto il mondo di questo tipo.

I ricercatori hanno diviso i soggetti del test, il cui comportamento nel traffico è stato rilevato da una app, in tre gruppi: un gruppo è stato informato settimanalmente dei costi che ha causato e ha ricevuto consigli su come ridurli. Le persone che facevano parte del secondo gruppo hanno ricevuto le stesse informazioni, inoltre i loro costi esterni sono stati detti da un credito di trasporto individuale, con la prospettiva che sarebbe stato loro pagato l'importo risparmiato alla fine dello studio. Il terzo gruppo è servito come controllo.

Il confronto tra il secondo gruppo (gruppo pricing) e il gruppo di controllo mostra che i partecipanti del gruppo pricing hanno adattato il loro comportamento di trasporto, nonostante la distanza totale percorsa quotidianamente sia rimasta invariata. Hanno ridotto i costi scegliendo altri percorsi, regolando l'orario di partenza e passando ad altri mezzi di trasporto. I ricercatori hanno osservato l'effetto soprattutto tra le persone che avevano capito correttamente la definizione di «costi esterni di trasporto». I ricercatori non hanno invece visto alcun chiaro effetto nel «gruppo informato»: la sola informazione non ha portato a una riduzione dei costi.

Un sondaggio tra i partecipanti allo studio ha indicato che la tariffazione dei trasporti potrebbe in linea di principio trovare una maggioranza politica. Secondo gli autori, questo potrebbe rivelarsi uno strumento efficace per attenuare i picchi di traffico e rendere il trasporto più sostenibile.

Nel febbraio 2021, il Consiglio federale ha creato le basi in modo che dal 2024 Cantoni e Comuni possano condurre test pilota sul mobility pricing. La legge deve essere limitata a dieci anni e permettere la sperimentazione di nuovi tipi di sistemi di prezzi per influenzare la domanda di trasporto e il comportamento di mobilità su strade e ferrovie. Mentre l'UDC e il TCS rifiutano il mobility pricing come previsto dal Consiglio federale, tutti gli altri grandi partiti sono almeno a favore di progetti pilota.

<https://doi.org/10.3929/ethz-b-000500100>

ev, ats



Weltweit grösster Test in der Schweiz - das taugt Mobility-Pricing wirklich



4. Oktober 2021, 11:43 Uhr

Mobility Pricing dürfte zu einer signifikanten Reduktion der volkswirtschaftlichen Kosten führen. Darauf deutet ein achtwöchiges Feldexperiment in Schweizer Ballungsräumen mit rund 3700 Personen hin.

Schadstoff- und Treibhausgasemissionen, Lärm, Stau, Sitzplatzmangel, Gesundheitskosten sowie Betriebs- und Unterhaltskosten: Der Verkehr und die Mobilität verursachen eine ganze Reihe externer Kosten. In der Schweiz sind das Lasten in Milliardenhöhe, die nicht die Verursachenden sondern die Allgemeinheit trägt.

Mit dem sogenannten Mobility Pricing, welches das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auf Strasse und Schiene mittels Abgaben steuern will, liessen sich die Prinzipien der Kostentransparenz und des Verursacherprinzips erfüllen. Dieser Ansatz erwies sich im Feldversuch denn auch als wirkungsvoll und technisch machbar: Die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz führte zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent.

Und: Es gebe eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten liessen als in diesem achtwöchigen Experiment, sagte Studiererstautor Beat Hintermann von der Universität Basel gemäss einer Mitteilung der Hochschule vom Montag.

Grösste solche Studie weltweit

Im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) führten Forschende der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) ein Experiment mit rund 3700 Personen in den Ballungsräumen der Romandie und der Deutschschweiz durch, die das Auto an mindestens zwei Tagen pro Woche nutzten. Es handelt sich dabei gemäss der Universität Basel um die grösste Studie dieser Art weltweit.

Die Forschenden teilten die Probandinnen und Probanden, deren Verkehrsverhalten eine App erfasste, in drei Gruppen ein: Eine Gruppe wurde wöchentlich über die von ihnen ver-

ursachten Kosten informiert und mit Tipps versorgt, wie sie diese reduzieren könnten. Die zweite Gruppe erhielt dieselben Informationen. Zudem wurden ihr die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen, mit der Aussicht, dass ihnen der eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente als Kontrolle.

Das Resultat: Die Pricing-Gruppe passte ihr Verkehrsverhalten - trotz unveränderter zurückgelegter Gesamtdistanz - an. Sie hielten die Kosten tiefer, indem sie andere Routen wählten, ihre Abfahrtszeit anpassten und auf andere Verkehrsmittel auswichen. Den Effekt beobachteten die Forschenden insbesondere bei denjenigen Personen, die die Definition von «externen Transportkosten» korrekt verstanden hatten. Zudem führten Informationen allein nicht dazu, dass die Teilnehmenden ihr Verhalten veränderten.

Politische Mehrheit möglich

Eine Befragung unter den Studienteilnehmenden deutete darauf hin, dass die Bepreisung des Verkehrs prinzipiell eine politische Mehrheit finden könnte. Den Autoren zufolge könnte sich dies demnach als ein effektives Instrument erweisen, um Verkehrsspitzen zu glätten und den Verkehr nachhaltiger zu gestalten.

Der Bundesrat schaffte im Februar 2021 die Grundlage, damit Kantone und Gemeinden ab 2024 Pilotversuche zu Mobility Pricing durchführen können. Das Gesetz soll auf zehn Jahre befristet sein und erlauben, neuartige Preissysteme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens auf Strasse und Schiene zu erproben. Während die SVP und der TCS ein Mobility Pricing, wie es der Bundesrat vorsieht, ablehnen, befürworten alle anderen grossen Parteien zumindest Pilotprojekte.



Studie bestätigt: Mobility-Pricing funktioniert



Den Stau auf den Strassen und Pendlerströme im öffentlichen Verkehr lassen sich besonders effizient über das Portemonnaie steuern. Das bestätigt eine neue Studie der Universität Basel.

Um diesen Podcast zu abonnieren, benötigen Sie eine Podcast-kompatible Software oder App. Wenn Ihre App in der obigen Liste nicht aufgeführt ist, können Sie einfach die Feed-URL in Ihre Podcast-App oder Software kopieren.

Ausserdem:

Nirgendwo sonst in der Schweiz haben Vogel-Fans dieses Wochenende so viele Zugvögel gezählt wie in Ettingen.



Kosten wirken mehr als Infos: Studie zu Mobility Pricing bestätigt Wirkung



Als externe Kosten berechnete die Untersuchung unter anderem Luftverschmutzung und Staus. (Keystone) (Keystone)

SCHWEIZ [NEWS SERVICE] □ Ein Experiment von Schweizer Hochschulen zeigt: Verkehrsteilnehmende reagieren auf finanzielle Anreize stärker als auf blosser Information. Für die im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) durchgeführte Studie erfassten die Teilnehmenden ihr Mobilitätsverhalten während acht Wochen mit einer App auf dem Handy. Anschliessend erhielt eine Gruppe Informationen zu ihrem Verkehrsverhalten und Tipps, wie sie externe Kosten wie Luftverschmutzung reduzieren könnten. Einer anderen Gruppe wurde ein Guthaben in Aussicht gestellt, das am Ende der Studie ausbezahlt würde. Die berechneten externen Kosten wurden davon direkt abgezogen. Eine Kontrollgruppe erhielt weder Informationen noch finanzielle Anreize.

Das Resultat: Wer nur die Informationen erhielt, änderte sein Verkehrsverhalten nicht. Wer aber einen finanziellen Anreiz hatte, machte sich die Mühe, zu Randzeiten zu fahren, andere Verkehrswege zu wählen oder das Transportmittel zu wechseln. Dabei reduzierten die finanziellen Anreize die externen Kosten um durchschnittlich 5,1 Prozent.

«Verkehrs-Pricing machbar»

Die Studienautoren schliessen aus dem Versuch, dass Mobility Pricing ein effektives Instrument zur Brechung von Verkehrsspitzen sei und ein wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen Verkehrspolitik werden könne. So habe auch die Abschlussbefragung eine tendenziell positive Akzeptanz für eine Internalisierung der externen Kosten im Verkehr ergeben, heisst es in einer Mitteilung vom Montag.

«Die Resultate zeigen, dass Verkehrs-Pricing technisch machbar ist und den gewünschten Effekt hat, nämlich die externen Kosten des Verkehrs für die Bereiche Gesundheit, Klima und Stau zu reduzieren», wird Co-Autor Beat Hintermann von der Uni Basel zitiert.

Weltweit grösste Studie dieser Art

Zu den externen Kosten zählte die Untersuchung neben Luftverschmutzung auch Folgekosten durch Zeitverluste infolge von Staus sowie die beanspruchte Infrastruktur. 2017

hätten die so berechneten externen Mobilitätskosten in der Schweiz 13 Milliarden betragen, so die Mitteilung.

Die Studie wurde von der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften ZHAW in städtischen Agglomerationen der Deutschschweiz und der Romandie durchgeführt. Ausgewertet wurden Daten von 3700 Personen. Bei der in den Jahren 2019 und 2020 durchgeführten Studie handle es sich damit um die weltweit grösste ihrer Art weltweit. (wap)



Kosten wirken mehr als Infos: Studie zu Mobility Pricing bestätigt Wirkung



Experiment

Kosten wirken mehr als Infos: Studie zu Mobility Pricing bestätigt Wirkung

Ein Experiment von Schweizer Hochschulen zeigt: Verkehrsteilnehmende reagieren auf finanzielle Anreize stärker als auf blosse Information.

04.10.2021, 11.46 Uhr

Als externe Kosten berechnete die Untersuchung unter anderem Luftverschmutzung und Staus. (Keystone)

Keystone

Für die im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) durchgeführte Studie erfassten die Teilnehmenden ihr Mobilitätsverhalten während acht Wochen mit einer App auf dem Handy. Anschliessend erhielt eine Gruppe Informationen zu ihrem Verkehrsverhalten und Tipps, wie sie externe Kosten wie Luftverschmutzung reduzieren könnten. Einer anderen Gruppe wurde ein Guthaben in Aussicht gestellt, das am Ende der Studie ausbezahlt würde. Die berechneten externen Kosten wurden davon direkt abgezogen. Eine Kontrollgruppe erhielt weder Informationen noch finanzielle Anreize.

Das Resultat: Wer nur die Informationen erhielt, änderte sein Verkehrsverhalten nicht. Wer aber einen finanziellen Anreiz hatte, machte sich die Mühe, zu Randzeiten zu fahren, andere Verkehrswege zu wählen oder das Transportmittel zu wechseln. Dabei reduzierten die finanziellen Anreize die externen Kosten um durchschnittlich 5,1 Prozent.

«Verkehrs-Pricing machbar»

Die Studienautoren schliessen aus dem Versuch, dass Mobility Pricing ein effektives Instrument zur Brechung von Verkehrsspitzen sei und ein wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen Verkehrspolitik werden könne. So habe auch die Abschlussbefragung eine tendenziell positive Akzeptanz für eine Internalisierung der externen Kosten im Verkehr ergeben, heisst es in einer Mitteilung vom Montag.

«Die Resultate zeigen, dass Verkehrs-Pricing technisch machbar ist und den gewünschten Effekt hat, nämlich die externen Kosten des Verkehrs für die Bereiche Gesundheit, Klima und Stau zu reduzieren», wird Co-Autor Beat Hintermann von der Uni Basel zitiert.

Weltweit grösste Studie dieser Art

Zu den externen Kosten zählte die Untersuchung neben Luftverschmutzung auch Folgekosten durch Zeitverluste infolge von Staus sowie die beanspruchte Infrastruktur. 2017 hätten die so berechneten externen Mobilitätskosten in der Schweiz 13 Milliarden betragen, so die Mitteilung.

Die Studie wurde von der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften ZHAW in städtischen Agglomerationen der Deutschschweiz und der Romandie durchgeführt. Ausgewertet wurden Daten von 3700 Personen. Bei der in den Jahren 2019 und 2020 durchgeführten Studie handle es sich damit um die weltweit grösste ihrer Art weltweit. (wap)



Experiment Kosten wirken mehr als Infos: Studie zu Mobility Pricing bestätigt Wirkung



Experiment

Kosten wirken mehr als Infos: Studie zu Mobility Pricing bestätigt Wirkung

Ein Experiment von Schweizer Hochschulen zeigt: Verkehrsteilnehmende reagieren auf finanzielle Anreize stärker als auf blosse Information.

04.10.2021, 11.46 Uhr

Als externe Kosten berechnete die Untersuchung unter anderem Luftverschmutzung und Staus. (Keystone)

Keystone

Für die im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) durchgeführte Studie erfassten die Teilnehmenden ihr Mobilitätsverhalten während acht Wochen mit einer App auf dem Handy. Anschliessend erhielt eine Gruppe Informationen zu ihrem Verkehrsverhalten und Tipps, wie sie externe Kosten wie Luftverschmutzung reduzieren könnten. Einer anderen Gruppe wurde ein Guthaben in Aussicht gestellt, das am Ende der Studie ausbezahlt würde. Die berechneten externen Kosten wurden davon direkt abgezogen. Eine Kontrollgruppe erhielt weder Informationen noch finanzielle Anreize.

Das Resultat: Wer nur die Informationen erhielt, änderte sein Verkehrsverhalten nicht. Wer aber einen finanziellen Anreiz hatte, machte sich die Mühe, zu Randzeiten zu fahren, andere Verkehrswege zu wählen oder das Transportmittel zu wechseln. Dabei reduzierten die finanziellen Anreize die externen Kosten um durchschnittlich 5,1 Prozent.

«Verkehrs-Pricing machbar»

Die Studienautoren schliessen aus dem Versuch, dass Mobility Pricing ein effektives Instrument zur Brechung von Verkehrsspitzen sei und ein wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen Verkehrspolitik werden könne. So habe auch die Abschlussbefragung eine tendenziell positive Akzeptanz für eine Internalisierung der externen Kosten im Verkehr ergeben, heisst es in einer Mitteilung vom Montag.

«Die Resultate zeigen, dass Verkehrs-Pricing technisch machbar ist und den gewünschten Effekt hat, nämlich die externen Kosten des Verkehrs für die Bereiche Gesundheit, Klima und Stau zu reduzieren», wird Co-Autor Beat Hintermann von der Uni Basel zitiert.

Weltweit grösste Studie dieser Art

Zu den externen Kosten zählte die Untersuchung neben Luftverschmutzung auch Folgekosten durch Zeitverluste infolge von Staus sowie die beanspruchte Infrastruktur. 2017 hätten die so berechneten externen Mobilitätskosten in der Schweiz 13 Milliarden betragen, so die Mitteilung.

Die Studie wurde von der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften ZHAW in städtischen Agglomerationen der Deutschschweiz und der Romandie durchgeführt. Ausgewertet wurden Daten von 3700 Personen. Bei der in den Jahren 2019 und 2020 durchgeführten Studie handle es sich damit um die weltweit grösste ihrer Art weltweit. (wap)



Kosten wirken mehr als Infos: Studie zu Mobility Pricing bestätigt Wirkung



Experiment

Kosten wirken mehr als Infos: Studie zu Mobility Pricing bestätigt Wirkung

Ein Experiment von Schweizer Hochschulen zeigt: Verkehrsteilnehmende reagieren auf finanzielle Anreize stärker als auf blosse Information.

04.10.2021, 11.46 Uhr

Als externe Kosten berechnete die Untersuchung unter anderem Luftverschmutzung und Staus. (Keystone)

Keystone

Für die im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) durchgeführte Studie erfassten die Teilnehmenden ihr Mobilitätsverhalten während acht Wochen mit einer App auf dem Handy. Anschliessend erhielt eine Gruppe Informationen zu ihrem Verkehrsverhalten und Tipps, wie sie externe Kosten wie Luftverschmutzung reduzieren könnten. Einer anderen Gruppe wurde ein Guthaben in Aussicht gestellt, das am Ende der Studie ausbezahlt würde. Die berechneten externen Kosten wurden davon direkt abgezogen. Eine Kontrollgruppe erhielt weder Informationen noch finanzielle Anreize.

Das Resultat: Wer nur die Informationen erhielt, änderte sein Verkehrsverhalten nicht. Wer aber einen finanziellen Anreiz hatte, machte sich die Mühe, zu Randzeiten zu fahren, andere Verkehrswege zu wählen oder das Transportmittel zu wechseln. Dabei reduzierten die finanziellen Anreize die externen Kosten um durchschnittlich 5,1 Prozent.

«Verkehrs-Pricing machbar»

Die Studienautoren schliessen aus dem Versuch, dass Mobility Pricing ein effektives Instrument zur Brechung von Verkehrsspitzen sei und ein wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen Verkehrspolitik werden könne. So habe auch die Abschlussbefragung eine tendenziell positive Akzeptanz für eine Internalisierung der externen Kosten im Verkehr ergeben, heisst es in einer Mitteilung vom Montag.

«Die Resultate zeigen, dass Verkehrs-Pricing technisch machbar ist und den gewünschten Effekt hat, nämlich die externen Kosten des Verkehrs für die Bereiche Gesundheit, Klima und Stau zu reduzieren», wird Co-Autor Beat Hintermann von der Uni Basel zitiert.

Weltweit grösste Studie dieser Art

Zu den externen Kosten zählte die Untersuchung neben Luftverschmutzung auch Folgekosten durch Zeitverluste infolge von Staus sowie die beanspruchte Infrastruktur. 2017 hätten die so berechneten externen Mobilitätskosten in der Schweiz 13 Milliarden betragen, so die Mitteilung.

Die Studie wurde von der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften ZHAW in städtischen Agglomerationen der Deutschschweiz und der Romandie durchgeführt. Ausgewertet wurden Daten von 3700 Personen. Bei der in den Jahren 2019 und 2020 durchgeführten Studie handle es sich damit um die weltweit grösste ihrer Art weltweit. (wap)



Visits 18'949
Wert n. a.

Oltner Tagblatt
4601 Olten
Schweiz (Deutsch)
Tageszeitung (regional)

[Artikel im Web](#)

Kosten wirken mehr als Infos: Studie zu Mobility Pricing bestätigt Wirkung



Ein Experiment von Schweizer Hochschulen zeigt: Verkehrsteilnehmende reagieren auf finanzielle Anreize stärker als auf blosser Information.

04.10.2021, 11.46 Uhr

Als externe Kosten berechnete die Untersuchung unter anderem Luftverschmutzung und Staus. (Keystone)

Keystone

Für die im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) durchgeführte Studie erfassten die Teilnehmenden ihr Mobilitätsverhalten während acht Wochen mit einer App auf dem Handy. Anschliessend erhielt eine Gruppe Informationen zu ihrem Verkehrsverhalten und Tipps, wie sie externe Kosten wie Luftverschmutzung reduzieren könnten. Einer anderen Gruppe wurde ein Guthaben in Aussicht gestellt, das am Ende der Studie ausbezahlt würde. Die berechneten externen Kosten wurden davon direkt abgezogen. Eine Kontrollgruppe erhielt weder Informationen noch finanzielle Anreize.

Das Resultat: Wer nur die Informationen erhielt, änderte sein Verkehrsverhalten nicht. Wer aber einen finanziellen Anreiz hatte, machte sich die Mühe, zu Randzeiten zu fahren, andere Verkehrswege zu wählen oder das Transportmittel zu wechseln. Dabei reduzierten die finanziellen Anreize die externen Kosten um durchschnittlich 5,1 Prozent.

«Verkehrs-Pricing machbar»

Die Studienautoren schliessen aus dem Versuch, dass Mobility Pricing ein effektives Instrument zur Brechung von Verkehrsspitzen sei und ein wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen Verkehrspolitik werden könne. So habe auch die Abschlussbefragung eine tendenziell positive Akzeptanz für eine Internalisierung der externen Kosten im Verkehr ergeben, heisst es in einer Mitteilung vom Montag.

«Die Resultate zeigen, dass Verkehrs-Pricing technisch machbar ist und den gewünschten Effekt hat, nämlich die externen Kosten des Verkehrs für die Bereiche Gesundheit, Klima und Stau zu reduzieren», wird Co-Autor Beat Hintermann von der Uni Basel zitiert.

Weltweit grösste Studie dieser Art

Zu den externen Kosten zählte die Untersuchung neben Luftverschmutzung auch Folgekosten durch Zeitverluste infolge von Staus sowie die beanspruchte Infrastruktur. 2017 hätten die so berechneten externen Mobilitätskosten in der Schweiz 13 Milliarden betragen, so die Mitteilung.

Die Studie wurde von der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften ZHAW in städtischen Agglomerationen der Deutschschweiz und der Romandie durchgeführt. Ausgewertet wurden Daten von 3700 Personen. Bei der in den Jahren 2019 und 2020 durchgeführten Studie handle es sich damit um die weltweit grösste ihrer Art weltweit. (wap)



Kosten wirken mehr als Infos: Studie zu Mobility Pricing bestätigt Wirkung



Ein Experiment von Schweizer Hochschulen zeigt: Verkehrsteilnehmende reagieren auf finanzielle Anreize stärker als auf blosser Information.

04.10.2021, 11.46 Uhr

Als externe Kosten berechnete die Untersuchung unter anderem Luftverschmutzung und Staus. (Keystone)

Keystone

Für die im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) durchgeführte Studie erfassten die Teilnehmenden ihr Mobilitätsverhalten während acht Wochen mit einer App auf dem Handy. Anschliessend erhielt eine Gruppe Informationen zu ihrem Verkehrsverhalten und Tipps, wie sie externe Kosten wie Luftverschmutzung reduzieren könnten. Einer anderen Gruppe wurde ein Guthaben in Aussicht gestellt, das am Ende der Studie ausbezahlt würde. Die berechneten externen Kosten wurden davon direkt abgezogen. Eine Kontrollgruppe erhielt weder Informationen noch finanzielle Anreize.

Das Resultat: Wer nur die Informationen erhielt, änderte sein Verkehrsverhalten nicht. Wer aber einen finanziellen Anreiz hatte, machte sich die Mühe, zu Randzeiten zu fahren, andere Verkehrswege zu wählen oder das Transportmittel zu wechseln. Dabei reduzierten die finanziellen Anreize die externen Kosten um durchschnittlich 5,1 Prozent.

«Verkehrs-Pricing machbar»

Die Studienautoren schliessen aus dem Versuch, dass Mobility Pricing ein effektives Instrument zur Brechung von Verkehrsspitzen sei und ein wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen Verkehrspolitik werden könne. So habe auch die Abschlussbefragung eine tendenziell positive Akzeptanz für eine Internalisierung der externen Kosten im Verkehr ergeben, heisst es in einer Mitteilung vom Montag.

«Die Resultate zeigen, dass Verkehrs-Pricing technisch machbar ist und den gewünschten Effekt hat, nämlich die externen Kosten des Verkehrs für die Bereiche Gesundheit, Klima und Stau zu reduzieren», wird Co-Autor Beat Hintermann von der Uni Basel zitiert.

Weltweit grösste Studie dieser Art

Zu den externen Kosten zählte die Untersuchung neben Luftverschmutzung auch Folgekosten durch Zeitverluste infolge von Staus sowie die beanspruchte Infrastruktur. 2017 hätten die so berechneten externen Mobilitätskosten in der Schweiz 13 Milliarden betragen, so die Mitteilung.

Die Studie wurde von der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften ZHAW in städtischen Agglomerationen der Deutschschweiz und der Romandie durchgeführt. Ausgewertet wurden Daten von 3700 Personen. Bei der in den Jahren 2019 und 2020 durchgeführten Studie handle es sich damit um die weltweit grösste ihrer Art weltweit. (wap)



Kosten wirken mehr als Infos: Studie zu Mobility Pricing bestätigt Wirkung



Ein Experiment von Schweizer Hochschulen zeigt: Verkehrsteilnehmende reagieren auf finanzielle Anreize stärker als auf blosser Information.

04.10.2021, 11.46 Uhr

Als externe Kosten berechnete die Untersuchung unter anderem Luftverschmutzung und Staus. (Keystone)

Keystone

Für die im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) durchgeführte Studie erfassten die Teilnehmenden ihr Mobilitätsverhalten während acht Wochen mit einer App auf dem Handy. Anschliessend erhielt eine Gruppe Informationen zu ihrem Verkehrsverhalten und Tipps, wie sie externe Kosten wie Luftverschmutzung reduzieren könnten. Einer anderen Gruppe wurde ein Guthaben in Aussicht gestellt, das am Ende der Studie ausbezahlt würde. Die berechneten externen Kosten wurden davon direkt abgezogen. Eine Kontrollgruppe erhielt weder Informationen noch finanzielle Anreize.

Das Resultat: Wer nur die Informationen erhielt, änderte sein Verkehrsverhalten nicht. Wer aber einen finanziellen Anreiz hatte, machte sich die Mühe, zu Randzeiten zu fahren, andere Verkehrswege zu wählen oder das Transportmittel zu wechseln. Dabei reduzierten die finanziellen Anreize die externen Kosten um durchschnittlich 5,1 Prozent.

«Verkehrs-Pricing machbar»

Die Studienautoren schliessen aus dem Versuch, dass Mobility Pricing ein effektives Instrument zur Brechung von Verkehrsspitzen sei und ein wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen Verkehrspolitik werden könne. So habe auch die Abschlussbefragung eine tendenziell positive Akzeptanz für eine Internalisierung der externen Kosten im Verkehr ergeben, heisst es in einer Mitteilung vom Montag.

«Die Resultate zeigen, dass Verkehrs-Pricing technisch machbar ist und den gewünschten Effekt hat, nämlich die externen Kosten des Verkehrs für die Bereiche Gesundheit, Klima und Stau zu reduzieren», wird Co-Autor Beat Hintermann von der Uni Basel zitiert.

Weltweit grösste Studie dieser Art

Zu den externen Kosten zählte die Untersuchung neben Luftverschmutzung auch Folgekosten durch Zeitverluste infolge von Staus sowie die beanspruchte Infrastruktur. 2017 hätten die so berechneten externen Mobilitätskosten in der Schweiz 13 Milliarden betragen, so die Mitteilung.

Die Studie wurde von der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften ZHAW in städtischen Agglomerationen der Deutschschweiz und der Romandie durchgeführt. Ausgewertet wurden Daten von 3700 Personen. Bei der in den Jahren 2019 und 2020 durchgeführten Studie handle es sich damit um die weltweit grösste ihrer Art weltweit. (wap)



Kosten wirken mehr als Infos: Studie zu Mobility Pricing bestätigt Wirkung



Experiment

Kosten wirken mehr als Infos: Studie zu Mobility Pricing bestätigt Wirkung

Ein Experiment von Schweizer Hochschulen zeigt: Verkehrsteilnehmende reagieren auf finanzielle Anreize stärker als auf blosse Information.

04.10.2021, 11.46 Uhr

Als externe Kosten berechnete die Untersuchung unter anderem Luftverschmutzung und Staus. (Keystone)

Keystone

Für die im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) durchgeführte Studie erfassten die Teilnehmenden ihr Mobilitätsverhalten während acht Wochen mit einer App auf dem Handy. Anschliessend erhielt eine Gruppe Informationen zu ihrem Verkehrsverhalten und Tipps, wie sie externe Kosten wie Luftverschmutzung reduzieren könnten. Einer anderen Gruppe wurde ein Guthaben in Aussicht gestellt, das am Ende der Studie ausbezahlt würde. Die berechneten externen Kosten wurden davon direkt abgezogen. Eine Kontrollgruppe erhielt weder Informationen noch finanzielle Anreize.

Das Resultat: Wer nur die Informationen erhielt, änderte sein Verkehrsverhalten nicht. Wer aber einen finanziellen Anreiz hatte, machte sich die Mühe, zu Randzeiten zu fahren, andere Verkehrswege zu wählen oder das Transportmittel zu wechseln. Dabei reduzierten die finanziellen Anreize die externen Kosten um durchschnittlich 5,1 Prozent.

«Verkehrs-Pricing machbar»

Die Studienautoren schliessen aus dem Versuch, dass Mobility Pricing ein effektives Instrument zur Brechung von Verkehrsspitzen sei und ein wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen Verkehrspolitik werden könne. So habe auch die Abschlussbefragung eine tendenziell positive Akzeptanz für eine Internalisierung der externen Kosten im Verkehr ergeben, heisst es in einer Mitteilung vom Montag.

«Die Resultate zeigen, dass Verkehrs-Pricing technisch machbar ist und den gewünschten Effekt hat, nämlich die externen Kosten des Verkehrs für die Bereiche Gesundheit, Klima und Stau zu reduzieren», wird Co-Autor Beat Hintermann von der Uni Basel zitiert.

Weltweit grösste Studie dieser Art

Zu den externen Kosten zählte die Untersuchung neben Luftverschmutzung auch Folgekosten durch Zeitverluste infolge von Staus sowie die beanspruchte Infrastruktur. 2017 hätten die so berechneten externen Mobilitätskosten in der Schweiz 13 Milliarden betragen, so die Mitteilung.

Die Studie wurde von der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften ZHAW in städtischen Agglomerationen der Deutschschweiz und der Romandie durchgeführt. Ausgewertet wurden Daten von 3700 Personen. Bei der in den Jahren 2019 und 2020 durchgeführten Studie handle es sich damit um die weltweit grösste ihrer Art weltweit. (wap)



Kosten wirken mehr als Infos: Studie zu Mobility Pricing bestätigt Wirkung



Ein Experiment von Schweizer Hochschulen zeigt: Verkehrsteilnehmende reagieren auf finanzielle Anreize stärker als auf blosser Information.

04.10.2021, 11.46 Uhr

Als externe Kosten berechnete die Untersuchung unter anderem Luftverschmutzung und Staus. (Keystone)

Keystone

Für die im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) durchgeführte Studie erfassten die Teilnehmenden ihr Mobilitätsverhalten während acht Wochen mit einer App auf dem Handy. Anschliessend erhielt eine Gruppe Informationen zu ihrem Verkehrsverhalten und Tipps, wie sie externe Kosten wie Luftverschmutzung reduzieren könnten. Einer anderen Gruppe wurde ein Guthaben in Aussicht gestellt, das am Ende der Studie ausbezahlt würde. Die berechneten externen Kosten wurden davon direkt abgezogen. Eine Kontrollgruppe erhielt weder Informationen noch finanzielle Anreize.

Das Resultat: Wer nur die Informationen erhielt, änderte sein Verkehrsverhalten nicht. Wer aber einen finanziellen Anreiz hatte, machte sich die Mühe, zu Randzeiten zu fahren, andere Verkehrswege zu wählen oder das Transportmittel zu wechseln. Dabei reduzierten die finanziellen Anreize die externen Kosten um durchschnittlich 5,1 Prozent.

«Verkehrs-Pricing machbar»

Die Studienautoren schliessen aus dem Versuch, dass Mobility Pricing ein effektives Instrument zur Brechung von Verkehrsspitzen sei und ein wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen Verkehrspolitik werden könne. So habe auch die Abschlussbefragung eine tendenziell positive Akzeptanz für eine Internalisierung der externen Kosten im Verkehr ergeben, heisst es in einer Mitteilung vom Montag.

«Die Resultate zeigen, dass Verkehrs-Pricing technisch machbar ist und den gewünschten Effekt hat, nämlich die externen Kosten des Verkehrs für die Bereiche Gesundheit, Klima und Stau zu reduzieren», wird Co-Autor Beat Hintermann von der Uni Basel zitiert.

Weltweit grösste Studie dieser Art

Zu den externen Kosten zählte die Untersuchung neben Luftverschmutzung auch Folgekosten durch Zeitverluste infolge von Staus sowie die beanspruchte Infrastruktur. 2017 hätten die so berechneten externen Mobilitätskosten in der Schweiz 13 Milliarden betragen, so die Mitteilung.

Die Studie wurde von der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften ZHAW in städtischen Agglomerationen der Deutschschweiz und der Romandie durchgeführt. Ausgewertet wurden Daten von 3700 Personen. Bei der in den Jahren 2019 und 2020 durchgeführten Studie handle es sich damit um die weltweit grösste ihrer Art weltweit. (wap)



Experiment Kosten wirken mehr als Infos: Studie zu Mobility Pricing bestätigt Wirkung



Experiment

Kosten wirken mehr als Infos: Studie zu Mobility Pricing bestätigt Wirkung

Ein Experiment von Schweizer Hochschulen zeigt: Verkehrsteilnehmende reagieren auf finanzielle Anreize stärker als auf blosse Information.

04.10.2021, 11.46 Uhr

Als externe Kosten berechnete die Untersuchung unter anderem Luftverschmutzung und Staus. (Keystone)

Keystone

Für die im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) durchgeführte Studie erfassten die Teilnehmenden ihr Mobilitätsverhalten während acht Wochen mit einer App auf dem Handy. Anschliessend erhielt eine Gruppe Informationen zu ihrem Verkehrsverhalten und Tipps, wie sie externe Kosten wie Luftverschmutzung reduzieren könnten. Einer anderen Gruppe wurde ein Guthaben in Aussicht gestellt, das am Ende der Studie ausbezahlt würde. Die berechneten externen Kosten wurden davon direkt abgezogen. Eine Kontrollgruppe erhielt weder Informationen noch finanzielle Anreize.

Das Resultat: Wer nur die Informationen erhielt, änderte sein Verkehrsverhalten nicht. Wer aber einen finanziellen Anreiz hatte, machte sich die Mühe, zu Randzeiten zu fahren, andere Verkehrswege zu wählen oder das Transportmittel zu wechseln. Dabei reduzierten die finanziellen Anreize die externen Kosten um durchschnittlich 5,1 Prozent.

«Verkehrs-Pricing machbar»

Die Studienautoren schliessen aus dem Versuch, dass Mobility Pricing ein effektives Instrument zur Brechung von Verkehrsspitzen sei und ein wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen Verkehrspolitik werden könne. So habe auch die Abschlussbefragung eine tendenziell positive Akzeptanz für eine Internalisierung der externen Kosten im Verkehr ergeben, heisst es in einer Mitteilung vom Montag.

«Die Resultate zeigen, dass Verkehrs-Pricing technisch machbar ist und den gewünschten Effekt hat, nämlich die externen Kosten des Verkehrs für die Bereiche Gesundheit, Klima und Stau zu reduzieren», wird Co-Autor Beat Hintermann von der Uni Basel zitiert.

Weltweit grösste Studie dieser Art

Zu den externen Kosten zählte die Untersuchung neben Luftverschmutzung auch Folgekosten durch Zeitverluste infolge von Staus sowie die beanspruchte Infrastruktur. 2017 hätten die so berechneten externen Mobilitätskosten in der Schweiz 13 Milliarden betragen, so die Mitteilung.

Die Studie wurde von der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften ZHAW in städtischen Agglomerationen der Deutschschweiz und der Romandie durchgeführt. Ausgewertet wurden Daten von 3700 Personen. Bei der in den Jahren 2019 und 2020 durchgeführten Studie handle es sich damit um die weltweit grösste ihrer Art weltweit. (wap)



Die Uni Basel berichtet über das Verkehrs-Pricing im Feldversuch



Basel führt mit Zürich ein das grösste Pricing-Experiment im Verkehr durch, um die externen Kosten für die Bereiche Gesundheit, Klima und Stau zu reduzieren.

Verkehrsteilnehmende verändern ihr Verhalten, wenn sie für Kosten ihrer Mobilität aufkommen müssen, die bisher die Allgemeinheit bezahlt. Das zeigt das bisher grösste Pricing-Experiment im Schweizer Verkehr, das Forscher der Universität Basel, der ETH Zürich und der ZHAW in städtischen Agglomerationen der Romandie und der Deutschschweiz durchgeführt haben.

Die Mobilität verursacht eine Reihe von Kosten, welche die einzelnen Verkehrsteilnehmenden nicht selber bezahlen müssen. Zu diesen externen Kosten gehören etwa durch Schadstoffe verursachte Schäden an Umwelt und Gesundheit, Kosten für die Infrastruktur, aber auch Zeitverluste, die anderen Verkehrsteilnehmenden durch Stau entstehen. 2017 beliefen sich die externen Mobilitätskosten in der Schweiz auf über 13 Milliarden Franken.

Volkswirtschaftliche Kosten reduzieren

Ein Ansatz, diese erheblichen volkswirtschaftlichen Kosten zu reduzieren, besteht darin, sie nach dem Verursacherprinzip zu verrechnen. Das dies technisch möglich ist und den gewünschten Effekt erzielt, hat nun ein Feldversuch gezeigt, an dem rund 3700 Personen in städtischen Agglomerationen der Romandie und der Deutschschweiz teilgenommen haben. Bei der 2019 und 2020 durchgeführten Studie handelt es sich um die grösste ihrer Art weltweit.

Die Teilnehmenden des Experiments erklärten sich bereit, ihre täglichen Fahrten während acht Wochen mit einer App auf ihrem Smartphone zu erfassen. Die App zeichnete sowohl die Distanzen als auch die verwendeten Verkehrsmittel auf. Auf dieser Basis berechnete das Projektteam die externen Kosten pro Fahrt.

Nach vier Wochen wurden die Probanden zufällig in drei Gruppen eingeteilt: Die Teilnehmer der Informations-Gruppe erhielten wöchentlich eine Übersicht über die externen Kosten, die sie verursacht hatten, sowie Tipps, wie sie sich reduzieren liessen.

Die Teilnehmer der Pricing-Gruppe erhielten dieselben Informationen, aber ihnen wurden die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen - mit der Aussicht, dass ihnen der eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente der Kontrolle und erhielt weder zusätzliche Informationen noch Abzüge.

Verhaltensänderung reduziert Kosten

Der Vergleich der Pricing-Gruppe mit der Kontrollgruppe zeigt, dass die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent führte. Die Teilnehmenden passten ihr Verkehrsverhalten an und verringerten die Kosten, indem sie auf andere Routen auswichen, ihre Abfahrtszeit nach vorne verschoben und andere Verkehrsmittel verwendeten. Unverändert blieb hingegen die täglich zurückgelegte Gesamtdistanz.

Keinen klaren Effekt sahen die Forschenden hingegen bei der Informations-Gruppe: Unter dem Strich führte die Bereitstellung von Information alleine nicht zu einem Rückgang der externen Kosten.

Tendenziell positive Akzeptanz

«Die Resultate zeigen, dass Verkehrs-Pricing technisch machbar ist und den gewünschten Effekt hat, nämlich die externen Kosten des Verkehrs für die Bereiche Gesundheit, Klima und Stau zu reduzieren», so Prof. Dr. Beat Hintermann von der Universität Basel. «Zudem gibt es eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten lassen als in diesem achtwöchigen Experiment.»

In einer Abschlussbefragung unter den Studienteilnehmern zeigte sich auch eine tendenziell positive Akzeptanz für eine Internalisierung der externen Kosten im Verkehr, je nach Verwendung der generierten Mittel.

Gerecht umgesetzt, könnten die Preisanreize im Verkehr ein effektives Instrument zur Brechung der Verkehrsspitzen und ein wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen Verkehrspolitik werden, so die Studienautoren.

Visits 9'209'200
Wert 8'200 CHFMSN Schweiz
Schweiz (Deutsch)
Newsportal[Artikel im Web](#)

Mobility Pricing führt zu Verhaltensänderung und reduziert Kosten



© KEYSTONE/GAETAN BALLY

Mobility Pricing dürfte zu einer signifikanten Reduktion der volkswirtschaftlichen Kosten führen. Darauf deutet ein achtwöchiges Feldexperiment in Schweizer Ballungsräumen mit rund 3700 Personen hin.

Schadstoff- und Treibhausgasemissionen, Lärm, Stau, Sitzplatzmangel, Gesundheitskosten sowie Betriebs- und Unterhaltskosten: Der Verkehr und die Mobilität verursachen eine ganze Reihe externer Kosten. In der Schweiz sind das Lasten in Milliardenhöhe, die nicht die Verursachenden sondern die Allgemeinheit trägt.

Mit dem sogenannten Mobility Pricing, welches das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auf Strasse und Schiene mittels Abgaben steuern will, liessen sich die Prinzipien der Kostenwahrheit und des Verursacherprinzips erfüllen. Dieser Ansatz erwies sich im Feldversuch denn auch als wirkungsvoll und technisch machbar: Die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz führte zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent.

Und: Es gebe eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten liessen als in diesem achtwöchigen Experiment, sagte Studiererstautor Beat Hintermann von der Universität Basel gemäss einer Mitteilung der Hochschule vom Montag.

Grösste solche Studie weltweit

Im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) führten Forschende der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) ein Experiment mit rund 3700 Personen in den Ballungsräumen der Romandie und der Deutschschweiz durch, die das Auto an mindestens zwei Tagen pro Woche nutzten. Es handelt sich dabei gemäss der Universität Basel um die grösste Studie dieser Art weltweit.

Die Forschenden teilten die Probandinnen und Probanden, deren Verkehrsverhalten eine App erfasste, in drei Gruppen ein: Eine Gruppe wurde wöchentlich über die von ihnen verursachten Kosten informiert und mit Tipps versorgt, wie sie diese reduzieren könnten. Die zweite Gruppe erhielt dieselben Informationen. Zudem wurden ihr die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen, mit der Aussicht, dass ihnen der eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente als Kontrolle.

Das Resultat: Die Pricing-Gruppe passte ihr Verkehrsverhalten - trotz unveränderter zurückgelegter Gesamtdistanz - an. Sie hielten die Kosten tiefer, indem sie andere Routen wählten, ihre Abfahrtszeit anpassten und auf andere Verkehrsmittel auswichen. Den Effekt beobachteten die Forschenden insbesondere bei denjenigen Personen, die die Definition von "externen Transportkosten" korrekt verstanden hatten. Zudem führten Informationen allein nicht dazu, dass die Teilnehmenden ihr Verhalten veränderten.

Politische Mehrheit möglich

Eine Befragung unter den Studienteilnehmenden deutete darauf hin, dass die Bepreisung des Verkehrs prinzipiell eine politische Mehrheit finden könnte. Den Autoren zufolge könnte sich dies demnach als ein effektives Instrument erweisen, um Verkehrsspitzen zu glätten und den Verkehr nachhaltiger zu gestalten.

Der Bundesrat schaffte im Februar 2021 die Grundlage, damit Kantone und Gemeinden ab 2024 Pilotversuche zu Mobility Pricing durchführen können. Das Gesetz soll auf zehn Jahre befristet sein und erlauben, neuartige Preissysteme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens auf Strasse und Schiene zu erproben. Während die SVP und der TCS ein Mobility Pricing, wie es der Bundesrat vorsieht, ablehnen, befürworten alle anderen grossen Parteien zumindest Pilotprojekte.

[Weiterlesen](#)



Visits 5'000
Wert n. a.

Der Oberhasler
Schweiz (Deutsch)
Tageszeitung (regional)

[Artikel im Web](#)

Weltweit grösste Studie in der Schweiz abgeschlossen



Die Studie kommt zum Schluss, dass Mobility Pricing zu Verhaltensänderung und reduzierte Kosten führt. Dabei würde es zu einer signifikanten Reduktion der volkswirtschaftlichen Kosten kommen. Darauf deutet ein achtwöchiges Feldexperiment in Schweizer Ballungsräumen mit rund 3700 Personen hin.

Die volkswirtschaftlichen Kosten könnten mittels Mobility Pricing reduziert werden und zu Verhaltensänderung in der Art der Benutzung von Verkehrsmitteln führen. Foto: Keystone, Laurent Gillieron

Schadstoff- und Treibhausgasemissionen, Lärm, Stau, Sitzplatzmangel, Gesundheitskosten sowie Betriebs- und Unterhaltskosten: Der Verkehr und die Mobilität verursachen eine ganze Reihe externer Kosten. In der Schweiz sind das Lasten in Milliardenhöhe, die nicht die Verursachenden, sondern die Allgemeinheit trägt. Mit dem sogenannten Mobility Pricing, welches das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auf Strasse und Schiene mittels Abgaben steuern will, liessen sich die Prinzipien der Kostenwahrheit und des Verursacherprinzips erfüllen. Dieser Ansatz erwies sich im Feldversuch denn auch als wirkungsvoll und technisch machbar: Die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz führte zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent. Und: Es gebe eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten liessen als in diesem achtwöchigen Experiment, sagte Studienautor Beat Hintermann von der Universität Basel gemäss einer Mitteilung der Hochschule vom Montag.

Grösste solche Studie weltweit

Im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) führten Forschende der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) ein Experiment mit rund 3700 Personen in den Ballungsräumen der Romandie und der Deutschschweiz durch, die das Auto an mindestens zwei Tagen pro Woche nutzten. Es handelt sich dabei gemäss der Universität Basel um die grösste Studie dieser Art weltweit. Die Forschenden teilten die Probandinnen und Probanden, deren Verkehrsverhalten eine App erfasste, in drei Gruppen ein: Eine Gruppe wurde wöchentlich über die von ihnen verursachten Kosten informiert und mit Tipps versorgt, wie sie diese reduzieren könnten. Die zweite Gruppe erhielt dieselben Informationen. Zudem wurden ihr die externen Kosten

von einem individuellen Transportguthaben abgezogen, mit der Aussicht, dass ihnen der eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente als Kontrolle.

Das Resultat

Die Pricing-Gruppe passte ihr Verkehrsverhalten, trotz unveränderter zurückgelegter Gesamtdistanz, an. Sie hielten die Kosten tiefer, indem sie andere Routen wählten, ihre Abfahrtszeit anpassten und auf andere Verkehrsmittel auswichen. Den Effekt beobachteten die Forschenden insbesondere bei denjenigen Personen, die die Definition von «externen Transportkosten» korrekt verstanden hatten. Zudem führten Informationen allein nicht dazu, dass die Teilnehmenden ihr Verhalten veränderten.

Politische Mehrheit möglich

Eine Befragung unter den Studienteilnehmenden deutete darauf hin, dass die Bepreisung des Verkehrs prinzipiell eine politische Mehrheit finden könnte. Den Autoren zufolge könnte sich dies demnach als ein effektives Instrument erweisen, um Verkehrsspitzen zu glätten und den Verkehr nachhaltiger zu gestalten. Der Bundesrat schaffte im Februar die Grundlage, damit Kantone und Gemeinden ab 2024 Pilotversuche zu Mobility Pricing durchführen können. Das Gesetz soll auf zehn Jahre befristet sein und erlauben, neuartige Preissysteme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens auf Strasse und Schiene zu erproben. Während die SVP und der TCS ein Mobility Pricing, wie es der Bundesrat vorsieht, ablehnen, befürworten alle anderen grossen Parteien zumindest Pilotprojekte.



Weltweit grösste Studie in der Schweiz abgeschlossen



Die Studie kommt zum Schluss, dass Mobility Pricing zu Verhaltensänderung und reduzierte Kosten führt. Dabei würde es zu einer signifikanten Reduktion der volkswirtschaftlichen Kosten kommen. Darauf deutet ein achtwöchiges Feldexperiment in Schweizer Ballungsräumen mit rund 3700 Personen hin.

Die volkswirtschaftlichen Kosten könnten mittels Mobility Pricing reduziert werden und zu Verhaltensänderung in der Art der Benutzung von Verkehrsmitteln führen. Foto: Keystone, Laurent Gillieron

Schadstoff- und Treibhausgasemissionen, Lärm, Stau, Sitzplatzmangel, Gesundheitskosten sowie Betriebs- und Unterhaltskosten: Der Verkehr und die Mobilität verursachen eine ganze Reihe externer Kosten. In der Schweiz sind das Lasten in Milliardenhöhe, die nicht die Verursachenden, sondern die Allgemeinheit trägt. Mit dem sogenannten Mobility Pricing, welches das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auf Strasse und Schiene mittels Abgaben steuern will, liessen sich die Prinzipien der Kostenwahrheit und des Verursacherprinzips erfüllen. Dieser Ansatz erwies sich im Feldversuch denn auch als wirkungsvoll und technisch machbar: Die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz führte zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent. Und: Es gebe eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten liessen als in diesem achtwöchigen Experiment, sagte Studienerstautor Beat Hintermann von der Universität Basel gemäss einer Mitteilung der Hochschule vom Montag.

Grösste solche Studie weltweit

Im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) führten Forschende der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) ein Experiment mit rund 3700 Personen in den Ballungsräumen der Romandie und der Deutschschweiz durch, die das Auto an mindestens zwei Tagen pro Woche nutzten. Es handelt sich dabei gemäss der Universität Basel um die grösste Studie dieser Art weltweit. Die Forschenden teilten die Probandinnen und Probanden, deren Verkehrsverhalten eine App erfasste, in drei Gruppen ein: Eine Gruppe wurde wöchentlich über die von ihnen verursachten Kosten informiert und mit Tipps versorgt, wie sie diese reduzieren könnten. Die zweite Gruppe erhielt dieselben Informationen. Zudem wurden ihr die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen, mit der Aussicht, dass ihnen der

eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente als Kontrolle.

Das Resultat

Die Pricing-Gruppe passte ihr Verkehrsverhalten, trotz unveränderter zurückgelegter Gesamtdistanz, an. Sie hielten die Kosten tiefer, indem sie andere Routen wählten, ihre Abfahrtszeit anpassten und auf andere Verkehrsmittel auswichen. Den Effekt beobachteten die Forschenden insbesondere bei denjenigen Personen, die die Definition von «externen Transportkosten» korrekt verstanden hatten. Zudem führten Informationen allein nicht dazu, dass die Teilnehmenden ihr Verhalten veränderten.

Politische Mehrheit möglich

Eine Befragung unter den Studienteilnehmenden deutete darauf hin, dass die Bepreisung des Verkehrs prinzipiell eine politische Mehrheit finden könnte. Den Autoren zufolge könnte sich dies demnach als ein effektives Instrument erweisen, um Verkehrsspitzen zu glätten und den Verkehr nachhaltiger zu gestalten. Der Bundesrat schaffte im Februar die Grundlage, damit Kantone und Gemeinden ab 2024 Pilotversuche zu Mobility Pricing durchführen können. Das Gesetz soll auf zehn Jahre befristet sein und erlauben, neuartige Preissysteme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens auf Strasse und Schiene zu erproben. Während die SVP und der TCS ein Mobility Pricing, wie es der Bundesrat vorsieht, ablehnen, befürworten alle anderen grossen Parteien zumindest Pilotprojekte.

Visits 16'044
Wert n. a.Der Brienzer
Schweiz (Deutsch)
Tageszeitung (regional)[Artikel im Web](#)

Weltweit grösste Studie in der Schweiz abgeschlossen



Die Studie kommt zum Schluss, dass Mobility Pricing zu Verhaltensänderung und reduzierte Kosten führt. Dabei würde es zu einer signifikanten Reduktion der volkswirtschaftlichen Kosten kommen. Darauf deutet ein achtwöchiges Feldexperiment in Schweizer Ballungsräumen mit rund 3700 Personen hin.

Die volkswirtschaftlichen Kosten könnten mittels Mobility Pricing reduziert werden und zu Verhaltensänderung in der Art der Benutzung von Verkehrsmitteln führen. Foto: Keystone, Laurent Gillieron

Schadstoff- und Treibhausgasemissionen, Lärm, Stau, Sitzplatzmangel, Gesundheitskosten sowie Betriebs- und Unterhaltskosten: Der Verkehr und die Mobilität verursachen eine ganze Reihe externer Kosten. In der Schweiz sind das Lasten in Milliardenhöhe, die nicht die Verursachenden, sondern die Allgemeinheit trägt. Mit dem sogenannten Mobility Pricing, welches das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auf Strasse und Schiene mittels Abgaben steuern will, liessen sich die Prinzipien der Kostenwahrheit und des Verursacherprinzips erfüllen. Dieser Ansatz erwies sich im Feldversuch denn auch als wirkungsvoll und technisch machbar: Die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz führte zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent. Und: Es gebe eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten liessen als in diesem achtwöchigen Experiment, sagte Studienerstautor Beat Hintermann von der Universität Basel gemäss einer Mitteilung der Hochschule vom Montag.

Grösste solche Studie weltweit

Im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) führten Forschende der Universität Basel, der ETH Zürich und der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) ein Experiment mit rund 3700 Personen in den Ballungsräumen der Romandie und der Deutschschweiz durch, die das Auto an mindestens zwei Tagen pro Woche nutzten. Es handelt sich dabei gemäss der Universität Basel um die grösste Studie dieser Art weltweit. Die Forschenden teilten die Probandinnen und Probanden, deren Verkehrsverhalten eine App erfasste, in drei Gruppen ein: Eine Gruppe wurde wöchentlich über die von ihnen verursachten Kosten informiert und mit Tipps versorgt, wie sie diese reduzieren könnten. Die zweite Gruppe erhielt dieselben Informationen. Zudem wurden ihr die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen, mit der Aussicht, dass ihnen der

eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente als Kontrolle.

Das Resultat

Die Pricing-Gruppe passte ihr Verkehrsverhalten, trotz unveränderter zurückgelegter Gesamtdistanz, an. Sie hielten die Kosten tiefer, indem sie andere Routen wählten, ihre Abfahrtszeit anpassten und auf andere Verkehrsmittel auswichen. Den Effekt beobachteten die Forschenden insbesondere bei denjenigen Personen, die die Definition von «externen Transportkosten» korrekt verstanden hatten. Zudem führten Informationen allein nicht dazu, dass die Teilnehmenden ihr Verhalten veränderten.

Politische Mehrheit möglich

Eine Befragung unter den Studienteilnehmenden deutete darauf hin, dass die Bepreisung des Verkehrs prinzipiell eine politische Mehrheit finden könnte. Den Autoren zufolge könnte sich dies demnach als ein effektives Instrument erweisen, um Verkehrsspitzen zu glätten und den Verkehr nachhaltiger zu gestalten. Der Bundesrat schaffte im Februar die Grundlage, damit Kantone und Gemeinden ab 2024 Pilotversuche zu Mobility Pricing durchführen können. Das Gesetz soll auf zehn Jahre befristet sein und erlauben, neuartige Preissysteme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens auf Strasse und Schiene zu erproben. Während die SVP und der TCS ein Mobility Pricing, wie es der Bundesrat vorsieht, ablehnen, befürworten alle anderen grossen Parteien zumindest Pilotprojekte.



Basler Pilotprojekt könnte funktionieren: Neue Studie zeigt Wirksamkeit von Mobility Pricing



Das Pilotprojekt «Basel Flow-Taxi» ist beim Bund zur Prüfung eingereicht. Das ihm zugrunde liegende Modell Mobility Pricing wurde von der Uni Basel in einer Studie untersucht. Die Resultate zeigen: Das Verhalten der Bevölkerung kann so geändert werden.

Elodie Kolb und Silvana Schreier 04.10.2021, 19.31 Uhr

Stau rund um den Aeschenplatz: Mit dem Modell Mobility Pricing soll hohes Verkehrsaufkommen zu Spitzenzeiten verhindert werden.

Juri Junkov

Wer für seine Mobilität selbst bezahlen muss, ändert sein Verhalten. Zu diesem Schluss kommt eine gross angelegte Studie der Universität Basel, der ETH Zürich sowie der Zürcher Hochschulen für Angewandte Wissenschaften (ZHAW). Das Ziel war, das Konzept Mobility Pricing dem Realitätstest zu unterziehen, schreibt die Uni Basel in einer Mitteilung. Die Studienergebnisse wecken Hoffnung für das Pilotprojekt «Basel Flow-Taxi».

Im bisher grössten Mobility-Pricing-Experiment in städtischen Gebieten wurden unter anderem Befragungen durchgeführt und die Teilnehmenden zeichneten die Distanzen sowie die genutzten Verkehrsmittel mit einer App auf. Acht Wochen lang dauerte dies jeweils. Mitgemacht haben rund 3700 Personen aus der Romandie und der Deutschschweiz. Die Uni schreibt, es handle sich um die grösste Studie ihrer Art weltweit.

Verursacherprinzip aufzeigen

Wer mobil ist, verursacht Schadstoff- und Treibhausgasemissionen, Lärm und Stau. Hinzu kommen die Gesundheitskosten und Betriebs- sowie Unterhaltskosten für die Verkehrsbetriebe. Diese sogenannten externen Kosten trägt die Allgemeinheit. Mit dem Mobility Pricing soll das Verhalten der Bevölkerung gesteuert werden. Die Studie wollte das Verursa-

cherprinzip aufzeigen: Mit Abgaben für die externen Kosten und finanziellen Anreizen sollen die Menschen zum Umdenken geführt werden.

Beat Hintermann von der Uni Basel zeigt sich denn auch zufrieden mit den Studienergebnissen:

«Die Resultate zeigen, dass Verkehrspricing technisch machbar ist und den gewünschten Effekt hat, nämlich, die externen Kosten des Verkehrs für die Bereiche Gesundheit, Klima und Stau zu reduzieren.»

Zudem gebe es eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten lassen als in diesem achtwöchigen Experiment.

Die Studienteilnehmenden hätten in einer abschliessenden Befragung angegeben, dass tendenziell eine positive Akzeptanz für die Bepreisung des Verkehrs bestehe. Dies könnte damit eine Möglichkeit sein, Staus zu verhindern und einen nachhaltigeren Verkehr herzustellen.

Pilotprojekt vielleicht ab 2024

In Basel hat GLP-Grossrat David Wüest-Rudin im März 2020 einen Anzug eingereicht: Er wollte vom Regierungsrat wissen, ob ein Pilotversuch mit Mobility Pricing gestartet werden könnte. Die Regierung antwortete: Man sei «überzeugt, dass Mobility Pricing ein Instrument ist, das durch nutzungsbezogene Preise zu einer effizienteren und somit besseren Auslastung der Verkehrsinfrastruktur beitragen kann».

Darum wurde im Januar 2021 eine Projektskizze für eine «Basel Flow-Taxe» beim Bund eingereicht. Dieses Pilotprojekt will aufzeigen, wie eben eine Strassenbenutzungsgebühr Stau verhindern und emissionsarme Fahrzeuge fördern kann. Nicht nur der Autoverkehr ist damit gemeint, auch Velos oder öffentlicher Verkehr sind Teil des Modells. In einem nächsten Schritt wird nun eine Machbarkeitsstudie erarbeitet. Basel könnte also - wenn der Bund dieses Pilotprojekt auswählt - ab 2024 ein Mobility-Pricing-Modell einsetzen.

Anfängliche Skepsis erwartet

Raphael Fuhrer, Präsident der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission und Grünen-Grossrat, ist für das Modell: «Ich halte das Mobility Pricing pro Kilometer für die eleganteste Lösung.» Dieses müsste dann in der gesamten Schweiz gelten. Aber:

«Das muss man sich trauen. Denn gerade damit es auch eine Wirkung erzielt, muss der finanzielle Anreiz genügend hoch sein. Umgekehrt ist zu erwarten, dass je höher der Betrag, umso grösser der Widerstand im Vorfeld des Projekts ist.»

Das sei in Stockholm oder London auch so gewesen. Fuhrer: «Im Nachhinein möchte jedoch niemand mehr zurück.»

Geht es um Verhaltensänderungen bei der Mobilität, ist auch oft die Rede vom Modell City Maut. In diesem System müssten Autofahrende bei der Einfahrt nach Basel eine Gebühr bezahlen. In London etwa ist dies bereits Normalität. Dort wurde die Maut noch ergänzt um eine zusätzliche Zahlung, je nachdem, wie umweltschädlich das Auto ist. Mit den Einnahmen startete die Stadt eine Offensive für den öffentlichen Verkehr und Veloschnellrouten. Das hat zu deutlich weniger Autos in der Stadt geführt. Fuhrer sagt: «Auch der öffentliche Verkehr und die Veloachsen in Basel haben noch grosses Verbesserungspotenzial. Auf einer Veloachse reichen ein, zwei heikle Stellen, dass sie als Ganzes nicht funktioniert.»



Transport pricing in practice



by

Credit: Pixabay/CC0 Public Domain

In the largest worldwide pricing experiment to date, researchers have demonstrated that road users change their behavior when they must pay for the social and environmental effects of their transportation. The study was led by researchers from the University of Basel, ETH Zurich and ZHAW.

Transportation causes a variety of costs that individual road users do not have to pay themselves. These external costs include damage to health and the environment caused by pollution, infrastructure costs and time losses incurred by other road users due to congestion. In 2017, external costs of transport in Switzerland ran to more than CHF 13 billion.

One approach to reducing these substantial economic costs is the polluter-pays principle. A field experiment, in which about 3,700 people living in urban agglomerations in French- and German-speaking Switzerland participated, has now shown that this is both technically possible and effective. The study, conducted in 2019/2020, is the largest of its kind in the world.

Tracking via app

The participants in the experiment agreed to track their daily travel for eight weeks using a smartphone app. The app logged both the distances traveled and the mode of transport. The project team used this information to calculate the external costs per trip.

After four weeks, the study participants were randomly assigned to three groups: participants in the information-only group received a weekly summary of the external costs they had generated and tips on how to reduce them. Members of the pricing group received the same information, but in addition were given an individual transport budget from which external costs were deducted. The budget not spent was paid out to them at the end of the study. The third group was a control group and received neither additional information nor deductions.

Behavioral change reduces costs

A comparison of the pricing and control groups shows that the pricing and the financial incentive it provided led to a significant reduction in external costs of 5.1%. Participants adjusted their travel behavior and reduced costs by switching to different routes, changing departure times and using other modes of transport. However, the daily total distance traveled remained the same.

The researchers found no clear effect in the information-only group: the provision of information alone did not lead to a reduction of external costs.

For the study authors, these results show that transport pricing is technologically feasible and has the desired effect, namely to reduce the external costs of transport in respect to health, climate and congestion. "There are also a number of arguments suggesting that effects would be greater in the long term than in this eight-week experiment," says Beat Hintermann, an economist at the University of Basel who co-led the study with Kay Axhausen, a transport scientist at ETH Zurich. "These results also open up new avenues for transport policy in Switzerland," adds Kay Axhausen.

A final survey of the study participants also showed a positive trend towards accepting the internalization of external transport costs, depending on the use of the revenue generated. Fairly implemented, price incentives in transport could be an effective instrument in reducing traffic at peak hours and an important pillar of a sustainable transport policy, say the study authors.



Visits 40'763'421 20min.ch (fr.)
Wert 36'400 CHF Schweiz (Französisch)
Newsportal

[Artikel im Web](#)

Etude en suisse - Payer plus cher pour une mobilité qui coûtera moins

Publié 4 octobre 2021, 22:35

Étude en suisse: Payer plus cher pour une mobilité qui coûtera moins

Une expérience nationale montre qu'assumer l'intégralité des coûts liés à ses déplacements induira les changements de comportement qui, collectivement, bénéficieront à tous.

Faire prendre conscience aux usagers du prix total de leurs déplacements ne suffit pas pour qu'ils les modifient.

20min/Matthias Spicher

C'est une première mondiale: une étude à l'échelle du pays a identifié les effets d'une tarification individuelle des transports basée sur les coûts réels pour la société. Ces coûts externes sont estimés à 13,7 milliards par an en Suisse. Que se passerait-il s'ils étaient assumés par ceux qui les provoquent plutôt que par la collectivité? Ils changeraient leurs habitudes pour éviter de payer, conclut l'étude menée par l'Université de Bâle et l'EPFZ.

Les coûts externes, c'est quoi?

Les usagers paient billet de train, essence, vignettes autoroutières ou billets d'avion. Mais ils ne paient pas directement les effets de la pollution, des dégâts à l'environnement ou des accidents, par exemple: ce sont les coûts externes. Ils sont payés par la collectivité ou relégués aux générations futures (ravages climatiques, par exemple). Ils ont été estimés à 13,7 milliards de francs par l'Office fédéral du développement territorial pour 2018. Du point de vue de la théorie économique, il serait optimal que ces coûts soient internalisés selon le principe du pollueur-payeur. Certains paieraient plus, d'autres seraient récompensés pour leurs choix plus durables et économes (par exemple, déplacements à pied ou à vélo).

Expérience sociale

Fin 2019, plus de 3500 habitants des principales agglomérations suisses ont participé à l'expérience. Tous leurs trajets et modes de déplacement ont été analysés pendant quatre semaines. Pour les quatre semaines suivantes, ils ont été séparés en trois groupes.

Ceux du premier ont été informés des coûts externes de leurs trajets et ont été incités financièrement à les faire baisser pour la suite de l'expérience. Ceux du deuxième ont sim-

plement été informés des coûts externes, et c'est tout. Ceux du troisième n'ont reçu aucune info et ont continué sans autres avec leur routine.

Informer ne suffit pas

Résultat: dès qu'on touche au porte-monnaie, les gens changent. «Il a été constaté une réduction significative des coûts externes pour les membres du premier groupe. Les participants ont changé leur comportement dans le choix d'itinéraire, de l'horaire de départ et du mode de transport utilisé», concluent les auteurs.

En revanche, prendre conscience que les déplacements coûtent par la pollution ou les dégâts à l'environnement qu'ils provoquent n'a que peu d'impact. «Les coûts ont aussi diminué pour le deuxième groupe par rapport à ceux du troisième, mais pas à un niveau significatif», ajoutent-ils.

Personne ne veut payer... vraiment?

Après le constat scientifique vient le débat politique. Lors du vote sur la loi CO₂ du 13 juin, la population s'est montrée pour le moins réfractaire à l'idée de payer plus. L'étude a sondé ses participants sur les différents types de tarification. Internaliser les coûts sociaux des transports, l'idée n'est pas rejetée d'emblée par les sondés, pour autant que les recettes soient affectées à des investissements dans les infrastructures. En ce qui concerne le «mobility pricing» (faire payer aux entrées des villes ou différencier les tarifs en fonction des heures de pointe et heures creuses), les sondés sont perplexes. La Confédération planche sur ce sujet, mais on est loin du compte: elle a mis en consultation les bases légales pour lancer des projets pilotes qui doivent permettre de penser la manière de mettre en place une telle tarification.

Ton opinion

Visits 14'455
Wert n. a.fricktal24.ch
4303 Kaiseraugst
Schweiz (Deutsch)
Newsportal[Artikel im Web](#)

Verkehrs-Pricing im Feldversuch

Von: mm/f24.ch

Verkehrsteilnehmende verändern ihr Verhalten, wenn sie für Kosten ihrer Mobilität aufkommen müssen, die bisher die Allgemeinheit bezahlt. Das zeigt das bisher grösste Pricing-Experiment im Schweizer Verkehr, das Forscher der Universität Basel, der ETH Zürich und der ZHAW in städtischen Agglomerationen der Romandie und der Deutschschweiz durchgeführt haben.

Die Mobilität verursacht eine Reihe von Kosten, welche die einzelnen Verkehrsteilnehmenden nicht selber bezahlen müssen. Zu diesen externen Kosten gehören etwa durch Schadstoffe verursachte Schäden an Umwelt und Gesundheit, Kosten für die Infrastruktur, aber auch Zeitverluste, die anderen Verkehrsteilnehmenden durch Stau entstehen. 2017 beliefen sich die externen Mobilitätskosten in der Schweiz auf über 13 Milliarden Franken.

Ein Ansatz, diese erheblichen volkswirtschaftlichen Kosten zu reduzieren, besteht darin, sie nach dem Verursacherprinzip zu verrechnen. Das dies technisch möglich ist und den gewünschten Effekt erzielt, hat nun ein Feldversuch gezeigt, an dem rund 3700 Personen in städtischen Agglomerationen der Romandie und der Deutschschweiz teilgenommen haben. Bei der 2019/2020 durchgeführten Studie handelt es sich um die grösste ihrer Art weltweit.

Tracking via App

Die Teilnehmenden des Experiments erklärten sich bereit, ihre täglichen Fahrten während acht Wochen mit einer App auf ihrem Smartphone zu erfassen. Die App zeichnete sowohl die Distanzen als auch die verwendeten Verkehrsmittel auf. Auf dieser Basis berechnete das Projektteam die externen Kosten pro Fahrt.

Nach vier Wochen wurden die Probanden zufällig in drei Gruppen eingeteilt: Die Teilnehmer der Informations-Gruppe erhielten wöchentlich eine Übersicht über die externen Kosten, die sie verursacht hatten, sowie Tipps, wie sie sich reduzieren liessen.

Die Teilnehmer der Pricing-Gruppe erhielten dieselben Informationen, aber ihnen wurden die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen - mit der Aussicht, dass ihnen der eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente der Kontrolle und erhielt weder zusätzliche Informationen noch Abzüge.

Verhaltensänderung reduziert Kosten

Der Vergleich der Pricing-Gruppe mit der Kontrollgruppe zeigt, dass die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent führte. Die Teilnehmenden passten ihr Verkehrsverhalten an und verringerten die Kosten, indem sie auf andere Routen auswichen, ihre Abfahrtszeit nach vorne verschoben und andere Verkehrsmittel verwendeten. Unverändert blieb hingegen die täglich zurückgelegte Gesamtdistanz.

Keinen klaren Effekt sahen die Forschenden hingegen bei der Informations-Gruppe: Unter dem Strich führte die Bereitstellung von Information alleine nicht zu einem Rückgang der externen Kosten.

«Die Resultate zeigen, dass Verkehrs-Pricing technisch machbar ist und den gewünschten Effekt hat, nämlich die externen Kosten des Verkehrs für die Bereiche Gesundheit, Klima und Stau zu reduzieren», so Prof. Dr. Beat Hintermann von der Universität Basel. «Zudem gibt es eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten lassen als in diesem achtwöchigen Experiment.»

In einer Abschlussbefragung unter den Studienteilnehmern zeigte sich auch eine tendenziell positive Akzeptanz für eine Internalisierung der externen Kosten im Verkehr, je nach Verwendung der generierten Mittel. Gerech umgesetzt, könnten die Preisanreize im Verkehr ein effektives Instrument zur Brechung der Verkehrsspitzen und ein wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen Verkehrspolitik werden, so die Studienautoren.

«fricktal24.ch - die Online-Zeitung fürs Fricktal
zur Festigung und Bereicherung des Wissens»



Visits 69'387
Wert 100 CHF
Artikel im Web
Moneycab
8840 Einsiedeln
Schweiz (Deutsch)
Newsportal
Moneycab

Verkehrs-Pricing im Feldversuch



Von moneycab

05. Oktober 2021, 07:10 Uhr

Basel - Verkehrsteilnehmende verändern ihr Verhalten, wenn sie für Kosten ihrer Mobilität aufkommen müssen, die bisher die Allgemeinheit bezahlt. Das zeigt das bisher grösste Pricing-Experiment im Schweizer Verkehr, das Forscher der Universität Basel, der ETH Zürich und der ZHAW in städtischen Agglomerationen der Romandie und der Deutschschweiz durchgeführt haben.

Die Mobilität verursacht eine Reihe von Kosten, welche die einzelnen Verkehrsteilnehmenden nicht selber bezahlen müssen. Zu diesen externen Kosten gehören etwa durch Schadstoffe verursachte Schäden an Umwelt und Gesundheit, Kosten für die Infrastruktur, aber auch Zeitverluste, die anderen Verkehrsteilnehmenden durch Stau entstehen. 2017 beliefen sich die externen Mobilitätskosten in der Schweiz auf über 13 Milliarden Franken.

Ein Ansatz, diese erheblichen volkswirtschaftlichen Kosten zu reduzieren, besteht darin, sie nach dem Verursacherprinzip zu verrechnen. Das dies technisch möglich ist und den gewünschten Effekt erzielt, hat nun ein Feldversuch gezeigt, an dem rund 3700 Personen in städtischen Agglomerationen der Romandie und der Deutschschweiz teilgenommen haben. Bei der 2019/2020 durchgeführten Studie handelt es sich um die grösste ihrer Art weltweit.

Tracking via App

Die Teilnehmenden des Experiments erklärten sich bereit, ihre täglichen Fahrten während acht Wochen mit einer App auf ihrem Smartphone zu erfassen. Die App zeichnete sowohl die Distanzen als auch die verwendeten Verkehrsmittel auf. Auf dieser Basis berechnete das Projektteam die externen Kosten pro Fahrt.

Nach vier Wochen wurden die Probanden zufällig in drei Gruppen eingeteilt: Die Teilnehmer der Informations-Gruppe erhielten wöchentlich eine Übersicht über die externen Kosten, die sie verursacht hatten, sowie Tipps, wie sie sich reduzieren liessen. Die Teilnehmer der Pricing-Gruppe erhielten dieselben Informationen, aber ihnen wurden die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen - mit der Aussicht, dass ih-

nen der eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente der Kontrolle und erhielt weder zusätzliche Informationen noch Abzüge.

Verhaltensänderung reduziert Kosten

Der Vergleich der Pricing-Gruppe mit der Kontrollgruppe zeigt, dass die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent führte. Die Teilnehmenden passten ihr Verkehrsverhalten an und verringerten die Kosten, indem sie auf andere Routen auswichen, ihre Abfahrtszeit nach vorne verschoben und andere Verkehrsmittel verwendeten. Unverändert blieb hingegen die täglich zurückgelegte Gesamtdistanz.

Keinen klaren Effekt sahen die Forschenden hingegen bei der Informations-Gruppe: Unter dem Strich führte die Bereitstellung von Information alleine nicht zu einem Rückgang der externen Kosten.

«Die Resultate zeigen, dass Verkehrs-Pricing technisch machbar ist und den gewünschten Effekt hat, nämlich die externen Kosten des Verkehrs für die Bereiche Gesundheit, Klima und Stau zu reduzieren», so Prof. Dr. Beat Hintermann von der Universität Basel. «Zudem gibt es eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten lassen als in diesem achtwöchigen Experiment.»

In einer Abschlussbefragung unter den Studienteilnehmern zeigte sich auch eine tendenziell positive Akzeptanz für eine Internalisierung der externen Kosten im Verkehr, je nach Verwendung der generierten Mittel. Gerechtes umgesetzt, könnten die Preisanreize im Verkehr ein effektives Instrument zur Brechung der Verkehrsspitzen und ein wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen Verkehrspolitik werden, so die Studienautoren. (Universität Basel/mc/ps)

Originalpublikation

Hintermann, B., Molloy, J., Schoeman, B., Tchervenkov, C., Götschi, T., Castro, A., Tomic, U., Becker, F. and Axhausen, K.W.

Empirical Analysis of Mobility Behavior in the Presence of Pigovian Transport Pricing
Forschungsprojekt auf Antrag des Bundesamts für Strassen (ASTRA), 2021



New study shows the effectiveness of mobility pricing



The "Basel Flow-Tax" pilot project has been submitted to the federal government for review. The model on which it is based, mobility pricing, was examined in a study by the University of Basel. The results show that the behavior of the population can be changed in this way.

Traffic jams around Aeschenplatz: the Mobility Pricing model is intended to prevent high traffic volumes at peak times.

Yuri Junkov

Anyone who has to pay for their own mobility changes their behavior. This is the conclusion of a large-scale study by the University of Basel, the ETH Zurich and the Zurich Universities of Applied Sciences (ZHAW). The aim was to subject the mobility pricing concept to a reality test, writes the University of Basel in a press release. The results of the study raise hope for the "Basel Flow-Tax" pilot project.

In the largest mobility pricing experiment to date in urban areas, among other things, surveys were carried out and the participants recorded the distances and the means of transport used with an app. This lasted eight weeks at a time. Around 3700 people from French-speaking and German-speaking Switzerland took part. The university writes that it is the largest study of its kind in the world.

Show the polluter pays principle

Anyone who is mobile causes pollutant and greenhouse gas emissions, noise and traffic jams. In addition, there are health costs and operating and maintenance costs for the transport companies. These so-called external costs are borne by the general public. Mobility pricing is intended to control the behavior of the population. The study wanted to show the polluter pays principle: With taxes for external costs and financial incentives, people should be led to rethink.

Beat Hintermann from the University of Basel is satisfied with the study results:

"The results show that traffic pricing is technically feasible and has the desired effect, namely to reduce the external costs of transport for the areas of health, climate and traffic jams."

In addition, there are a number of arguments that lead to the expectation of greater long-term effects than in this eight-week experiment.

In a final survey, the study participants indicated that there was a tendency towards positive acceptance of the pricing of transport. This could therefore be a way of preventing traffic jams and creating more sustainable transport.

Pilot project maybe from 2024

In March 2020, GLP Grand Councilor David Wüest-Rudin submitted a suit in Basel: He wanted to know from the government council whether a pilot test with mobility pricing could be started. The government replied: It was "convinced that mobility pricing is an instrument that can contribute to more efficient and thus better utilization of the transport infrastructure through usage-based prices".

That is why in January 2021 a project outline for a "Basel Flow Tax" was submitted to the federal government. This pilot project aims to show how a road user charge can prevent traffic jams and promote low-emission vehicles. Not only car traffic is meant, bicycles and public transport are also part of the model. In the next step, a feasibility study is now being drawn up. If the federal government chooses this pilot project, Basel could therefore use a mobility pricing model from 2024.

Initial skepticism expected

Raphael Fuhrer, President of the Environment, Transport and Energy Commission and the Grand Council of the Greens, is in favor of the model: "I consider mobility pricing per kilometer to be the most elegant solution." This would then have to apply throughout Switzerland. But:

«You have to dare to do that. Because precisely for it to have an effect, the financial incentive must be high enough. Conversely, it is to be expected that the higher the amount, the greater the resistance in the run-up to the project.»

That was also the case in Stockholm or London. Fuhrer: "In retrospect, however, nobody wants to go back."

When it comes to behavioral changes in mobility, the city toll model is often used. In this system, drivers would have to pay a fee when entering Basel. In London, for example, this is already normal. There, the toll was supplemented by an additional payment, depending on how environmentally harmful the car is. With the proceeds, the city started an offen-

sive for public transport and fast bike routes. This has resulted in significantly fewer cars in the city. Fuhrer says: "Public transport and the bicycle axles in Basel also have great potential for improvement. One or two tricky spots on a bicycle axle are enough to prevent it from working as a whole. "

Visits 5'000
Wert n. a.intellicar.de
Deutschland (Deutsch)
Newsportal[Artikel im Web](#)

Mobilitätsstudie: Pricing entscheidend für das Verhalten



Das bisher größte Pricing-Experiment im Schweizer Verkehr, das Forscher der Universität Basel, der ETH Zürich und der ZHAW in städtischen Agglomerationen der Romandie und der Deutschschweiz durchgeführt haben, zeigt: Verkehrsteilnehmende verändern ihr Verhalten, wenn sie für Kosten ihrer Mobilität aufkommen müssen, die bisher die Allgemeinheit bezahlt, wie bspw. Kosten für die Infrastruktur.

Die Mobilität verursacht eine Reihe von Kosten, welche die einzelnen Verkehrsteilnehmenden nicht selber bezahlen müssen. Zu diesen externen Kosten gehören etwa durch Emissionen verursachte Schäden an Umwelt und Gesundheit, Kosten für die Infrastruktur, aber auch Zeitverluste, die anderen Verkehrsteilnehmenden durch Stau entstehen. 2017 beliefen sich die externen Mobilitätskosten demnach in der Schweiz auf über 13 Mrd. Franken.

Ein Ansatz, diese volkswirtschaftlichen Kosten zu reduzieren, besteht darin, sie nach dem Verursacherprinzip zu verrechnen. Das dies technisch möglich ist und den gewünschten Effekt erzielt, hat nun ein Feldversuch gezeigt, an dem rund 3.700 Personen in städtischen Agglomerationen der Romandie und der Deutschschweiz teilgenommen haben. Bei der 2019/2020 durchgeführten Studie handelt es sich um die grösste ihrer Art weltweit, heißt es in einer Pressemitteilung der Universität Basel.

Tracking via App

Die Teilnehmenden des Experiments erklärten sich bereit, ihre täglichen Fahrten während acht Wochen mit einer App auf ihrem Smartphone zu erfassen. Die App zeichnete sowohl die Distanzen als auch die verwendeten Verkehrsmittel auf. Auf dieser Basis berechnete das Projektteam die externen Kosten pro Fahrt.

Nach vier Wochen wurden die Probanden zufällig in drei Gruppen eingeteilt: Die TeilnehmerInnen der Informations-Gruppe erhielten wöchentlich eine Übersicht über die externen Kosten, die sie verursacht hatten, sowie Tipps, wie sie sich reduzieren liessen. Die Teilnehmenden der Pricing-Gruppe erhielten dieselben Informationen, aber ihnen wurden die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen - mit der Aussicht, dass ihnen der eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente der Kontrolle und erhielt weder zusätzliche Informationen noch Abzüge.

Verhaltensänderung

Der Vergleich der Pricing-Gruppe mit der Kontrollgruppe zeigt, dass die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent führte. Die Teilnehmenden passten ihr Verkehrsverhalten an und verringerten die Kosten, indem sie auf andere Routen auswichen, ihre Abfahrtszeit nach vorne verschoben und andere Verkehrsmittel verwendeten. Unverändert blieb hingegen die täglich zurückgelegte Gesamtdistanz.

Keinen klaren Effekt sahen die Forschenden hingegen bei der Informations-Gruppe: Unter dem Strich führte die Bereitstellung von Information alleine nicht zu einem Rückgang der externen Kosten.

"Die Resultate zeigen, dass Verkehrs-Pricing technisch machbar ist und den gewünschten Effekt hat, nämlich die externen Kosten des Verkehrs für die Bereiche Gesundheit, Klima und Stau zu reduzieren", so Prof. Dr. Beat Hintermann von der Universität Basel. "Zudem gibt es eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten lassen als in diesem achtwöchigen Experiment."

In einer Abschlussbefragung unter den StudienteilnehmerInnen zeigte sich auch eine tendenziell positive Akzeptanz für eine Internalisierung der externen Kosten im Verkehr, je nach Verwendung der generierten Mittel. Gerecht umgesetzt, könnten die Preisanreize im Verkehr ein effektives Instrument zur Brechung der Verkehrsspitzen und ein wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen Verkehrspolitik werden, so die Studienautoren.

Auflage	72'800 Ex.	20 Minuten Basel
Reichweite	218'000 Leser	4003 Basel
Erscheint	5 x woe	
Fläche	4'400 mm ²	
Wert	900 CHF	



Studie belegt Nutzen von Mobility-Pricing

BASEL. Forschende der **Universität Basel** haben gemeinsam mit der ETH Zürich und der ZHAW die weltweit bisher grösste Studie zu Mobility-Pricing durchgeführt. Am Feldversuch haben 3700 Personen teilgenommen. Diese zeichneten ihre täglichen Fahrten auf einer App auf, woraus die externen Kosten, etwa Schäden an Umwelt und Gesundheit, ermittelt wurden. Das Ergebnis: Die Gruppe der Pricing-Gruppe, die einen finanziellen Anreiz bekam, passte ihr Verkehrsverhalten an und verringerte ihre externen Kosten gegenüber der Kontrollgruppe um über fünf Prozent. «Das zeigt, dass Verkehrs-Pricing den gewünschten Effekt hat», so Studienleiter Beat Hintermann von der **Uni Basel**. 20M



Weltweit grösster Test in der Schweiz – das taugt Mobility-Pricing wirklich

Studie zu Mobilität Wie pendelt man, wenn man jeden Meter Strasse oder Schiene selber bezahlen muss? 3700 Schweizerinnen und Schweizer haben zwei Monate ihre Bewegungen getrackt. Die Resultate sind brisant.

Stefan Häne

Es ist der bislang grösste Feldversuch seiner Art – weltweit. Rund 3700 Schweizerinnen und Schweizer haben sich bereit erklärt, ihre täglichen Wegstrecken während acht Wochen erfassen zu lassen, dies in den Agglomerationen um Zürich, Bern, Basel, Genf, Lausanne und Winterthur.

Forscher der **Universität Basel**, der ETH Zürich sowie der ZHAW wollten so herausfinden, ob Verkehrsteilnehmer ihr Verhalten ändern, wenn sie jene Kosten ihrer Mobilität übernehmen müssen, die bisher die Allgemeinheit bezahlt. Diese externen Kosten betragen 2018 gemäss Bund 13,7 Milliarden Franken. Dazu zählen Schäden an Umwelt und Gesundheit, welche Schadstoffe verursachen, ebenso Kosten für die Infrastruktur, aber auch Zeitverluste infolge von Staus.

Gestern Montag nun wurden die Resultate der Studie publiziert. Ein Mobility-Pricing sei nicht nur technisch machbar, resümiert Beat Hintermann, Umweltökonom an der **Universität Basel**. «Es hat auch den gewünschten Effekt, nämlich die externen Kosten des Verkehrs in den Bereichen Gesundheit, Klima und Stau zu senken.»

Der Versuch lief wie folgt ab: Alle Probanden installierten eine App auf dem Smartphone, die in

der Folge während der ersten vier Wochen jede Wegstrecke aufzeichnete und das Verkehrsmittel ermittelte. So konnten die Forscher für jede Fahrt die damit verbundenen externen Kosten berechnen. Zur Einordnung: Ein Autokilometer kostet durchschnittlich 70 Rappen, ein ÖV-Kilometer mit Abo 44 Rappen, ohne Abo (aber mit Halbtax) 69 Rappen. Mit den externen Kosten eingerechnet, wurde diese Differenz grösser: Beim Auto waren es neu 83 Rappen, beim Zug 49 respektive 74. Die Autofahrt wurde damit unattraktiver.

Die Motivation übers Portemonnaie funktionierte

Für die restlichen vier Wochen erhielt ein Teil der Probanden wöchentlich eine Übersicht der externen Kosten, die sie verursacht hatten. Zusätzlich bekamen sie ein individuelles Budget, dessen Höhe abhängig war von den externen Kosten, die sie generiert hatten; im Durchschnitt waren es 150 Franken. Als Belohnung winkte der Restbetrag, der am Ende der Studie auf ihrem Konto verbleiben würde.

Der finanzielle Anreiz wirkte. Zwar waren diese Teilnehmerinnen täglich nicht weniger unterwegs als üblich, aber anders. Sie benutzten das Auto etwas weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr, auch fuhren sie

etwas mehr Velo oder gingen eher mal zu Fuss. Die Bepreisung senkte auch die Staukosten pro Autokilometer – eine Folge davon, dass die Teilnehmer am Morgen früher losfuhren, nicht aber am Abend. Beim öffentlichen Verkehr dagegen änderte sich nichts. Auf diese Weise konnten die Teilnehmerinnen ihre externen Kosten senken, im Vergleich zu den Probanden ohne Aussicht auf einen Extrabatzen um 5,1 Prozent. Im Durchschnitt blieben ihnen rund 50 Franken im Portemonnaie.

Der Befund dürfte auch die nationale Politik interessieren. Seit geraumer Zeit sucht sie nach wirksamen Mitteln gegen wachsende Stautunden und überfüllte Züge, Busse und Trams. Bislang liegen erst theoretische Berechnungen des Bundes zur

«Mobility-Pricing hat den Effekt, dass die externen Kosten des Verkehrs bei Klima, Gesundheit und Stau sinken.»

Beat Hintermann
Umweltökonom **Universität Basel**

Auflage	46'353 Ex.	Basler Zeitung
Reichweite	104'000 Leser	4002 Basel
Erscheint	6 x woe	www.bazonline.ch
Fläche	93'400 mm ²	Stefan Häne
Wert	13'000 CHF	

Region Zug vor. Demnach kann ein Mobility-Pricing mit einer Kilometerabgabe und einer Spitzenzeiten-Tarifierung die Verkehrsnachfrage senken, in den Spitzenzeiten um 9 bis 12 Prozent beim Autoverkehr und um 5 bis 9 Prozent im öffentlichen Verkehr. Das wären also in etwa Verhältnisse wie während der Sommerferien, also spürbar weniger Verkehr.

Der Bundesrat will regionale Pilotprojekte aufgleisen

Die Resultate der Zuger Berechnung und des Feldversuchs lassen sich zwar nicht eins zu eins vergleichen, wie Experte Hintermann sagt. In einer ersten Annäherung aber bestätigte das reale Experiment die Wirkungsanalyse in Zug.

Nun möchte auch der Bundesrat den Schritt von der Theorie in die Praxis wagen – mit regionalen Pilotprojekten. Nur: Braucht es

nach dem nun erfolgten Feldversuch überhaupt weitere? Ja, findet Umweltökonom Hintermann. Der achtwöchige Feldversuch bilde nur die kurzfristige Reaktion der Verkehrsteilnehmer ab. Hintermann geht davon aus, dass bei einem längerfristigen Versuch die Reaktion auf eine Bepreisung stärker ausfiele, hätten die Verkehrsteilnehmer so doch mehr Zeit, ihre Fahrwege zu optimieren, etwa mit neuen Arbeitszeiten oder einem Umzug.

Eine andere Frage ist, ob ein Mobility-Pricing jemals mehrheitsfähig sein wird. Nach den Plänen des Bundesrats soll die Fahrt auf Strasse und Schiene je nach Zeitpunkt und Abschnitt mehr oder weniger kosten. Unter dem Strich soll die Bevölkerung aber nicht mehr, sondern anders für Mobilität bezahlen.

Es wird also finanzielle Gewinner und – anders als im Feldversuch – auch Verlierer geben.

Das Volks-Nein zum CO₂-Gesetz im Juni hat gezeigt, wie heikel es sein kann, den Benzinpreis um wenige Rappen zu erhöhen.

Widerstand formiert sich nun auch beim Mobility-Pricing. Der Grund: Bei Pilotprojekten müssen interessierte Kantone und Gemeinden nicht zwingend den ÖV und den Autoverkehr einbeziehen. Bürgerliche Parlamentarier befürchten, damit werde der Boden für ein reines Roadpricing bereitet. Ob der Bundesrat auf die Kritik reagiert, ist unklar. Wird er das Projekt weiterverfolgen? Zweifel scheinen angebracht. Das federführende Bundesamt für Strassen (Astra) erklärt, der Bundesrat entscheide über das weitere Vorgehen, sobald er die Stellungnahmen aus der Vernehmlassung ausgewertet habe. Die Feldstudie nimmt das Astra «zur Kenntnis». Selber darüber informiert hat das Bundesamt nicht – obschon es das Forschungsprojekt selber beantragt hatte.



Die Probanden benutzten das Auto etwas weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr: Pendlerinnen und Pendler im Bahnhof Lausanne. Foto: Jean-Christophe Bott (Keystone)

Auflage	25'920 Ex.	bz GES
Reichweite	70'000 Leser	4410 Liestal
Erscheint	6 x woe	
Fläche	59'300 mm ²	Elodie Kolb, Silvana Schreier
Wert	3'200 CHF	



Basler Modell könnte funktionieren

Eine neue Studie der **Uni Basel** kommt zum Schluss, dass Mobility Pricing erfolgversprechend ist.

Elodie Kolb und Silvana Schreier

Wer für seine Mobilität selbst mehr bezahlen muss, ändert sein Verhalten. Zu diesem Schluss kommt eine gross angelegte Studie der **Universität Basel**, der ETH Zürich sowie der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW). Das Ziel war, das Konzept Mobility Pricing dem Realitätstest zu unterziehen, schreibt die **Uni Basel** in einer Mitteilung. Die Studienergebnisse wecken Hoffnung für das Pilotprojekt «Basel Flow Taxe».

Im bisher grössten Mobility-Pricing-Experiment in städtischen Gebieten wurden unter anderem Befragungen durchgeführt und die Teilnehmenden zeichneten die Distanzen sowie die genutzten Verkehrsmittel mit einer App auf. Acht Wochen lang dauerte dies jeweils. Mitgemacht haben rund 3700 Personen aus der Romandie und der Deutschschweiz. Die Uni schreibt, es handle sich um die grösste Studie ihrer Art weltweit.

Verursacherprinzip aufzeigen

Wer mobil ist, verursacht Schadstoff- und Treibhausgasemissionen, Lärm und Stau. Hinzu kommen die Gesundheitskosten und Betriebs- sowie Unterhaltskosten für die Verkehrsbetriebe. Diese sogenannten externen Kosten trägt die Allgemeinheit. Mit dem Mobility Pricing soll das Verhalten der Bevölkerung gesteuert werden. Die Studie wollte das Verursacherprinzip aufzeigen: Mit Abgaben für die externen Kosten und finanziellen Anreizen sollen die Menschen zum Umdenken geführt

werden.

Beat Hintermann von der **Uni Basel** zeigt sich denn auch zufrieden mit den Studienergebnissen: «Die Resultate zeigen, dass Verkehrs-Pricing technisch machbar ist und den gewünschten Effekt hat, nämlich die externen Kosten des Verkehrs für die Bereiche Gesundheit, Klima und Stau zu reduzieren.» Zudem gebe es eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten liessen als in diesem achtwöchigen Experiment.

Die Studienteilnehmenden hätten in einer abschliessenden Befragung angegeben, dass tendenziell eine positive Akzeptanz für die Bepreisung des Verkehrs bestehe. Dies könnte damit eine Möglichkeit sein, Staus zu verhindern und einen nachhaltigeren Verkehr herzustellen.

In Basel hat GLP-Grossrat David Wüest Rudin im März 2020 einen Anzug eingereicht: Er wollte vom Regierungsrat wissen, ob ein Pilotversuch mit Mobility Pricing gestartet werden könnte. Die Regierung antwortete: Man sei «überzeugt, dass Mobility Pricing ein Instrument ist, das durch nutzungsbezogene Preise zu einer effizienteren und somit besseren Auslastung der Verkehrsinfrastruktur beitragen kann».

Darum wurde im Januar 2021 eine Projektskizze für eine «Basel Flow Taxe» beim Bund eingereicht. Dieses Pilotprojekt will aufzeigen, wie eben eine Strassenbenutzungsgebühr Stau verhindern und emissionsarme Fahrzeuge fördern kann. Nicht nur der Autoverkehr ist damit gemeint, auch Velos oder öffentlicher Verkehr sind Teil des Modells.

In einem nächsten Schritt wird nun eine Machbarkeitsstudie erarbeitet. Basel könnte also – wenn der Bund dieses Pilotprojekt auswählt – ab 2024 ein Mobility-Pricing-Modell einsetzen.

«Das muss man sich trauen»

Raphael Fuhrer, Präsident der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission und Grünen-Grossrat, ist für das Modell: «Ich halte das Mobility Pricing pro Kilometer für die eleganteste Lösung.» Dieses müsste dann in der gesamten Schweiz gelten. Aber: «Das muss man sich trauen. Denn gerade damit es auch eine Wirkung erzielt, muss der finanzielle Anreiz genügend hoch sein. Umgekehrt ist zu erwarten, dass je höher der Betrag umso grösser der Widerstand im Vorfeld des Projekts ist.» Das sei in London auch so gewesen. Fuhrer: «Im Nachhinein möchte jedoch niemand mehr zurück.»

Geht es um Verhaltensänderungen, ist auch oft die Rede vom Modell City Maut. In diesem System müssten Autofahrende bei der Einfahrt in die Stadt eine Gebühr bezahlen. In London ist dies bereits Normalität. Dort wurde die Maut noch ergänzt um eine zusätzliche Zahlung, je nachdem wie umweltschädlich das Auto ist. Mit den Einnahmen startete die Stadt eine Offensive für den öffentlichen Verkehr und Velochnellrouten. Das hat zu deutlich weniger Autos geführt. Fuhrer sagt: «Auch der öffentliche Verkehr und die Veloachsen in Basel haben noch grosses Verbesserungspotenzial. Auf einer Veloachse reichen ein, zwei heikle Stellen, dass sie als Ganzes nicht funktioniert.»

05. Oktober 2021

Seite 16

Auflage 25'920 Ex.
Reichweite 70'000 Leser
Erscheint 6 x woe
Fläche 59'300 mm²
Wert 3'200 CHF

bz GES
4410 Liestal
Elodie Kolb, Silvana Schreier



Stau rund um den Aeschenvorstadtplatz: Mit Mobility Pricing soll das Verkehrsaufkommen zu Spitzenzeiten niedriger sein. Bild: Juri Junkov (6. Juni 2019)



«Basel Flow Taxe» mit neuen Chancen

Eine Studie zeigt: Verkehrsteilnehmende reagieren stark auf finanzielle Anreize.

Für die im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) durchgeführte Studie erfassten die Teilnehmenden ihr Mobilitätsverhalten während acht Wochen. Anschliessend erhielt eine Gruppe Informationen zu ihrem Verkehrsverhalten und Tipps, wie sie externe Kosten wie Luftverschmutzung reduzieren könnten. Einer anderen Gruppe wurde ein Guthaben in Aussicht gestellt, das am Ende der Studie ausbezahlt würde. Die berechneten externen Kosten wurden davon direkt abgezogen. Eine Kontrollgruppe erhielt weder Informationen noch finanzielle Anreize. Das Resultat: Wer nur die Informationen

erhielt, änderte sein Verkehrsverhalten nicht. Wer aber einen finanziellen Anreiz hatte, machte sich die Mühe, zu Randzeiten zu fahren, andere Verkehrswege zu wählen oder das Transportmittel zu wechseln. Dabei reduzierten die finanziellen Anreize die externen Kosten um durchschnittlich 5,1 Prozent.

Basel will das Projekt auf jeden Fall weiterverfolgen

Die neue Studie, die unter anderem von der **Universität Basel** erarbeitet wurde, zeigt damit die Wirksamkeit des Modells Mobility Pricing auf. In Basel wird dieses bereits im Rahmen eines Pilot-

projekts diskutiert. Die «Basel Flow Taxe» will aufzeigen, wie eine Gebühr Stau verhindern und emissionsarme Fahrzeuge fördern kann. Aktuell liegt das Pilotprojekt zur Begutachtung beim Bund. Sollte diesem die Basler Idee gefallen, wird in einem nächsten Schritt eine Machbarkeitsstudie erarbeitet – und Basel könnte ab 2024 die erste Stadt mit Mobility Pricing sein.

Der Grosse Rat befürwortete das Pilotprojekt mit einer deutlichen Mehrheit. Und die Regierung will die Idee auch weiterverfolgen, sollte der Bund die Beteiligung an Ausarbeitung und Kosten ablehnen. (sil) **Region**



«Il mobility pricing è efficace e fattibile»

TRASPORTI / Allo scopo di valutare l'impatto di un nuovo sistema tariffale per gli spostamenti è stato condotto un test con la partecipazione di 3.700 persone – L'aspetto finanziario ha contribuito ad adattare i comportamenti e a ridurre i costi

Emissioni, rumore, colonne, mancanza di posti a sedere, costi sanitari e costi di gestione e manutenzione: il trasporto e la mobilità causano in Svizzera costi esterni stimati in 13,7 miliardi di franchi, sostenuti dalla collettività e non da chi li genera. Con il cosiddetto mobility pricing (tariffazione della mobilità), che mira a regolare il comportamento di mobilità della popolazione su strade e ferrovie tramite tariffe, il principio dei costi reali e quello «chi inquina paga» sarebbero soddisfatti. Questo approccio si è dimostrato efficace e tecnicamente fattibile in un test su grossa scala condotto sul campo: il prezzo e l'incentivo associato finanziario hanno portato a una riduzione significativa dei costi esterni del 5,1%. Inoltre ci sono una serie di argomenti secondo cui c'è da aspettarsi effetti maggiori a lungo termine rispetto all'esperimento condotto

sull'arco di otto settimane, secondo il primo autore dello studio Beat Hintermann, dell'**Università di Basilea**.

Su incarico dell'Ufficio federale delle strade (Ustra), i ricercatori dell'**Università di Basilea**, del Politecnico federale di Zurigo (ETH) e della Scuola universitaria professionale di scienze applicate di Zurigo (ZHAW) hanno condotto un esperimento su 3.700 persone negli agglomerati della Svizzera francese e tedesca che usavano l'auto almeno due giorni alla settimana. Si tratterebbe del più grande studio in tutto il mondo di questo tipo.

I ricercatori hanno diviso i soggetti del test, il cui comportamento nel traffico è stato rilevato da una app, in tre gruppi: uno è stato informato settimanalmente dei costi che ha causato e ha ricevuto consigli su come ridurli. Le persone che facevano parte del secondo gruppo hanno ricevuto le stes-

se informazioni, ma i loro costi esterni sono stati dedotti da un credito di trasporto individuale, con la prospettiva che alla fine dello studio sarebbe stato loro pagato l'importo risparmiato. Il terzo è servito come controllo.

Il confronto tra il secondo gruppo (gruppo pricing) e il gruppo di controllo mostra che i partecipanti del gruppo pricing hanno adattato il loro

Il mobility pricing

mira a regolare i comportamenti degli utenti di strade e ferrovie tramite le tariffe

comportamento di trasporto, nonostante la distanza totale percorsa quotidianamente sia rimasta invariata. Hanno ridotto i costi scegliendo altri percorsi, regolando l'orario di partenza e passando ad altri mezzi di trasporto (guidando un po'

meno l'auto e/o usando maggiormente i mezzi pubblici e pedalando un po' di più). I ricercatori hanno osservato l'effetto soprattutto tra le persone che avevano capito correttamente la definizione di «costi esterni di trasporto». Un sondaggio tra i partecipanti ha indicato che la tariffazione dei trasporti potrebbe in linea di principio trovare una maggioranza politica. Secondo gli autori, questo potrebbe rivelarsi uno strumento efficace per attenuare i picchi di traffico e rendere il trasporto più sostenibile. Tuttavia, dopo il no popolare alla legge sul CO₂, bisogna vedere se Berna è disposta a breve termine ad andare oltre. In sede di consultazione, in primavera, UDC e TCS si erano schierati contro la proposta del Consiglio federale di creare la base legale per progetti pilota regionali, facendo pagare di più gli utenti nelle ore di punta.



Weltweit grösster Test in der Schweiz – das taugt Mobility-Pricing wirklich

Studie zu Mobilität Wie pendelt man, wenn man jeden Meter Strasse oder Schiene selber bezahlen muss? 3700 Schweizerinnen und Schweizer haben zwei Monate ihre Bewegungen getrackt. Die Resultate sind brisant.

Stefan Häne

Es ist der bislang grösste Feldversuch seiner Art – weltweit. Rund 3700 Schweizerinnen und Schweizer haben sich bereit erklärt, ihre täglichen Wegstrecken während acht Wochen erfassen zu lassen, dies in den Agglomerationen um Zürich, Bern, Basel, Genf, Lausanne und Winterthur.

Forscher der **Universität Basel**, der ETH Zürich sowie der ZHAW wollten so herausfinden, ob Verkehrsteilnehmer ihr Verhalten ändern, wenn sie jene Kosten ihrer Mobilität übernehmen müssen, die bisher die Allgemeinheit bezahlt. Diese externen Kosten betragen 2018 gemäss Bund 13,7 Milliarden Franken. Dazu zählen Schäden an Umwelt und Gesundheit, welche Schadstoffe verursachen, ebenso Kosten für die Infrastruktur, aber auch Zeitverluste infolge von Staus.

Gestern Montag nun wurden die Resultate der Studie publiziert. Ein Mobility-Pricing sei nicht nur technisch machbar, resümiert Beat Hintermann, Umweltökonom an der **Universität Basel**. «Es hat auch den gewünschten Effekt, nämlich die externen Kosten des Verkehrs in den Bereichen Gesundheit, Klima und Stau zu senken.»

Der Versuch lief wie folgt ab: Alle Probanden installierten eine App auf dem Smartphone, die in

der Folge während der ersten vier Wochen jede Wegstrecke aufzeichnete und das Verkehrsmittel ermittelte. So konnten die Forscher für jede Fahrt die damit verbundenen externen Kosten berechnen. Zur Einordnung: Ein Autokilometer kostet durchschnittlich 70 Rappen, ein ÖV-Kilometer mit Abo 44 Rappen, ohne Abo (aber mit Halbtax) 69 Rappen. Mit den externen Kosten eingerechnet, wurde diese Differenz grösser: Beim Auto waren es neu 83 Rappen, beim Zug 49 respektive 74. Die Autofahrt wurde damit unattraktiver.

Die Motivation übers Portemonnaie funktionierte

Für die restlichen vier Wochen erhielt ein Teil der Probanden wöchentlich eine Übersicht der externen Kosten, die sie verursacht hatten. Zusätzlich bekamen sie ein individuelles Budget, dessen Höhe abhängig war von den externen Kosten, die sie generiert hatten; im Durchschnitt waren es 150 Franken. Als Belohnung winkte der Restbetrag, der am Ende der Studie auf ihrem Konto verbleiben würde.

Der finanzielle Anreiz wirkte. Zwar waren diese Teilnehmerinnen täglich nicht weniger unterwegs als üblich, aber anders. Sie benutzten das Auto etwas

weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr, auch fuhren sie etwas mehr Velo oder gingen eher mal zu Fuss. Die Bepreisung senkte auch die Staukosten pro Autokilometer – eine Folge davon, dass die Teilnehmer am Morgen früher losfuhren, nicht aber am Abend. Beim öffentlichen Verkehr dagegen änderte sich nichts. Auf diese Weise konnten die Teilnehmerinnen ihre externen Kosten senken, im Vergleich zu den Probanden ohne Aussicht auf einen Extrabatzen um 5,1 Prozent. Im Durchschnitt blieben ihnen rund 50 Franken im Portemonnaie.

Der Befund dürfte auch die nationale Politik interessieren. Seit geraumer Zeit sucht sie nach wirksamen Mitteln gegen wachsende Stautunden und überfüllte Züge, Busse und Trams. Bislang liegen erst theoretische Berechnungen des Bundes zur

«Mobility-Pricing hat den Effekt, dass die externen Kosten des Verkehrs bei Klima, Gesundheit und Stau sinken.»

Beat Hintermann
Umweltökonom **Universität Basel**

Auflage	38'923 Ex.	Der Bund
Reichweite	94'000 Leser	3001 Bern
Erscheint	6 x woe	
Fläche	92'400 mm ²	Stefan Häne
Wert	12'200 CHF	

Region Zug vor. Demnach kann ein Mobility-Pricing mit einer Kilometerabgabe und einer Spitzenzeiten-Tarifierung die Verkehrsnachfrage senken, in den Spitzenzeiten um 9 bis 12 Prozent beim Autoverkehr und um 5 bis 9 Prozent im öffentlichen Verkehr. Das wären also in etwa Verhältnisse wie während der Sommerferien, also spürbar weniger Verkehr.

Der Bundesrat will regionale Pilotprojekte aufgleisen

Die Resultate der Zuger Berechnung und des Feldversuchs lassen sich zwar nicht eins zu eins vergleichen, wie Experte Hintermann sagt. In einer ersten Annäherung aber bestätigte das reale Experiment die Wirkungsanalyse in Zug.

Nun möchte auch der Bundesrat den Schritt von der Theorie in die Praxis wagen – mit regionalen Pilotprojekten. Nur: Braucht es

nach dem nun erfolgten Feldversuch überhaupt weitere? Ja, findet Umweltökonom Hintermann. Der achtwöchige Feldversuch bilde nur die kurzfristige Reaktion der Verkehrsteilnehmer ab. Hintermann geht davon aus, dass bei einem längerfristigen Versuch die Reaktion auf eine Bepreisung stärker ausfiele, hätten die Verkehrsteilnehmer so doch mehr Zeit, ihre Fahrwege zu optimieren, etwa mit neuen Arbeitszeiten oder einem Umzug.

Eine andere Frage ist, ob ein Mobility-Pricing jemals mehrheitsfähig sein wird. Nach den Plänen des Bundesrats soll die Fahrt auf Strasse und Schiene je nach Zeitpunkt und Abschnitt mehr oder weniger kosten. Unter dem Strich soll die Bevölkerung aber nicht mehr, sondern anders für Mobilität bezahlen.

Es wird also finanzielle Gewinner und – anders als im Feldversuch – auch Verlierer geben.

Das Volks-Nein zum CO₂-Gesetz im Juni hat gezeigt, wie heikel es sein kann, den Benzinpreis um wenige Rappen zu erhöhen.

Widerstand formiert sich nun auch beim Mobility-Pricing. Der Grund: Bei Pilotprojekten müssen interessierte Kantone und Gemeinden nicht zwingend den ÖV und den Autoverkehr einbeziehen. Bürgerliche Parlamentarier befürchten, damit werde der Boden für ein reines Roadpricing bereitet. Ob der Bundesrat auf die Kritik reagiert, ist unklar. Wird er das Projekt weiterverfolgen? Zweifel scheinen angebracht. Das federführende Bundesamt für Strassen (Astra) erklärt, der Bundesrat entscheide über das weitere Vorgehen, sobald er die Stellungnahmen aus der Vernehmlassung ausgewertet habe. Die Feldstudie nimmt das Astra «zur Kenntnis». Selber darüber informiert hat das Bundesamt nicht – obschon es das Forschungsprojekt selber beantragt hatte.



Die Probanden benutzten das Auto etwas weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr: Pendlerinnen und Pendler im Bahnhof Lausanne. Foto: Jean-Christophe Bott (Keystone)



Weltweit grösster Test in der Schweiz – das taugt Mobility-Pricing wirklich

Wie pendelt man, wenn man jeden Meter Strasse oder Schiene selber bezahlen muss? 3700 Schweizer haben zwei Monate ihre Bewegungen getrackt.

Stefan Häne

BERN Es ist der bislang grösste Feldversuch seiner Art – weltweit. Rund 3700 Schweizerinnen und Schweizer haben sich bereit erklärt, ihre täglichen Wegstrecken während acht Wochen erfassen zu lassen, dies in den Agglomerationen um Zürich, Bern, Basel, Genf, Lausanne und Winterthur.

Forscher der **Universität Basel**, der ETH Zürich sowie der ZHAW wollten so herausfinden, ob Verkehrsteilnehmer ihr Verhalten ändern, wenn sie jene Kosten ihrer Mobilität übernehmen müssen, die bisher die Allgemeinheit bezahlt. Diese externen Kosten betragen 2018 gemäss Bund 13,7 Milliarden Franken. Dazu zählen Schäden an Umwelt und Gesundheit, welche Schadstoffe verursachen, ebenso Kosten für die Infrastruktur, aber auch Zeitverluste infolge von Staus.

Gestern wurden die Resultate der Studie publiziert. Ein Mobility-Pricing sei nicht nur technisch machbar, resümiert Beat Hintermann, Umweltökonom an der **Universität Basel**. «Es hat auch den gewünschten Effekt,

nämlich die externen Kosten des Verkehrs in den Bereichen Gesundheit, Klima und Stau zu senken.»

Der Versuch lief wie folgt ab: Alle Probanden installierten eine App auf dem Smartphone, die in der Folge während der ersten vier Wochen jede Wegstrecke aufzeichnete und das Verkehrsmittel ermittelte. So konnten die Forscher für jede Fahrt die damit verbundenen externen Kosten berechnen. Zur Einordnung: Ein Autokilometer kostet durchschnittlich 70 Rappen, ein ÖV-Kilometer mit Abo 44 Rappen, ohne Abo (aber mit Halbtax) 69 Rappen. Mit den externen Kosten eingerechnet, wurde diese Differenz grösser: Beim Auto waren es neu 83 Rappen, beim Zug 49 respektive 74. Die Autofahrt wurde damit unattraktiver. Für die restlichen vier Wochen erhielt ein Teil der Probanden wöchentlich eine Übersicht der externen Kosten, die sie verursacht hatten. Zusätzlich bekamen sie ein individuelles Budget, dessen Höhe abhängig war von den externen Kosten, die sie generiert hatten; im Durchschnitt waren es 150 Franken. Als Belohnung winkte der Restbetrag, der am Ende der Studie auf ihrem Konto verbleiben würde.

Die Motivation übers Portemonnaie funktionierte

Der finanzielle Anreiz wirkte. Zwar waren diese Teilnehmerinnen täglich nicht weniger

unterwegs als üblich, aber anders. Sie benutzten das Auto etwas weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr, auch fuhrten sie etwas mehr Velo oder gingen eher mal zu Fuss. Die Bepreisung senkte auch die Staukosten pro Autokilometer – eine Folge davon, dass die Teilnehmer am Morgen früher losfuhrten, nicht aber am Abend. Beim öffentlichen Verkehr dagegen änderte sich nichts. Auf diese Weise konnten die Teilnehmerinnen ihre externen Kosten senken, im Vergleich zu den Probanden ohne Aussicht auf einen Extrabatzen um 5,1 Prozent. Im Durchschnitt blieb ihnen rund 50 Franken im Portemonnaie.

Der Befund dürfte auch die nationale Politik interessieren. Seit geraumer Zeit sucht sie nach wirksamen Mitteln gegen wachsende Staustunden und überfüllte Züge, Busse und Trams. Bislang liegen erst theoretische Berechnungen des Bundes zur Region Zug vor. Demnach kann ein Mobility-Pricing mit einer Kilometerabgabe und einer Spitzenzeiten-Tarifierung die Verkehrsnachfrage senken, in den Spitzenzeiten um neun bis zwölf Prozent beim Autoverkehr und um fünf bis neun Prozent im öffentlichen Verkehr. Das wären also in etwa Verhältnisse wie während der Sommerferien, also spürbar weniger Verkehr.

Auflage	16'123 Ex.	Freiburger Nachrichten
Reichweite	46'917 Leser	1701 Freiburg
Erscheint	6 x woe	
Fläche	77'800 mm ²	Stefan Häne
Wert	3'000 CHF	

Der Bundesrat will regionale Pilotprojekte aufgleisen

Die Resultate der Zuger Berechnung und des Feldversuchs lassen sich zwar nicht eins zu eins vergleichen, wie Experte Hintermann sagt. In einer ersten Annäherung aber bestätige das reale Experiment die Wirkungsanalyse in Zug.

Nun möchte auch der Bundesrat den Schritt von der Theorie in die Praxis wagen – mit regionalen Pilotprojekten. Nur: Braucht es nach dem nun erfolgten Feldversuch überhaupt weitere? Ja, findet Umweltökonom Hintermann. Der achtwöchige Feldversuch bilde nur die kurzfristige Reaktion der Verkehrsteilnehmer ab. Hintermann geht davon aus, dass bei einem längerfristigen Versuch die Reaktion auf eine Bepreisung stärker ausfiele, hätten

die Verkehrsteilnehmer so doch mehr Zeit, ihre Fahrwege zu optimieren, etwa mit neuen Arbeitszeiten oder einem Umzug.

Eine andere Frage ist, ob ein Mobility-Pricing jemals mehrheitsfähig sein wird. Nach den Plänen des Bundesrats soll die Fahrt auf Strasse und Schiene je nach Zeitpunkt und Abschnitt mehr oder weniger kosten. Unter dem Strich soll die Bevölkerung aber nicht mehr, sondern anders für Mobilität bezahlen.

Es wird also finanzielle Gewinner und – anders als im Feldversuch – auch Verlierer geben. Das Volks-Nein zum CO₂-Gesetz im Juni hat gezeigt, wie heikel es sein kann, den Benzinpreis um wenige Rappen zu erhöhen.

Widerstand formiert sich

nun auch beim Mobility-Pricing. Der Grund: Bei Pilotprojekten müssen interessierte Kantone und Gemeinden nicht zwingend den ÖV und den Autoverkehr einbeziehen. Bürgerliche Parlamentarier befürchten, damit werde der Boden für ein reines Roadpricing bereitet. Ob der Bundesrat auf die Kritik reagiert, ist unklar. Wird er das Projekt weiterverfolgen? Zweifel scheinen angebracht. Das federführende Bundesamt für Strassen (Astra) erklärt, der Bundesrat entscheide über das weitere Vorgehen, sobald er die Stellungnahmen aus der Vernehmlassung ausgewertet habe. Die Feldstudie nimmt das Astra «zur Kenntnis». Selber darüber informiert hat das Bundesamt nicht – obschon es das Forschungsprojekt selber beantragt hatte.



Die Probanden benutzten das Auto etwas weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr: Pendlerinnen und Pendler im Bahnhof Lausanne.

Bild Keystone



Die 13-Milliarden-Franken-Frage

Wissenschaftler haben untersucht, wie man beim Verkehr für Kostenwahrheit sorgt

Das Mobility-Pricing bürdet jedem Verkehrsteilnehmer die Kosten auf, die er hinsichtlich Umwelt, Gesundheit und Infrastruktur verursacht. Ein Testlauf in der Schweiz zeigt: Es wirkt und ist technisch machbar.

CHRISTOPH EISENRING

Mobility-Pricing heisst die Wunderwaffe, wenn man im Verkehr dafür sorgen will, dass jeder Verkehrsteilnehmer die ganzen Kosten trägt, die er verursacht. Dazu gehören die Schäden an der Umwelt und der Gesundheit. Ebenfalls nicht zu vernachlässigen: Wer sich zur Stosszeit ins Auto setzt oder auch den öffentlichen Verkehr nutzt, trägt zu Staus und einer Überfüllung der Infrastruktur bei. Da die CO₂-Emissionen im Verkehr ähnlich hoch sind wie 1990, bedarf es in diesem Bereich einer besonderen Anstrengung, um die Klimaziele zu erreichen.

In der Schweiz wurde nun das laut den Autoren weltweit grösste Experiment durchgeführt, um Kostenwahrheit im Verkehr durchzusetzen. Jetzt kann man abschätzen, wie stark Mobility-Pricing die externen Effekte verringert: Verteuert sich die Mobilität um 10%, gehen die Gesundheits-, Umwelt- und Staukosten zusammen um 3% zurück. Jährlich belaufen sich die externen Kosten des Verkehrs auf 13 Mrd. Fr. Diese könnte man somit um 400 Mio. Fr. drü-

cken, wenn der Preis der Mobilität um 10% stiege.

Ortungs-App auf dem Telefon

Aber wie kommt man zu diesem Resultat? Forscher der **Universität Basel**, der ETH und der ZHAW in Winterthur haben 22 000 Personen aus städtischen Agglomerationen zu ihrem Verkehrsverhalten befragt. Sie haben in einem zweiten Schritt diejenigen eruiert, die an mindestens zwei Tagen pro Woche mit dem Auto unterwegs sind und im Erwerbsalter stehen. Von diesen noch rund 12 000 Personen machte schliesslich jeder Dritte am Versuch mit. Die Teilnehmer erklärten sich bereit, eine Ortungs-App auf ihr Handy zu laden. Damit weiss man jederzeit, wo die Teilnehmer unterwegs sind, mit welcher Geschwindigkeit und welchem Verkehrsmittel. Jeder Teilnehmer erhielt 100 Fr. fürs Mitmachen.

In einer ersten Phase von vier Wochen wurde das individuelle Verkehrsverhalten aufgezeichnet, ohne dass die Teilnehmer genau wussten, was sie in den anschliessenden vier Wochen erwarten würde. In der zweiten Phase gab es drei Gruppen. Bei der ersten änderte sich nichts, die zweite erhielt Informationen, wie sie ihre externen Kosten verringern konnte. In der dritten Gruppe hatte jeder zusätzlich ein Budget, das die in der ersten Phase verursachten externen Kosten abbildete. Wenn ein Teilnehmer in den zweiten vier Wochen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr oder das

Fahrrad umstieg, wurde sein Budget entlastet, und er erhielt am Schluss des Experimentes Geld ausbezahlt.

Um die Kosten für Umwelt und Gesundheit für jede zurückgelegte Strecke zu berechnen, stellte die Studie auf Werte des Bundesamtes für Raumentwicklung ab. So wurden die Klimafolgen einer Tonne CO₂ mit 136 Fr. angesetzt, eine Stunde, die durch den Stau verloren ging, mit 27 Fr. Wenn zum Beispiel jemand von Stäfa nach Zürich zu Stosszeiten mit dem Auto pendelt, verursacht er rund 4 Fr. externe Effekte pro Fahrt, mit der S-Bahn wären es zur gleichen Zeit Fr. 2.60. Weicht er auf eine Nebenzeit aus, betragen die externen Kosten für die Fahrt in der Bahn nur noch 60 Rp.

Drei wichtige Erkenntnisse hat das Experiment gebracht. Erstens reicht es kaum, wenn man die Personen nur über ihre externen Kosten informiert und ihnen Alternativen aufzeigt, wie sie diese verringern können. Diese Transparenz hat nur bei denjenigen zu einer Verhaltensänderung geführt, die altruistisch veranlagt sind. Es braucht somit eine Preisänderung, um sie zum Umsteigen zu motivieren.

Zweitens hat sich rund die Hälfte nicht um ihr Verkehrsverhalten geschert und einfach die 100 Fr. fürs Mitmachen genommen. Bei ihnen stellte sich am Ende des Experimentes heraus, dass sie das Konzept von externen Kosten nicht verstanden hatten. Dafür war der Effekt bei der anderen Hälfte, die sich auf das Experiment einliess, doppelt so gross. Bei ihnen führte eine Erhöhung

der Transportkosten von 10% somit zu einer Senkung der externen Kosten um 6%.

Ein Grund für das geringe Interesse der einen Hälfte dürfte darin gelegen haben, dass der Versuch nach zwei Monaten vorüber war. Die Wirkung ist vermutlich grösser, wenn die Transportkosten längerfristig steigen. Wenn man es aufs Jahr hochrechnet, belaufen sich die externen Kosten im Schnitt immerhin auf 1500 Fr., was für manche Familien schon ins Gewicht fällt.

Drittens ging zwar nicht die zurückgelegte Distanz zurück, aber es wurde weniger Auto und mehr Velo gefahren und öfter der öffentliche Verkehr benutzt. Auch wurde am Morgen weniger zu Stosszeiten gefahren, um Staukosten zu sparen. Für Beat Hintermann von der **Universität Basel**, der federführend an der Studie beteiligt war, ist

deshalb vor allem wichtig, dass Spitzen- und Nebenverkehrszeiten nicht dasselbe kosten – weder im öffentlichen Verkehr noch im Auto.

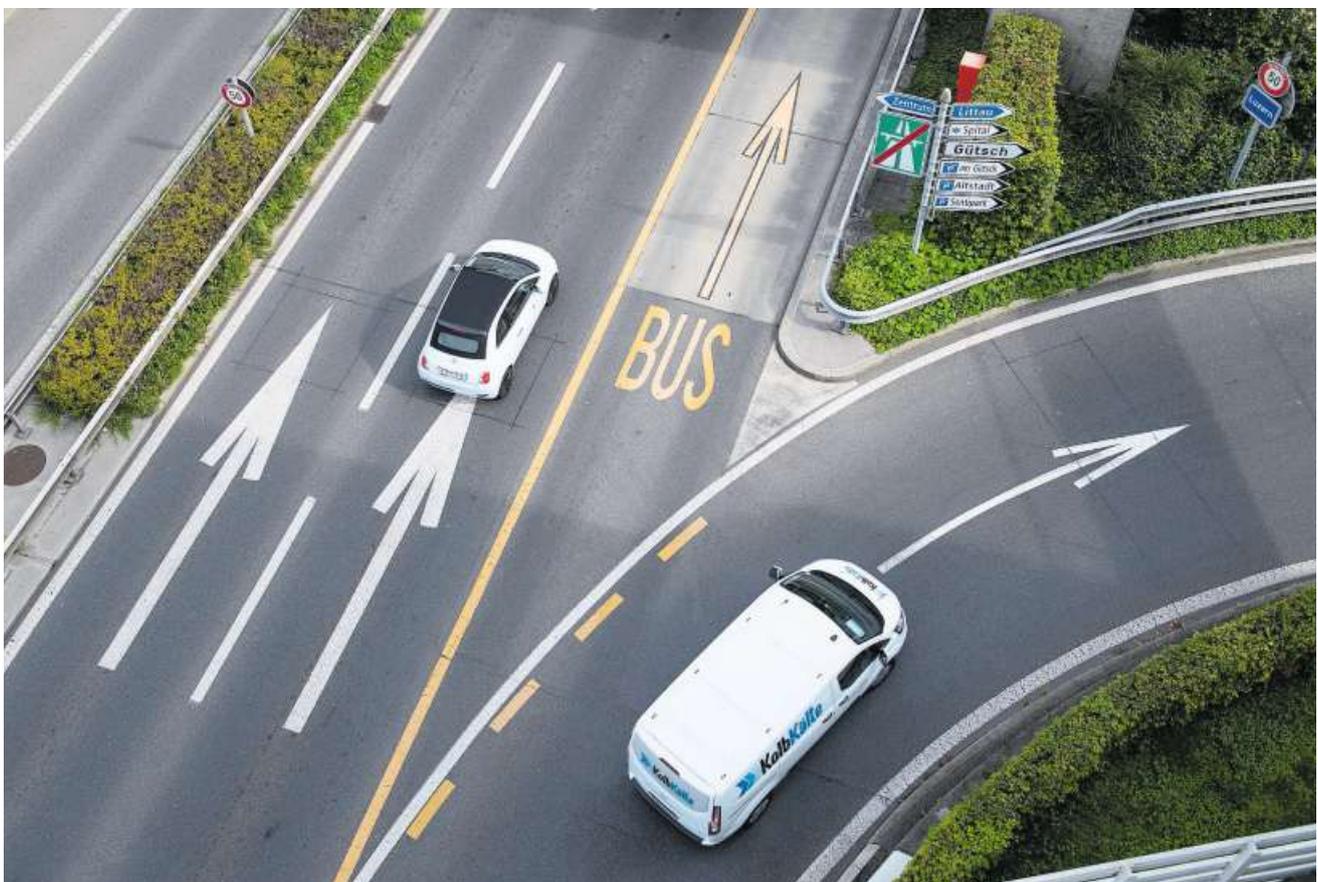
Der Bundesrat ist untätig

Nach der Ablehnung des CO₂-Gesetzes durch das Volk mag man sich fragen, ob Mobility-Pricing letztlich graue Theorie bleiben muss. Der Ökonom Hintermann sieht das anders. In der Nachbefragung habe eine knappe Mehrheit der Teilnehmenden jedenfalls dafür votiert, dass die sozialen Kosten des Verkehrs auf die Verursacher überwälzt würden.

Im Experiment wurden alle Verkehrsteilnehmer durch die Tracking-App auf Schritt und Tritt begleitet. Die Akzeptanz unter den Bürgern für ein solch umfassendes System dürfte ge-

ring sein, falls solche Daten an Behörden übermittelt werden. Zwar arbeiten heutzutage immer mehr ÖV-Anwendungen mit persönlichen Mobilitätsdaten, doch ist das Mitmachen freiwillig. Man müsste Systeme erwägen, die die Privatsphäre besser schützen.

Um das Mobility-Pricing in grösserem Stil und längerfristig zu testen, wären nun die Kantone und die Städte gefragt. Hierfür gibt es allerdings keine Gesetzesgrundlage. Der Bundesrat wollte in der zweiten Jahreshälfte dem Parlament eine Vorlage unterbreiten, doch nach der verlorenen Abstimmung über das CO₂-Gesetz scheint sich die Eile im Departement Sommaruga in Grenzen zu halten. Das Bundesamt für Strassen hatte die aufwendige Studie bestellt, doch hielt man es nun nicht für nötig, über die Ergebnisse zu informieren, sondern überliess dies den Verfassern.



Jeder zweite Teilnehmer der Studie hat sein Verkehrsverhalten nicht geändert.

BORIS BÜRGISSE



Weltweit grösster Test in der Schweiz – das taugt Mobility-Pricing wirklich

Studie zu Mobilität Wie pendelt man, wenn man jeden Meter Strasse oder Schiene selber bezahlen muss? 3700 Schweizerinnen und Schweizer haben zwei Monate ihre Bewegungen getrackt. Die Resultate sind brisant.

Stefan Häne

Es ist der bislang grösste Feldversuch seiner Art – weltweit. Rund 3700 Schweizerinnen und Schweizer haben sich bereit erklärt, ihre täglichen Wegstrecken während acht Wochen erfassen zu lassen, dies in den Agglomerationen um Zürich, Bern, Basel, Genf, Lausanne und Winterthur.

Forscher der **Universität Basel**, der ETH Zürich sowie der ZHAW wollten so herausfinden, ob Verkehrsteilnehmer ihr Verhalten ändern, wenn sie jene Kosten ihrer Mobilität übernehmen müssen, die bisher die Allgemeinheit bezahlt. Diese externen Kosten betragen 2018 gemäss Bund 13,7 Milliarden Franken. Dazu zählen Schäden an Umwelt und Gesundheit, welche Schadstoffe verursachen, ebenso Kosten für die Infrastruktur, aber auch Zeitverluste infolge von Staus.

Gestern Montag nun wurden die Resultate der Studie publiziert. Ein Mobility-Pricing sei nicht nur technisch machbar, resümiert Beat Hintermann, Umweltökonom an der **Universität Basel**. «Es hat auch den gewünschten Effekt, nämlich die externen Kosten des Verkehrs in den Bereichen Gesundheit, Klima und Stau zu senken.»

Der Versuch lief wie folgt ab: Alle Probanden installierten eine

App auf dem Smartphone, die in der Folge während der ersten vier Wochen jede Wegstrecke aufzeichnete und das Verkehrsmittel ermittelte. So konnten die Forscher für jede Fahrt die damit verbundenen externen Kosten berechnen. Zur Einordnung: Ein Autokilometer kostet durchschnittlich 70 Rappen, ein ÖV-Kilometer mit Abo 44 Rappen, ohne Abo (aber mit Halbtax) 69 Rappen. Mit den externen Kosten eingerechnet, wurde diese Differenz grösser: Beim Auto waren es neu 83 Rappen, beim Zug 49 respektive 74. Die Autofahrt wurde damit unattraktiver.

Die Motivation übers Portemonnaie funktionierte

Für die restlichen vier Wochen erhielt ein Teil der Probanden wöchentlich eine Übersicht der externen Kosten, die sie verursacht hatten. Zusätzlich bekamen sie ein individuelles Budget, dessen Höhe abhängig war von den externen Kosten, die sie generiert hatten; im Durchschnitt waren es 150 Franken. Als Belohnung winkte der Restbetrag, der am Ende der Studie auf ihrem Konto verbleiben würde.

Der finanzielle Anreiz wirkte. Zwar waren diese Teilnehmerinnen täglich nicht weniger unterwegs als üblich, aber anders. Sie benutzten das Auto etwas

weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr, auch fuhren sie etwas mehr Velo oder gingen eher mal zu Fuss. Die Bepreisung senkte auch die Staukosten pro Autokilometer – eine Folge davon, dass die Teilnehmer am Morgen früher losfuhren, nicht aber am Abend. Beim öffentlichen Verkehr dagegen änderte sich nichts. Auf diese Weise konnten die Teilnehmerinnen ihre externen Kosten senken, im Vergleich zu den Probanden ohne Aussicht auf einen Extrabatzen um 5,1 Prozent. Im Durchschnitt blieben ihnen rund 50 Franken im Portemonnaie.

Der Befund dürfte auch die nationale Politik interessieren. Seit geraumer Zeit sucht sie nach wirksamen Mitteln gegen wachsende Stautunden und überfüllte Züge, Busse und Trams. Bisher liegen erst theoretische Berechnungen des Bundes zur

«Mobility-Pricing hat den Effekt, dass die externen Kosten des Verkehrs bei Klima, Gesundheit und Stau sinken.»

Beat Hintermann
Umweltökonom **Universität Basel**

Auflage	148'705 Ex.	Tages-Anzeiger
Reichweite	417'000 Leser	8004 Zürich
Erscheint	6 x woe	www.tagesanzeiger.ch
Fläche	92'800 mm ²	Stefan Häne
Wert	19'500 CHF	

Region Zug vor. Demnach kann ein Mobility-Pricing mit einer Kilometerabgabe und einer Spitzenzeiten-Tarifierung die Verkehrsnachfrage senken, in den Spitzenzeiten um 9 bis 12 Prozent beim Autoverkehr und um 5 bis 9 Prozent im öffentlichen Verkehr. Das wären also in etwa Verhältnisse wie während der Sommerferien, also spürbar weniger Verkehr.

Der Bundesrat will regionale Pilotprojekte aufgleisen

Die Resultate der Zuger Berechnung und des Feldversuchs lassen sich zwar nicht eins zu eins vergleichen, wie Experte Hintermann sagt. In einer ersten Annäherung aber bestätigte das reale Experiment die Wirkungsanalyse in Zug.

Nun möchte auch der Bundesrat den Schritt von der Theorie in die Praxis wagen – mit regionalen Pilotprojekten. Nur: Braucht es

nach dem nun erfolgten Feldversuch überhaupt weitere? Ja, findet Umweltökonom Hintermann. Der achtwöchige Feldversuch bilde nur die kurzfristige Reaktion der Verkehrsteilnehmer ab. Hintermann geht davon aus, dass bei einem längerfristigen Versuch die Reaktion auf eine Preisung stärker ausfiele, hätten die Verkehrsteilnehmer so doch mehr Zeit, ihre Fahrwege zu optimieren, etwa mit neuen Arbeitszeiten oder einem Umzug.

Eine andere Frage ist, ob ein Mobility-Pricing jemals mehrheitsfähig sein wird. Nach den Plänen des Bundesrats soll die Fahrt auf Strasse und Schiene je nach Zeitpunkt und Abschnitt mehr oder weniger kosten. Unter dem Strich soll die Bevölkerung aber nicht mehr, sondern anders für Mobilität bezahlen.

Es wird also finanzielle Gewinner und – anders als im Feldversuch – auch Verlierer geben.

Das Volks-Nein zum CO₂-Gesetz im Juni hat gezeigt, wie heikel es sein kann, den Benzinpreis um wenige Rappen zu erhöhen.

Widerstand formiert sich nun auch beim Mobility-Pricing. Der Grund: Bei Pilotprojekten müssen interessierte Kantone und Gemeinden nicht zwingend den ÖV und den Autoverkehr einbeziehen. Bürgerliche Parlamentarier befürchten, damit werde der Boden für ein reines Roadpricing bereitet. Ob der Bundesrat auf die Kritik reagiert, ist unklar. Wird er das Projekt weiterverfolgen? Zweifel scheinen angebracht. Das federführende Bundesamt für Strassen (Astra) erklärt, der Bundesrat entscheide über das weitere Vorgehen, sobald er die Stellungnahmen aus der Vernehmlassung ausgewertet habe. Die Feldstudie nimmt das Astra «zur Kenntnis». Selber darüber informiert hat das Bundesamt nicht – obschon es das Forschungsprojekt selber beantragt hatte.



Die Probanden benutzten das Auto etwas weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr: Pendlerinnen und Pendler im Bahnhof Lausanne. Foto: Jean-Christophe Bott (Keystone)



Visits 34'061
Wert n. a.

seniorweb.ch
8032 Zürich
Schweiz (Deutsch)
Newsportal

[Artikel im Web](#)

Verkehrs-Pricing reduziert Kosten



Verkehrsteilnehmende verändern ihr Verhalten, wenn sie für Kosten ihrer Mobilität aufkommen müssen, die bisher die Allgemeinheit bezahlt. Das zeigt das bisher grösste Pricing-Experiment im Schweizer Verkehr, das Forscher der Universität Basel, der ETH Zürich und der ZHAW in städtischen Agglomerationen der Romandie und der Deutschschweiz durchgeführt haben.

Die Mobilität verursacht eine Reihe von Kosten, welche die einzelnen Verkehrsteilnehmenden nicht selber bezahlen müssen. Zu diesen externen Kosten gehören etwa durch Schadstoffe verursachte Schäden an Umwelt und Gesundheit, Kosten für die Infrastruktur, aber auch Zeitverluste, die anderen Verkehrsteilnehmenden durch Stau entstehen. 2017 beliefen sich die externen Mobilitätskosten in der Schweiz auf über 13 Milliarden Franken.

Ein Ansatz, diese erheblichen volkswirtschaftlichen Kosten zu reduzieren, besteht darin, sie nach dem Verursacherprinzip zu verrechnen. Dass dies technisch möglich ist und den gewünschten Effekt erzielt, hat nun ein Feldversuch gezeigt, an dem rund 3700 Personen in städtischen Agglomerationen der Romandie und der Deutschschweiz teilgenommen haben. Bei der 2019/2020 durchgeführten Studie handelt es sich um die grösste ihrer Art weltweit.

Tracking via App

Die Teilnehmenden des Experiments erklärten sich bereit, ihre täglichen Fahrten während acht Wochen mit einer App auf ihrem Smartphone zu erfassen. Die App zeichnete sowohl die Distanzen als auch die verwendeten Verkehrsmittel auf. Auf dieser Basis berechnete das Projektteam die externen Kosten pro Fahrt.

Nach vier Wochen wurden die Probanden zufällig in drei Gruppen eingeteilt: Die Teilnehmer der Informations-Gruppe erhielten wöchentlich eine Übersicht über die externen Kosten, die sie verursacht hatten, sowie Tipps, wie sie sich reduzieren liessen. Die Teilnehmer der Pricing-Gruppe erhielten dieselben Informationen, aber ihnen wurden die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen - mit der Aussicht, dass ihnen der eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente der Kontrolle und erhielt weder zusätzliche Informationen noch Abzüge.

Verhaltensänderung senkt externe Kosten

Der Vergleich der Pricing-Gruppe mit der Kontrollgruppe zeigt, dass die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent führte. Die Teilnehmenden passten ihr Verkehrsverhalten an und verringerten die Kosten, indem sie auf andere Routen auswichen, ihre Abfahrtszeit nach vorne verschoben und andere Verkehrsmittel verwendeten. Unverändert blieb hingegen die täglich zurückgelegte Gesamtdistanz.

Keinen klaren Effekt sahen die Forschenden hingegen bei der Informations-Gruppe: Unter dem Strich führte die Bereitstellung von Information alleine nicht zu einem Rückgang der externen Kosten.

«Die Resultate zeigen, dass Verkehrs-Pricing technisch machbar ist und den gewünschten Effekt hat, nämlich die externen Kosten des Verkehrs für die Bereiche Gesundheit, Klima und Stau zu reduzieren», so Prof. Dr. Beat Hintermann von der Universität Basel. «Zudem gibt es eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten lassen als in diesem achtwöchigen Experiment.»

In einer Abschlussbefragung unter den Studienteilnehmern zeigte sich auch eine tendenziell positive Akzeptanz für eine Internalisierung der externen Kosten im Verkehr, je nach Verwendung der generierten Mittel. Gerechtes umgesetzt, könnten die Preisanreize im Verkehr ein effektives Instrument zur Brechung der Verkehrsspitzen und ein wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen Verkehrspolitik werden, so die Studienautoren.



Trasporti: costi da inquinamento, uno studio mostra che si possono tagliare



6 Ottobre 2021

Due università elvetiche mostrano che i costi da inquinamento provenienti dal trasporto privato si possono abbassare incentivando gli utenti a comportamenti virtuosi

di Andrea Barbieri Carones

(Rinnovabili.it) - Uno studio compiuto dalle università di Zurigo e di Basilea mostra che gli automobilisti cambiano il loro comportamento quando sono loro a pagare per i costi da inquinamento.

Premessa: i trasporti su strada provocano una serie di costi che gli automobilisti non devono pagare singolarmente. Si tratta di esternalità come i danni alla salute provocati dall'inquinamento, i costi delle infrastrutture e il tempo perso in mezzo al traffico. I ricercatori hanno calcolato in 13 miliardi di franchi svizzeri (poco più di 12 miliardi di euro) i costi emersi nel 2017 nella sola Confederazione. Per questo motivo è stato fatto un esperimento che ha coinvolto 3.700 residenti di aree urbane elvetiche. La prima cosa emersa è che sarebbe tecnicamente possibile far pagare il conto ai chi materialmente inquina, in rapporto a quanto inquina.

Leggi anche [Delega riforma fiscale, cosa cambia per le tasse sull'energia](#)

I partecipanti hanno accettato che i propri spostamenti venissero tracciati per 8 settimane attraverso una app per smartphone. Tramite tale app era possibile stabilire la distanza percorsa e il mezzo di trasporto utilizzato. Con questi parametri si potevano calcolare con precisione i costi da inquinamento.

Dopo 4 settimane, i volontari sono stati assegnati a caso a 3 gruppi: in uno, i partecipanti ricevevano un report settimanale coi costi che avevano generato e con consigli per migliorare. In un altro, ricevevano le stesse informazioni, con l'aggiunta di un budget individuale che potevano spendere in trasporti, da cui erano dedotti i costi da inquinamento. Il budget non speso era loro pagato alla fine dell'esperimento. Il terzo gruppo non riceveva né informazioni né deduzioni.

I risultati? I partecipanti del gruppo che ricevevano informazioni e incentivi economici, hanno portato a una riduzione del 5,1% dei costi da inquinamento. Hanno corretto le proprie abitudini e ridotto i costi cambiando percorsi e orari di partenza e usando altri mezzi di trasporto. La distanza totale percorso giornalmente è rimasta la stessa.

Chi invece aveva ricevuto solo informazioni (primo gruppo) non ha cambiato di molto le proprie abitudini. I costi? Sono rimasti invariati. Come per quelli del terzo gruppo.

Per gli autori dello studio, questi risultati mostrano che il costo dei trasporti è flessibile e ha l'effetto di cambiare i citati costi da inquinamento. "Ci sono dati anche che suggeriscono che questi effetti potrebbero essere maggiori nel lungo termine rispetto a queste 8 settimane di esperimento" ha detto Beat Hintermann, economista dell'Università di Basilea. Gli ha fatto eco Kay Axhausen, dell'Università Eth di Zurigo. "Questo risultato aprono le porte a una nuova politica dei trasporti in Svizzera".

Leggi anche Pnrr: via libera 6 decreti per 1,9 miliardi su autostrade, ferrovie, navi green

Lo studio in oggetto è stato completato da un sondaggio tra i 3.700 individui, che ha mostrato che molti sono d'accordo nel far pagare ai singoli i costi da inquinamento derivanti dai trasporti, purché sia chiaro come siano utilizzati i soldi derivanti. Gli incentivi, dunque, potrebbero essere un elemento chiave nel ridurre il traffico.

Visits 5'000
Wert n. a.roter-renner.de
Deutschland (Deutsch)
Newsportal[Artikel im Web](#)

Von: Vera Wendlandt-meesser

BASEL/ZÜRICH: VERKEHRS-PRICING IM FELDVERSUCH

06.10.2021

Von: Vera Wendlandt-Meeser

DIE TEILNEHMER PASSTEN IHR MOBILITÄTSVERHALTEN AN

BASEL/ZÜRICH: VERKEHRS-PRICING IM FELDVERSUCH

Verkehrsteilnehmer verändern ihr Verhalten, wenn sie für Kosten ihrer Mobilität aufkommen müssen, die bisher die Allgemeinheit bezahlt. Dies hat das bisher größte Pricing-Experiment im Schweizer Ballungsverkehr von Forschern der Universität Basel, der ETH Zürich und der ZHAW ermittelt.

An dem Feldversuch haben 3700 Personen in städtischen Ballungsräumen der Romandie und der Deutschschweiz teilgenommen. Die Studie wurde in den Jahren 2019 und 2020 durchgeführt. Nach Angaben der Autoren handelt es sich bei ihr um die größte ihrer Art weltweit.

Die Studienteilnehmer sollten für das Experiment ihre täglichen Fahrten innerhalb von acht Wochen mit einer App auf ihrem Smartphone erfassen. Die App zeichnete dann die Entfernungen und die verwendeten Verkehrsmittel auf. Auf dieser Basis berechnete das Projektteam die externen Kosten pro Fahrt. Externe Kosten, ein volkswirtschaftliches Konzept, entstehen dabei etwa »durch Schadstoffe verursachte Schäden an Umwelt und Gesundheit, Kosten für die Infrastruktur, aber auch Zeitverluste, die anderen Verkehrsteilnehmenden durch Stau entstehen.« Diese werden bislang nicht von den Verkehrsteilnehmern direkt bezahlt.

Nach vier Wochen teilten die Forscher die Probanden zufällig in drei Gruppen ein. Die Teilnehmer der ersten Gruppe erhielten wöchentlich eine Übersicht über die externen Kosten, die sie verursacht hatten, sowie Tipps, wie diese reduziert werden können.

Die Teilnehmer der zweiten Gruppe erhielten dieselben Informationen. Zusätzlich wurden ihnen die externen Kosten von einem vorher zugeteilten Transportguthaben abgezogen. Der eingesparte Betrag wurde ihnen am Ende der Studie ausgezahlt. Die dritte Gruppe diente der Kontrolle. Sie erhielt weder zusätzliche Informationen noch Abzüge.

Der Vergleich der zweiten Gruppe mit der Kontrollgruppe zeigte nun, dass die Bepreisung der externen Kosten und der damit verbundene finanzielle Anreiz zu einer »signifikanten Reduktion« der externen Kosten um 5,1 Prozent führte.

Die Teilnehmer der zweiten Gruppe passten ihr Verkehrsverhalten also an und verringerten so die Kosten, indem sie auf andere Routen auswichen, ihre Abfahrtszeit nach vorne verschoben und andere Verkehrsmittel verwendeten, wobei die täglich zurückgelegte Gesamtdistanz zumindest bei dem gewählten Pricing-Modell unverändert blieb.

Keinen klaren Effekt konnten die Forscher bei der ersten Gruppe, die nur über ihre externen Kosten informiert wurde, erkennen.

Für die Studienautoren zeigen diese Resultate, dass Verkehrs-Pricing technisch machbar ist und die erwünschte Wirkung hat, nämlich die externen Kosten des Verkehrs auf die Bereiche auf Gesundheit, Klima und Stau zu reduzieren. »Zudem gibt es eine Reihe von Argumenten, die langfristig größere Effekte erwarten lassen als in diesem achtwöchigen Experiment«, sagt Beat Hintermann, Wirtschaftswissenschaftler der Universität Basel, der gemeinsam mit Kay Axhausen, Verkehrswissenschaftler der ETH Zürich, die Studie geführt hat.

Die Grafik zeigt externe Kosten des Verkehrs in Deutschland (Grafik: Allianz pro Schiene)

Kategorie: Marketing/Vertrieb, Aufmacher

<- Zurück zu: Roter-Renner



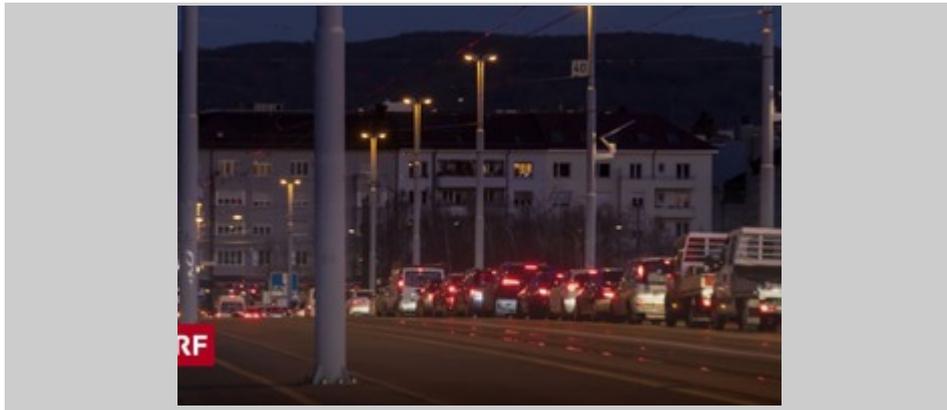
Visits 6'188'258
Wert 5'500 CHF

SRF Regional-Diagonal
Schweiz (Deutsch)
Sendung TV/Radio

[Artikel im Web](#)

Jörg André

Das Magazin - Mobility Pricing ändert das Verkehrsverhalten



Wer für seine Mobilität mehr bezahlen muss, ändert sein Verhalten. Zu diesem Schluss kommt eine gross angelegte Studie der Universität Basel, der ETH Zürich sowie der ZHAW. Laut Angaben der Uni handelt es sich um die grösste Studie dieser Art.

Um diesen Podcast zu abonnieren, benötigen Sie eine Podcast-kompatible Software oder App. Wenn Ihre App in der obigen Liste nicht aufgeführt ist, können Sie einfach die Feed-URL in Ihre Podcast-App oder Software kopieren.

ZH: Hilft der neue Anbau des Zürcher Kunsthouses dem Städtourismus aus der Krise?
Diese Woche wurde der Erweiterungsbau des Kunsthouses feierlich eröffnet. Zürich hat nun das grösste Museum der Schweiz. Wie wichtig sind solche Leuchttürme? Und können sie den lahrenden Städtourismus wieder auf Trab bringen? Ein Experte der HSG erklärt.

BE: Wenn ein Teil der Heimat dahinschmilzt
Jürg Gyger ist seit Jahren Fotograf in Adelboden. Er stammt aus einer bekannten Fotografen-Familie aus dem Ort, die auch einen Postkartenverlag hat. Sie halten die Veränderung der Gletscherwelt seit Jahrzehnten fest und verlieren nadisna ein beliebtes Fotosujet. Sie müssen sich an einen neuen Blick auf ihre Umgebung gewöhnen. Was bedeutet das für den Fotografen? Und für den Ort?

AG: Die Sauser Freinächte - ein Aargauer Kuriosum
Im Aargau hat die Metzgete-Zeit begonnen und damit gibt es nun an einigen ausgewählten Wochenenden auch wieder Sauser-Freinächte. Seit Jahrzehnten wandern viele Leute an diesen verlängerten Wochenenden ins Schenkenbergertal. Das nennt sich dann Sauser-Bummel. Eine spezielle Tradition.

SG: Jede und jeder hat einen speziellen Olma-Moment
Mit der Olma wird viel Tradition und Brauchtum verbunden. Aber auch ganz viele persönliche Erinnerungen und Rituale werden jedes Jahr gefeiert: «Ich treffe immer meine Schulfreunde.» «Ich hab meine Frau hier kennengelernt.» «Sonst mag ich ja weder Wurst noch Appenzeller, aber hier». Wir sammeln die schönsten Olma-Momente.



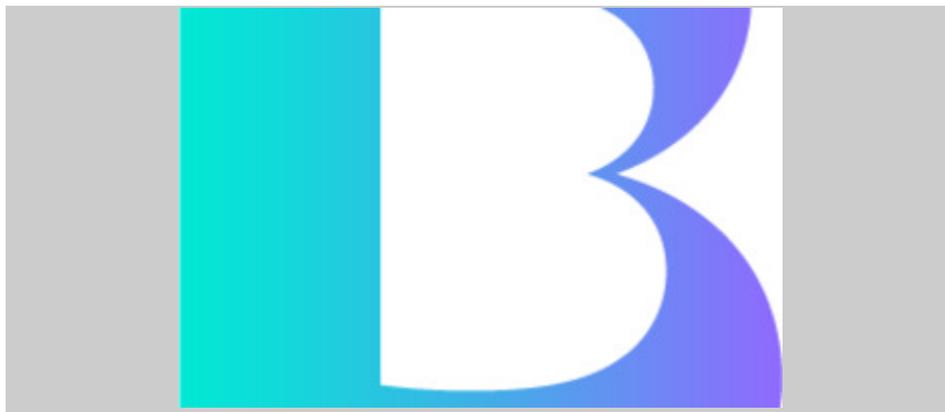
Visits 3'144'559
Wert 2'800 CHF

Telebasel
Schweiz (Deutsch)
Sendung TV/Radio

[Artikel im Web](#)

Viktoria Stauffenegger

So beeinflussen finanzielle Anreize den Verkehr



Eine Studie zum Verkehrs-Pricing-Experiment zeigt: Verkehrsteilnehmende verändern ihr Verhalten durch finanzielle Anreize. Auch die Uni Basel war beteiligt.

Wer viel Auto fährt oder sich zu Stosszeiten bewegt, schadet bis zu einem gewissen Grad der Umwelt und anderen Verkehrsteilnehmenden. Diese extern verursachten Kosten werden bislang noch von der Allgemeinheit getragen. Das könnte sich aber bald ändern. Denn das grösste Verkehrs-Pricing-Experiment der Universität Basel, der ETH Zürich und der ZHAW zeigt auf, dass Verkehrsteilnehmende ihr Verhalten verändern, wenn es einen finanziellen Anreiz dazu gibt.

Der Ansatz der Studie geht ganz nach dem Verursacherprinzip: Wer externe Kosten verursacht, wie etwa Schadstoffe ausstösst oder Umwelt und Gesundheit anderer schadet, wird im Rahmen der externen verursachten Kosten zur Kasse gebeten. Im Feldexperiment mit rund 3700 Personen wurden drei Gruppen erstellt mit verschiedenen Voraussetzungen. Jene Gruppe, die einen finanziellen Anreiz bekommen hat, veränderte auch ihr Verkehrsverhalten. So seien gemäss Beat Hintermann, Forschungsprofessor der Universität Basel, die Leute vom Auto umgestiegen auf den ÖV oder teilweise aufs Velo. Besonders zu beobachten seien aber die veränderten Abfahrtszeiten gewesen.

Verschiebende Massnahmen nötig

Wichtig sei es auch die öffentlichen Verkehrsmittel mit einem Preis zu versehen, so Hintermann. Würde man dies nicht tun. So würden sich Autofahrende zu Spitzenzeiten in einen vollen Zug quetschen. «Es braucht deswegen gleichzeitig Massnahmen, so dass es eine Verschiebung gibt von den Passagieren im ÖV weg von den Spitzenzeiten», erklärt Beat Hintermann.

Möglich wäre es ein Verkehrs-Pricing durchzusetzen, so die Studie. Auch der Bundesrat hat bereits die Grundlage für Kantone und Gemeinde geschaffen. Diese können ab 2024 Pilotversuche starten.

Schreiben Sie einen Kommentar Antworten abrechnen

Verbinden mit:

Ihre E-Mail-Adresse wird nicht veröffentlicht. Erforderliche Felder sind mit * markiert.

Kommentar

Name *

E-Mail *

Webseite

Kommentar hinzufügen



Visits 158'730
Wert 100 CHF

TV Butler
Österreich (Deutsch)
Sendung TV/Radio

[Artikel im Web](#)

Das Magazin - Mobility Pricing ändert das Verkehrsverhalten

Regional Diagonal: Sa, 09.10. | 17:15-17:30 | SRF 4 News

«Regional Diagonal»: Regionale Themen für ein überregionales Publikum. Typisch für die Region - exemplarisch für die Schweiz.

Wer für seine Mobilität mehr bezahlen muss, ändert sein Verhalten. Zu diesem Schluss kommt eine gross angelegte Studie der Universität Basel, der ETH Zürich sowie der ZHAW. Laut Angaben der Uni handelt es sich um die grösste Studie dieser Art.

Wer für seine Mobilität mehr bezahlen muss, ändert sein Verhalten. Zu diesem Schluss kommt eine gross angelegte Studie der Universität Basel, der ETH Zürich sowie der ZHAW. Laut Angaben der Uni handelt es sich um die grösste Studie dieser Art.

(00:03:40) ZH: Hilft der neue Anbau des Zürcher Kunsthouses dem Stadttourismus aus der Krise?

Diese Woche wurde der Erweiterungsbau des Kunsthouses feierlich eröffnet. Zürich hat nun das grösste Museum der Schweiz. Wie wichtig sind solche Leuchttürme? Und können sie den lahmen Stadttourismus wieder auf Trab bringen? Ein Experte der HSG erklärt.

(00:06:40) BE: Wenn ein Teil der Heimat dahinschmilzt

Jürg Gyger ist seit Jahren Fotograf in Adelboden. Er stammt aus einer bekannten Fotografen-Familie aus dem Ort, die auch einen Postkartenverlag hat. Sie halten die Veränderung der Gletscherwelt seit Jahrzehnten fest und verlieren nadsina ein beliebtes Fotosujet. Sie müssen sich an einen neuen Blick auf ihre Umgebung gewöhnen. Was bedeutet das für den Fotografen? Und für den Ort?

(00:09:43) AG: Die Sauser Freinächte - ein Aargauer Kuriosum

Im Aargau hat die Metzgete-Zeit begonnen und damit gibt es nun an einigen ausgewählten Wochenenden auch wieder Sauser-Freinächte. Seit Jahrzehnten wandern viele Leute an diesen verlängerten Wochenenden ins Schenkenbergertal. Das nennt sich dann Sauser-Bummel. Eine spezielle Tradition.

(00:12:37) SG: Jede und jeder hat einen speziellen Olma-Moment

Mit der Olma wird viel Tradition und Brauchtum verbunden. Aber auch ganz viele persönliche Erinnerungen und Rituale werden jedes Jahr gefeiert: «Ich treffe immer meine Schulfreunde.» «Ich hab meine Frau hier kennengelernt.» Wir sammeln die schönsten Olma-Momente.

[in Outlook/iCal importieren](#)
[Druckansicht](#)

Visits 18'376
Wert n. a.ee-news.ch
3182 Überstorf
Schweiz (Deutsch)
Newsportal[Artikel im Web](#)

ETH Zürich: Verkehrs-Pricing im Feldversuch - Verrechnung nach Verursacherprinzip reduziert Kosten



09. Okt 2021

(ETHZ) Verkehrsteilnehmende verändern ihr Verhalten, wenn sie für Kosten ihrer Mobilität aufkommen müssen, die bisher die Allgemeinheit bezahlt. Das zeigt das bisher grösste Pricing-Experiment im Schweizer Agglomerationsverkehr von Forschenden der Universität Basel, der ETH Zürich und der ZHAW.

Die Mobilität verursacht eine Reihe von Kosten, welche die einzelnen Verkehrsteilnehmenden nicht selber bezahlen müssen. Zu diesen externen Kosten gehören etwa durch Schadstoffe verursachte Schäden an Umwelt und Gesundheit, Kosten für die Infrastruktur, aber auch Zeitverluste, die anderen Verkehrsteilnehmenden durch Stau entstehen. 2017 beliefen sich die externen Mobilitätskosten in der Schweiz auf über 13 Milliarden Franken.

Verrechnen nach dem Ursacherprinzip

Ein Ansatz, diese erheblichen volkswirtschaftlichen Kosten zu reduzieren, besteht darin, sie nach dem Verursacherprinzip zu verrechnen. Das dies technisch möglich ist und den gewünschten Effekt erzielt, hat nun ein Feldversuch gezeigt, an dem rund 3700 Personen in städtischen Agglomerationen der Romandie und der Deutschschweiz teilgenommen haben. Bei der 2019/2020 durchgeführten Studie handelt es sich um die grösste ihrer Art weltweit.

Tracking via App

Die Teilnehmenden des Experiments erklärten sich bereit, ihre täglichen Fahrten während acht Wochen mit einer App auf ihrem Smartphone zu erfassen. Die App zeichnete sowohl die Distanzen als auch die verwendeten Verkehrsmittel auf. Auf dieser Basis berechnete das Projektteam die externen Kosten pro Fahrt.

Nach vier Wochen wurden die Probanden zufällig in drei Gruppen eingeteilt: Die Teilnehmenden der Informations-Gruppe erhielten wöchentlich eine Übersicht über ihre externen Kosten, die sie verursacht hatten, sowie Tipps, wie sie sich reduzieren liessen. Die Teilnehmenden der Pricing-Gruppe erhielten dieselben Informationen, aber ihnen wurden die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen - mit der Aus-

sicht, dass ihnen der eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente der Kontrolle und erhielt weder zusätzliche Informationen noch Abzüge.

Verhaltensänderung reduziert Kosten

Der Vergleich der Pricing-Gruppe mit der Kontrollgruppe zeigt, dass die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5.1 Prozent führt. Die Teilnehmenden passten ihr Verkehrsverhalten an und verringerten die Kosten, indem sie auf andere Routen auswichen, ihre Abfahrtszeit nach vorne verschoben und andere Verkehrsmittel verwendeten. Unverändert blieb hingegen die täglich zurückgelegte Gesamtdistanz.

Keinen klaren Effekt sahen die Forschenden hingegen bei der Informations-Gruppe: Unter dem Strich führte die Bereitstellung von Information alleine nicht zu einem Rückgang der externen Kosten.

Technisch machbar und wirkungsvoll

Für die Studienautoren zeigen diese Resultate, dass Verkehrs-Pricing technisch machbar ist und die erwünschte Wirkung hat, nämlich die externen Kosten des Verkehrs auf die Bereiche auf Gesundheit, Klima und Stau zu reduzieren. «Zudem gibt es eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten lassen als in diesem achtwöchigen Experiment», sagt Beat Hintermann, Wirtschaftswissenschaftler der Universität Basel, der gemeinsam mit Kay Axhausen, Verkehrswissenschaftler der ETH Zürich, den Lead in dieser Studie hat. «Diese Ergebnisse eröffnen auch neue Wege für die Verkehrspolitik in der Schweiz», ergänzt Kay Axhausen.

Weiter zeigt die Studie in einer Abschlussbefragung unter den Studienteilnehmern auch eine tendenziell positive Akzeptanz für eine Internalisierung der externen Kosten im Verkehr, je nach Verwendung der generierten Mittel. Gerechtes umgesetzt, könnten die Preisanreize im Verkehr ein effektives Instrument zur Brechung der Verkehrsspitzen und ein wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen Verkehrspolitik werden, so die Studienautoren.

Literaturnachweis

Hintermann, B., Molloy, J., Schoeman, B., Tchervenkov, C., Götschi, T., Castro, A., Tomic, U., Becker, F., Axhausen, K.W. (2021). Empirical Analysis of Mobility Behavior in the Presence of Pigovian Transport Pricing >>. Publication series, 1704, Federal Roads Office (FEDRO), Bern. DOI: 10.3929/ethz-b-000500100.

Bei diesem Artikel handelt es sich um eine redaktionell geringfügig bearbeitete Version einer Medienmitteilung der Universität Basel `call_made`.

Text: ETH Zürich



Visits 5'000
Wert n. a.

Internationales Verkehrswesen
Deutschland (Deutsch)
Fachpresse

[Artikel im Web](#)

Pricing im Feldversuch: Wenn externe Kosten angerechnet werden



19. Oktober 2021

[Universität Basel] - Verkehrsteilnehmende verändern ihr Verhalten, wenn sie für Kosten ihrer Mobilität aufkommen müssen, die bisher die Allgemeinheit bezahlt. Das zeigt das bisher größte Pricing-Experiment im Schweizer Verkehr, das Forscher der Universität Basel, der ETH Zürich und der ZHAW in städtischen Agglomerationen der Romandie und der Deutschschweiz durchgeführt haben.

Die Mobilität verursacht eine Reihe von Kosten, welche die einzelnen Verkehrsteilnehmenden nicht selber bezahlen müssen. Zu diesen externen Kosten gehören etwa durch Schadstoffe verursachte Schäden an Umwelt und Gesundheit, Kosten für die Infrastruktur, aber auch Zeitverluste, die anderen Verkehrsteilnehmenden durch Stau entstehen. 2017 beliefen sich die externen Mobilitätskosten in der Schweiz auf über 13 Milliarden Franken.

Ein Ansatz, diese erheblichen volkswirtschaftlichen Kosten zu reduzieren, besteht darin, sie nach dem Verursacherprinzip zu verrechnen. Das dies technisch möglich ist und den gewünschten Effekt erzielt, hat nun ein Feldversuch gezeigt, an dem rund 3.700 Personen in städtischen Agglomerationen der Romandie und der Deutschschweiz teilgenommen haben. Bei der 2019/2020 durchgeführten Studie handelt es sich um die größte ihrer Art weltweit.

Tracking via App

Die Teilnehmenden des Experiments erklärten sich bereit, ihre täglichen Fahrten während acht Wochen mit einer App auf ihrem Smartphone zu erfassen. Die App zeichnete sowohl die Distanzen als auch die verwendeten Verkehrsmittel auf. Auf dieser Basis berechnete das Projektteam die externen Kosten pro Fahrt.

Nach vier Wochen wurden die Probanden zufällig in drei Gruppen eingeteilt: Die Teilnehmer der Informations-Gruppe erhielten wöchentlich eine Übersicht über die externen Kosten, die sie verursacht hatten, sowie Tipps, wie sie sich reduzieren liessen. Die Teilnehmer der Pricing-Gruppe erhielten dieselben Informationen, aber ihnen wurden die externen Kosten von einem individuellen Transportguthaben abgezogen - mit der Aussicht, dass ihnen der eingesparte Betrag am Ende der Studie ausbezahlt wird. Die dritte Gruppe diente der Kontrolle und erhielt weder zusätzliche Informationen noch Abzüge.

Verhaltensänderung reduziert Kosten

Der Vergleich der Pricing-Gruppe mit der Kontrollgruppe zeigt, dass die Bepreisung und der damit verbundene finanzielle Anreiz zu einer signifikanten Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent führte. Die Teilnehmenden passten ihr Verkehrsverhalten an und verringerten die Kosten, indem sie auf andere Routen auswichen, ihre Abfahrtszeit nach vorne verschoben und andere Verkehrsmittel verwendeten. Unverändert blieb hingegen die täglich zurückgelegte Gesamtdistanz.

Keinen klaren Effekt sahen die Forschenden hingegen bei der Informations-Gruppe: Unter dem Strich führte die Bereitstellung von Information alleine nicht zu einem Rückgang der externen Kosten.

"Die Resultate zeigen, dass Verkehrs-Pricing technisch machbar ist und den gewünschten Effekt hat, nämlich die externen Kosten des Verkehrs für die Bereiche Gesundheit, Klima und Stau zu reduzieren", so Prof. Dr. Beat Hintermann von der Universität Basel. "Zudem gibt es eine Reihe von Argumenten, die langfristig grössere Effekte erwarten lassen als in diesem achtwöchigen Experiment."

In einer Abschlussbefragung unter den Studienteilnehmern zeigte sich auch eine tendenziell positive Akzeptanz für eine Internalisierung der externen Kosten im Verkehr, je nach Verwendung der generierten Mittel. Gerechtes umgesetzt, könnten die Preisanreize im Verkehr ein effektives Instrument zur Brechung der Verkehrsspitzen und ein wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen Verkehrspolitik werden, so die Studienautoren.



Transport pricing in practice

In the largest worldwide pricing experiment to date, researchers from the University of Basel, ETH Zurich and ZHAW have demonstrated that road users change their behavior when they must pay for the social and environmental effects of their transportation. The study took place in urban agglomerations in French and German-speaking Switzerland.

Transportation causes a variety of costs that individual road users do not have to pay themselves. These external costs include damage to health and the environment caused by pollution, infrastructure costs and time losses incurred by other road users due to congestion. In 2017, external costs of transport in Switzerland ran to more than CHF 13 billion.

One approach to reducing these substantial economic costs is the polluter-pays principle. A field experiment, in which about 3,700 people living in urban agglomerations in French and German-speaking Switzerland participated, has now shown that this is both technically possible and effective. The study, conducted in 2019/2020, is the largest of its kind in the world.

Tracking via app

The participants in the experiment agreed to track their daily travel for eight weeks using a smartphone app. The app logged both the distances traveled and the mode of transport. The project team used this information to calculate the external costs per trip.

After four weeks, the study participants were randomly assigned to three groups: participants in the information-only group received a weekly summary of the external costs they had generated and tips on how to reduce them. Members of the pricing group received the same information, but in addition were given an individual transport budget from which external costs were deducted. The budget not spent was paid out to them at the end of the study. The third group was a control group and received neither additional information nor deductions.

Behavioral change reduces costs

A comparison of the pricing and control groups shows that the pricing and the financial incentive it provided led to a significant reduction in external costs of 5.1%. Participants adjusted their travel behavior and reduced costs by switching to different routes, changing departure times and using other modes of transport. However, the daily total distance traveled remained the same.

The researchers found no clear effect in the information-only group: the provision of information alone did not lead to a reduction of external costs.

"The results show that transport pricing is technologically feasible and has the desired effect, namely to reduce the external costs of traffic in respect to health, climate and congestion," says Professor Beat Hintermann of the University of Basel. "There are also a number of arguments suggesting that effects would be greater in the long term than in this eight-week experiment."

A final survey of the study participants also showed a positive trend towards accepting the internalization of external transport costs, depending on the use of the revenue generated. Fairly implemented, price incentives in transport could be an effective instrument in reducing traffic at peak hours and an important pillar of a sustainable transport policy, say the study authors.

Original publication

Hintermann, B., Molloy, J., Schoeman, B., Tchervenkov, C., Götschi, T., Castro, A., Tomic, U., Becker, F. and Axhausen, K.W.

Empirical Analysis of Mobility Behavior in the Presence of Pigovian Transport Pricing
Research project at the request of the Federal Roads Office (FEDRO), 2021



Visits 127'436
Wert 100 CHF

myScience International
Deutschland (Englisch)
Newsportal

[Artikel im Web](#)

Transport pricing in practice

In the largest worldwide pricing experiment to date, researchers from the University of Basel, ETH Zurich and ZHAW have demonstrated that road users change their behavior when they must pay for the social and environmental effects of their transportation. The study took place in urban agglomerations in French and German-speaking Switzerland.

Transportation causes a variety of costs that individual road users do not have to pay themselves. These external costs include damage to health and the environment caused by pollution, infrastructure costs and time losses incurred by other road users due to congestion. In 2017, external costs of transport in Switzerland ran to more than CHF 13 billion.

One approach to reducing these substantial economic costs is the polluter-pays principle. A field experiment, in which about 3,700 people living in urban agglomerations in French and German-speaking Switzerland participated, has now shown that this is both technically possible and effective. The study, conducted in 2019/2020, is the largest of its kind in the world.

Tracking via app

The participants in the experiment agreed to track their daily travel for eight weeks using a smartphone app. The app logged both the distances traveled and the mode of transport. The project team used this information to calculate the external costs per trip.

After four weeks, the study participants were randomly assigned to three groups: participants in the information-only group received a weekly summary of the external costs they had generated and tips on how to reduce them. Members of the pricing group received the same information, but in addition were given an individual transport budget from which external costs were deducted. The budget not spent was paid out to them at the end of the study. The third group was a control group and received neither additional information nor deductions.

Behavioral change reduces costs

A comparison of the pricing and control groups shows that the pricing and the financial incentive it provided led to a significant reduction in external costs of 5.1%. Participants adjusted their travel behavior and reduced costs by switching to different routes, changing departure times and using other modes of transport. However, the daily total distance traveled remained the same.

The researchers found no clear effect in the information-only group: the provision of information alone did not lead to a reduction of external costs.

"The results show that transport pricing is technologically feasible and has the desired effect, namely to reduce the external costs of traffic in respect to health, climate and congestion," says Professor Beat Hintermann of the University of Basel. "There are also a number of arguments suggesting that effects would be greater in the long term than in this eight-week experiment."

A final survey of the study participants also showed a positive trend towards accepting the internalization of external transport costs, depending on the use of the revenue generated. Fairly implemented, price incentives in transport could be an effective instrument in reducing traffic at peak hours and an important pillar of a sustainable transport policy, say the study authors.

Original publication

Hintermann, B., Molloy, J., Schoeman, B., Tchervenkov, C., Götschi, T., Castro, A., Tomic, U., Becker, F. and Axhausen, K.W.

Empirical Analysis of Mobility Behavior in the Presence of Pigovian Transport Pricing
Research project at the request of the Federal Roads Office (FEDRO), 2021



Visits 199'123
Wert 200 CHF

24htech.asia
Indien (Englisch)
Newsportal

[Artikel im Web](#)

Transport pricing in practice



In the largest worldwide pricing experiment to date, researchers from the University of Basel, ETH Zurich and ZHAW have demonstrated that road users change their behavior when they must pay for the social and environmental effects of their transportation. The study took place in urban agglomerations in French and German-speaking Switzerland.

Transportation causes a variety of costs that individual road users do not have to pay themselves. These external costs include damage to health and the environment caused by pollution, infrastructure costs and time losses incurred by other road users due to congestion. In 2017, external costs of transport in Switzerland ran to more than CHF 13 billion.

One approach to reducing these substantial economic costs is the polluter-pays principle. A field experiment, in which about 3,700 people living in urban agglomerations in French and German-speaking Switzerland participated, has now shown that this is both technically possible and effective. The study, conducted in 2019/2020, is the largest of its kind in the world.

Tracking via app

The participants in the experiment agreed to track their daily travel for eight weeks using a smartphone app. The app logged both the distances traveled and the mode of transport. The project team used this information to calculate the external costs per trip.

After four weeks, the study participants were randomly assigned to three groups: participants in the information-only group received a weekly summary of the external costs they had generated and tips on how to reduce them. Members of the pricing group received the same information, but in addition were given an individual transport budget from which external costs were deducted. The budget not spent was paid out to them at the end of the study. The third group was a control group and received neither additional information nor deductions.

Behavioral change reduces costs

A comparison of the pricing and control groups shows that the pricing and the financial incentive it provided led to a significant reduction in external costs of 5.1%. Participants adjusted their travel behavior and reduced costs by switching to different routes, changing departure times and using other modes of transport. However, the daily total distance traveled remained the same.

The researchers found no clear effect in the information-only group: the provision of information alone did not lead to a reduction of external costs.

"The results show that transport pricing is technologically feasible and has the desired effect, namely to reduce the external costs of traffic in respect to health, climate and congestion," says Professor Beat Hintermann of the University of Basel. "There are also a number of arguments suggesting that effects would be greater in the long term than in this eight-week experiment."

A final survey of the study participants also showed a positive trend towards accepting the internalization of external transport costs, depending on the use of the revenue generated. Fairly implemented, price incentives in transport could be an effective instrument in reducing traffic at peak hours and an important pillar of a sustainable transport policy, say the study authors.

Original publication

Hintermann, B., Molloy, J., Schoeman, B., Tchervenkov, C., Götschi, T., Castro, A., Tomic, U., Becker, F. and Axhausen, K.W.

Empirical Analysis of Mobility Behavior in the Presence of Pigovian Transport Pricing
Research project at the request of the Federal Roads Office (FEDRO), 2021



Baselbieter Juso lehnen Mobility-Pricing ab

Differenzen mit der SP Schweiz Mobility-Pricing sei unsozial und übertrage die Verantwortung für den Kampf gegen die Klimakrise an Einzelpersonen, argumentieren die Juso.

Die Aussage von Handelskammer-Direktor Martin Dätwyler im BaZ-Interview, Mobility-Pricing sei prüfenswert, hat die Juso Baselland auf den Plan gerufen: «Wir sind gegen Mobility-Pricing», sagt Co-Präsidentin Elena Kasper der BaZ. Dies erstaunt, denn die Jugendpartei stellt sich damit auch gegen die SP Schweiz. «Mobility-Pricing kann ein wichtiges Mittel sein, um die nötige Verkehrswende in Gang zu bringen», steht in der von Mattea Meyer und Cédric Wermuth unterzeichneten Stellungnahme im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens auf Bundesebene.

Der Bundesrat hat Anfang 2021 ein Gesetz für Pilotprojekte zu Mobility-Pricing in die Vernehmlassung geschickt. Mobility-Pricing kann dazu beitragen, Verkehrsprobleme zu lösen, ist die Landesregierung überzeugt.

Mit dem geplanten neuen Gesetz sollen Kantone und Gemeinden neuartige Preissysteme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens erproben können.

Lenkt von den tatsächlichen Verursachern ab

Der Kanton Basel-Stadt hat beim Bund dazu eine Projektskizze eingereicht, die allerdings auf die Strasse fokussiert und nicht, wie vom Bund beabsichtigt, auf alle Verkehrsträger. Forscher der **Uni Basel**, der ETH und der Zürcher Fachhochschule ZHAW haben in einer Studie aufgezeigt, dass sich Mobility-Pricing nicht nur positiv auf Verkehrsstaus, sondern auch auf Gesundheit und Klima auswirkt.

Das will die Baselbieter Juso-Co-Präsidentin nicht in Abrede stellen. Doch Elena Kasper ist überzeugt, dass Mobility-Pricing



«Mobilität ist ein Grundbedürfnis und darf keine Frage des Portemonnaies sein.»

Elena Kasper
Co-Präsidentin Juso BL

unsozial ist und von den tatsächlichen Verursachern der Klimakrise ablenkt. «Mobilität ist ein Grundbedürfnis und darf keine Frage des Portemonnaies von Einzelpersonen sein», sagt Kasper. Die wahren Verursacher der Klimakrise könnten sich ins Fäustchen lachen. Die grossen Player wie Banken, Rohstoffkonzerne und Bauunternehmen verursachen um ein Vielfaches mehr klimaschädliche Emissionen. Der reichste Teil der Welt sei für 50 Prozent der CO₂-Emissionen verantwortlich.

Mobility-Pricing führe zu einer Zweiklassengesellschaft. Darunter würden vor allem diejenigen leiden, die nicht wählen könnten, wann sie unterwegs seien. Das seien Menschen mit weniger gut bezahlten Jobs, die ihre Arbeitszeiten nicht wählen könnten. Reiche hingegen könnten sich mit diesem System frei-

kaufen. Die Klimadiskussion dürfe nicht einseitig auf Einzelpersonen zielen. Genau das mache aber Mobility-Pricing. Es überwälze die Verantwortung an Einzelpersonen und lenke von den wahren Ursachen der Klimakrise ab.

Verlagerung zum ÖV und zum Fuss- und Veloverkehr

Kein Problem hat Kasper damit, dass die Juso nicht auf der gleichen Linie liegen wie die Mutterpartei. Differenzen mit der SP gebe es immer wieder. Die SP sei immerhin der Ansicht, dass es mit Mobility-Pricing nicht getan sei. Dies beweise etwa der Klimaplan der SP Baselland. «Wir sehen beim Mobility-Pricing die Gefahr, dass sich die Politik darauf ausruht», sagt Kasper.

Die SP Schweiz weist in ihrer Vernehmlassungsantwort darauf hin, dass Mobility-Pricing

nicht nur eine bessere Verteilung der Verkehrsströme im Tagesverlauf sein sollte, sondern auch eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum ÖV, zum Fuss- und Veloverkehr. Ein Mobility-Pricing-System müsse auch Vorgaben zur Nachhaltigkeit enthalten.

Noch hat der Bund das vorgesehene Gesetz für die Pilotprojekte nicht bereinigt. Zurzeit ist das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr und Energie (Uvek) daran, die eingereichten Projektideen zu bereinigen und zu konkretisieren. Damit wird die Frage geklärt, welche der vorgeschlagenen Pilotprojekte realisiert werden können. Im kommenden Jahr sollen dann die Machbarkeitsstudien erstellt werden. Geplant ist, dass das Gesetz am 1. Januar 2024 in Kraft tritt.

Thomas Dähler