

Motion**über eine Kantonsinitiative für eine Anpassung
der Rechtsgrundlage zur Realisierung
von Mobility-Pricing**

eröffnet am 9. Dezember 2013

Gestützt auf Artikel 160 Absatz 1 der Bundesverfassung reicht der Kanton Luzern folgende Kantonsinitiative ein: «Der Bund wird ersucht, die gesetzlichen Grundlagen für die Einführung eines Mobility-Pricing zu schaffen.»

Begründung:

Mobilität ist für die Menschen und die Volkswirtschaft unabdingbar. Das grosse Verkehrsvolumen im Kanton Luzern führt dazu, dass das Verkehrssystem heute auf den Luzerner Hauptverkehrsachsen und in den städtischen Agglomerationen in Spitzenzeiten an seine Kapazitätsgrenzen stösst.

Die Realität zeigt: Die Züge in der Rushhour sind überfüllt, und die Strassenverkehrsknotenpunkte in der Stosszeit permanent überlastet. Dies führt zu substantiellen wirtschaftlichen Verlusten. Gleichzeitig ist die Kapazitätsauslastung der im Grunde genommen gut ausgebauten Infrastruktur zu anderen Zeiten gering.

Um der zusätzlichen Nachfrage nach Verkehrskapazitäten während der verkehrsreichen Zeiten auf Strasse und Schiene nachzukommen, müssten riesige Investitionen getätigt werden. Dazu fehlen einerseits die finanziellen Mittel, andererseits ist der dafür nötige Raum in den Städten und Agglomerationen nicht vorhanden. Auch eine zusätzliche Überbauung von Kultur- und Grünflächen wäre erforderlich.

Gemäss der Definition des Bundesamts für Strassen (Astra) ist Mobility-Pricing eine «benützungsbezogene Abgabe für Infrastruktturnutzung und Dienstleistungen im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr.»¹ Die Anwendung von marktwirtschaftlichen Preismechanismen im Verkehr könnte einige Verkehrsprobleme lösen. Durch eine Preisdifferenzierung nach Zeit und Strecken kann das Verkehrsaufkommen reduziert oder gesteuert werden. Es gibt Beispiele von heute bereits erfolgreich umgesetzten Mobility-Pricing-Projekten in London, Stockholm oder Oslo.

Der dem Mobility-Pricing zugrunde liegende marktwirtschaftliche Grundgedanke kennen wir bereits in verschiedenen anderen Bereichen, wo eine zeitliche Preisdifferenzierung möglich ist. So werden zum Beispiel in der Hochsaison höhere Preise für Hotelübernachtungen und Flugreisen verlangt. Solche Preisdifferenzierungen sind erfahrungsgemäss wirtschaftlich, reduzieren Kapazitätsengpässe und führen zu einer regelmässigeren Auslastung der vorhandenen Infrastruktur.

¹ www.astra.admin.ch/themen/00901/

Projekte für Mobility-Pricing in verschiedenen Gemeinden sind bisher daran gescheitert, dass die gesetzlichen Voraussetzungen auf Bundesebene immer noch nicht vorhanden sind. Im Sinn der Subsidiarität bietet Mobility-Pricing den Städten und Gemeinden die Möglichkeit, die Verkehrsströme selbst zu regulieren.

Graber Michèle

Odermatt Samuel

Hess Ralph

Brücker Urs

Baumann Markus

Staubli David

Hofer Andreas

Meile Katharina

Töngi Michael

Froelicher Nino

Meyer Jörg

Fanaj Ylfete