

**Medienmitteilung**  
Bern, 5. Juli 2017

## **sgv lehnt Mobility Pricing-Versuche ab**

**Wer viel und auf beliebten Strecken zu attraktiven Zeiten fährt, soll gemäss Bundesrat mehr zahlen. Was auf dem Papier gut tönt, hat in der Umsetzung seine Tücken. Das Ergebnis nach einem Jahr mit Pilotversuchen ist äusserst mager. Am Beispiel des Kleinkantons Zug will der Bundesrat nun eine zusätzliche Wirkungsanalyse machen. Aus gewerblicher Sicht ist hinter diese Versuche und Mobility Pricing insgesamt ein grosses Fragezeichen zu setzen.**

Vor einem Jahr hat der Bundesrat verlauten lassen, dass er Pilotversuche mit Mobility Pricing durchführen will. Die stark schwankende Auslastung des Verkehrssystems stelle eine grosse Herausforderung dar. Während es in den Zügen und auf den Strassen am Morgen und am Abend eng werde, gebe es zu den anderen Tageszeiten meist noch freie Kapazitäten. Mobility Pricing bezweckt gemäss Vorstellung des Bundesrates, die Auslastung auf der Strasse und auf der Schiene zu glätten. Das Ergebnis des heute veröffentlichten Berichts über die Durchführung von Mobility-Pricing-Pilotversuchen ist äusserst mager. Grosse Ballungsräume wie Zürich sehen sich nicht als Experimentierfeld. Dafür will der Bund eine von ihm angestrebte Wirkungsanalyse ausgerechnet am Beispiel des kleinen Kantons Zug machen.

### **Kosten-Nutzen-Verhältnis hinterfragen**

Erfassungssysteme, Monitoring und Kontrollen machen entsprechende Installationen und ihre Wartung notwendig, was mit Investitionskosten verbunden ist. Damit stellt sich die Frage der kritischen Grösse des Versuchsraums und des Verhältnisses von Kosten und Nutzen. Auch angesichts der bisher sehr bescheidenen Versuchsergebnisse macht der Schweizerische Gewerbeverband sgv hinter die Wirkungsanalyse in Zug ein grosses Fragezeichen.

### **Belastung für das Gewerbe**

Mobility Pricing ist eine administrativ aufwändige und umfassende Verkehrslenkung, die sich für das Gewerbe als unbeeinflussbarer Kostentreiber entpuppt. Die Forderung nach „gleich-mässiger“ Auslastung der Verkehrsträger Strasse und Schiene ist nicht geeignet, die täglichen Herausforderungen des Gewerbes in der Verteilung der Güter zu erleichtern. 85 Prozent der Güterverteilung und insbesondere die Güterfeinverteilung finden auf der Strasse statt. Daran wird sich auch künftig nichts ändern. Für die KMU führt Mobility Pricing zwangsläufig zu einem Kostenschub. Die Folgen der Umverteilungsaktion durch Mobility Pricing werden die KMU und ihre Kunden deshalb in höheren Kosten zu spüren bekommen, weil die Unternehmerinnen und Unternehmer in der Regel weder Zeit noch Ort der Fahrten selbst wählen können. Die Kundschaft bestimmt, wann sie zu welchem Zeitpunkt und wo eine Strasse benutzen müssen. Der sgv lehnt solche Experimente ab.

Statt die Ressourcen in komplizierte Lenkungsaktionen zu setzen ist es zielgerichteter, wenn die Engpassbeseitigung rasch an die Hand genommen wird und die jährlich rund 25'000 Stautunden durch punktuelle Kapazitätsausbauten zügig reduziert werden.

**Weitere Auskünfte**

**Hans-Ulrich Bigler**, Direktor, Tel. 031 380 14 14, Mobile 079 285 47 09

**Dieter Kläy**, Ressortleiter, Tel. 031 380 14 45, Mobile 079 207 63 22

**Die Nummer 1:** Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der sgV 250 Verbände und gegen 300 000 Unternehmen.