

# MobiliPrix Schlussbericht

**Impressum**

**Herausgeberin**

Stadt Zürich  
Sicherheitsdepartement  
Departementssekretariat  
[stadt-zuerich.ch/sid](http://stadt-zuerich.ch/sid)

Mai 2022

**Fotografie**

re.ell AG

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Workshops</b>	<b>2</b>
2.1	Der Weg ist das Ziel	2
2.2	Workshop 1	2
2.3	Workshop 2	4
<b>3</b>	<b>Erkenntnisse</b>	<b>7</b>
3.1	Vorbemerkungen	7
3.2	Chancen und Risiken	7
3.3	Mehrheitsfähige Ziele	8
3.4	Modelle: Die Krux liegt im Detail	9
3.5	Weitere Erkenntnisse aus dem Prozess	10
<b>4</b>	<b>Ausblick</b>	<b>11</b>
	<b>Anhang</b>	<b>12</b>
	Teilnehmende Organisationen und Personen	12
	Weiterführende Dokumente	12

# 1 Ausgangslage

Mobility Pricing<sup>1</sup> könnte in der Stadt Zürich dazu führen, dass die Verkehrsspitzen gebrochen und die Verkehrsmengen reduziert werden. Am 13. Dezember 2019 hat der Bundesrat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) beauftragt, die rechtlichen Grundlagen für Pilotversuche mit Mobility Pricing zu schaffen sowie Kantone, Städte und Gemeinden zu suchen, die solche Versuche durchführen möchten.

Dass Mobility Pricing technisch machbar ist, belegen Beispiele im Ausland. Ein Sonderfall ist die Schweiz mit Blick auf den föderalen und politischen Weg zur mehrheitsfähigen Lösung. Vor diesem Hintergrund entschied sich die Stadt Zürich nicht für einen realen Pilotversuch, sondern für einen Pilotprozess unter dem Projekttitel «MobiliPrix»: In Workshops soll ein offener Austausch stattfinden, der Vertrauen schafft und zu gemeinsamen Erkenntnissen zu Chancen und Risiken eines Mobility Pricing für Zürich führt. Mit der Zürcher Verkehrskonferenz verfügt die Stadt Zürich über eine bewährte Institution, an der sich diverse Interessenorganisationen, die sich mit Verkehrsthemen befassen, beteiligen. Die Verkehrskonferenz erklärte sich bereit für eine Mitwirkung an diesem Prozess.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat die von der Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich eingereichte MobiliPrix-Projektskizze für interessant befunden und sich bereit erklärt, an den Workshops als Teilnehmer mitzuwirken. MobiliPrix ist jedoch kein Projekt im Sinne des vom Bundesrat am 3. Februar 2021 in die Vernehmlassung gegebenen Bundesgesetzes über Pilotprojekte zu Mobility Pricing; für die Durchführung von Workshops und Gedankenspiele bedarf es keiner neuen rechtlichen Grundlage.

<sup>1</sup> Der Bundesrat definiert Mobility Pricing als benützungsbezogene Abgaben für Infrastrukturnutzung und Dienstleistungen im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr mit dem Ziel der Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage (Konzeptbericht vom 29. Juni 2016, Mobility Pricing Ansätze zur Lösung von Verkehrsproblemen für Strasse und Schiene in der Schweiz).

## 2 Workshops

### 2.1 Der Weg ist das Ziel

Was müsste – in Zukunft – beachtet werden, damit ein Pricing-Modell in Zürich auch politisch tragfähig sein könnte? Darüber wurde im Herbst 2021 mit professioneller Moderation durch die Firma re.ell in zwei Workshops diskutiert.

Als Grundlage für die Diskussionen dienten vorgängig formulierte **Prozessziele:**

Wo liegen die Chancen und Risiken eines Zürcher Pricing-Modells? Was ist möglich, wo liegen die Grenzen? Welche Vorbehalte prägen die Diskussion? Mit «MobiliPrix» suchen die zuständigen Stadtratsmitglieder den offenen Austausch mit den Mitgliedern der Verkehrskonferenz.

Der Prozess zielt nicht auf die Definition eines Zürcher Modells mit Festlegung des perfekten Pricing-Systems. Vielmehr geht es um die Auslegeordnung und Diskussion der entscheidenden Parameter und Rahmenbedingungen, unter denen ein tragfähiges Pricing-Modell in Zürich möglich wäre und eingeführt werden könnte. In diesem Sinn ist «MobiliPrix» ein ergebnisoffener Prozess. Das heisst, es ist von zentraler Bedeutung, dieses komplexe Verkehrsthema während des gesamten Prozesses offen, unbefangen und unvoreingenommen zu diskutieren.

### 2.2 Workshop 1

Ziel des ersten Workshops vom 1. Oktober 2021 war, die Herausforderungen und den damit verbundenen Handlungsbedarf gemeinsam zu erkennen. Als Einstieg diente ein Fachinput unter dem Titel «Was darf's denn kosten, bitte?» von Projektleiter Christoph Lienhard (SID) zu Modellen und Geschichte der Bepreisung von Mobilität.



Die anschliessend in Arbeitsgruppen reflektierten Fallbeispiele von Verkehrsteilnehmenden mit individuellen Bedürfnissen, Alltagswegen und Reisezeitpunkten zeigten auf, welche Fragen es zu klären gilt: Zuständigkeiten (Stadt Zürich, Agglomeration, Kanton, Bund), Mehrheitsfähigkeit (Sozialverträglichkeit, Umwelt, Rechtsgleichheit, ...), Kosten und erwarteter Nutzen sowie Elastizitäten. Für die in den

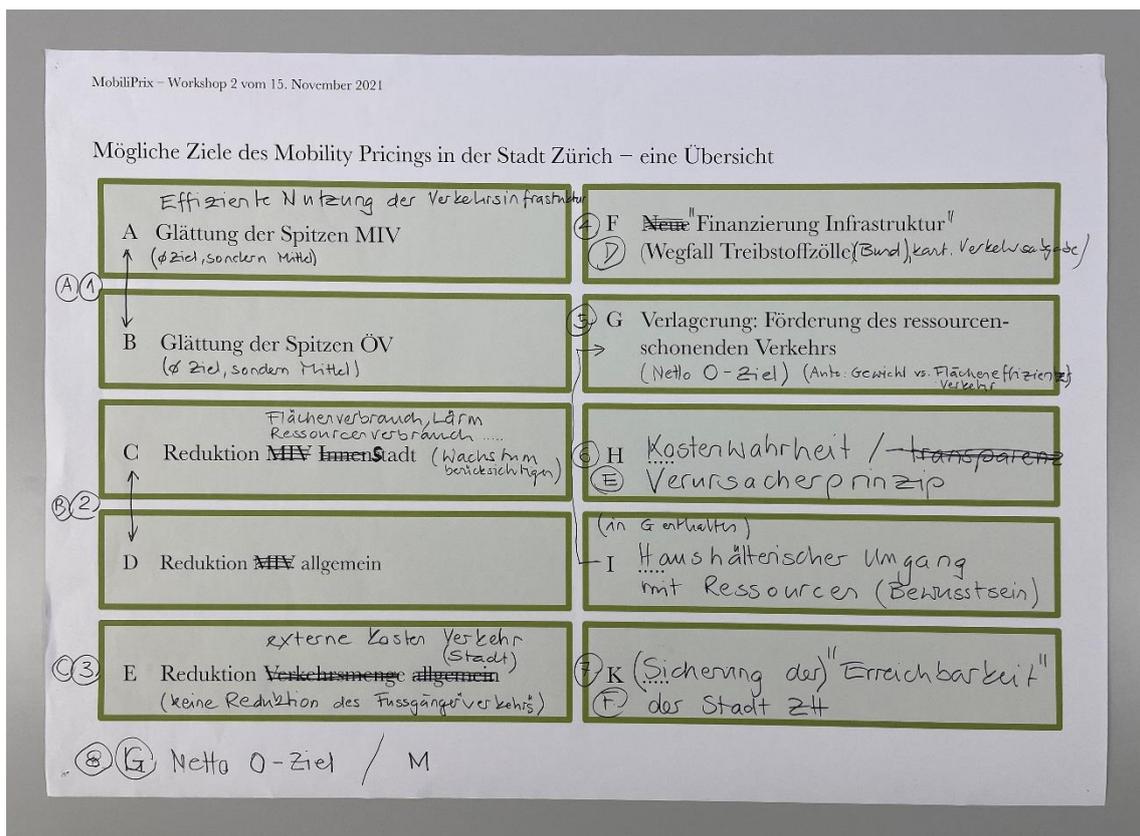


## 2.3 Workshop 2

Der zweite Workshop vom 15. November 2021 stellte mögliche Zielsetzungen sowie Pricing-Modelle ins Zentrum.

Auch er startete mit einem fachlichen Input: Prof. Dr. Beat Hintermann erläuterte unter dem Titel «Pigovian Transport Pricing: Internalisierung der externen Verkehrskosten im Feldexperiment» die Erkenntnisse einer am 4. Oktober 2021 publizierten Studie der Universität Basel, ETH Zürich und ZHAW.

Anschliessend wurde im Plenum eine aus den Diskussionen des ersten Workshops erarbeitete Übersicht möglicher Ziele eines Mobility Pricings in der Stadt Zürich diskutiert: Welche Ziele sollen verfolgt werden, um einen Beitrag zur Lösung der anstehenden verkehrlichen Herausforderungen zu leisten – unter Berücksichtigung sowohl der individuellen Sicht als auch der übergeordneten Perspektiven?



Zu den «konsolidierten» möglichen Zielen, die sich aus dieser Diskussion ergaben, wurde ein Stimmungsbild mit Mentimeter erstellt. Sie waren zudem eine Grundlage für die nachfolgende Gruppenarbeit.

# Baukastensystem Mobility Pricing

## Ziele

- A Effiziente Nutzung Infrastruktur**
- B Reduktion Ressourcenverbrauch / Lärm / ...**
- C Reduktion externe Kosten Verkehr**
- D Finanzierung Infrastruktur**
- E Verursacherprinzip und Kostentransparenz**
- F «Erreichbarkeit» Stadt**
- G Netto-Null – Klimaziel der Stadt Zürich**

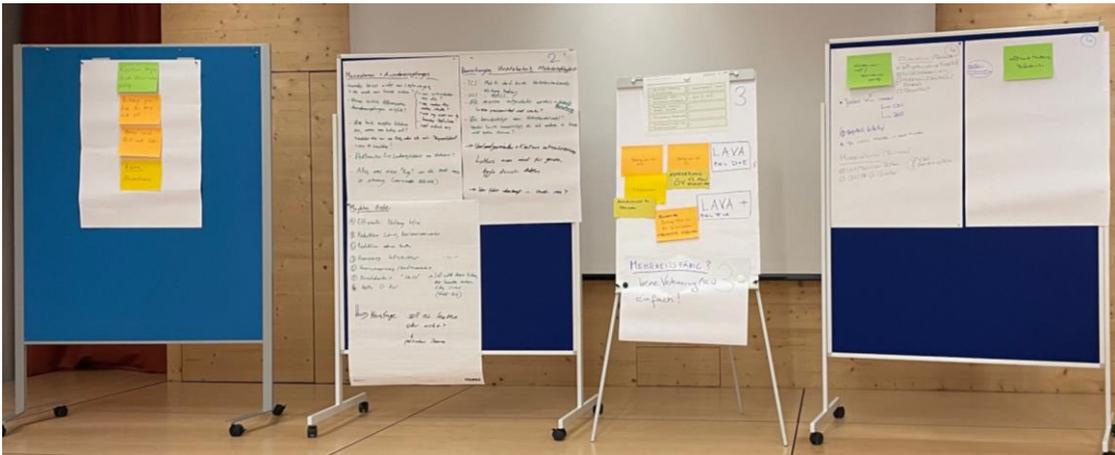
## Massnahmen

	Zeit (Spitzen-/Randzeiten, wochentags, ...)	Ort (Zone, Gebiet, Abschnitt, ...)	Jeder Kilometer kostet
	Betrag MIV zu Spitzenzeiten	Betrag ÖV zu Spitzenzeiten	Betrag MIV + ÖV zu Spitzenzeiten
	....	....	....
	Vergünstigungen MIV in Randzeiten	Vergünstigungen ÖV-Nutzung in Randzeiten	Vergünstigungen MIV + ÖV in Randzeiten
	....	....	....
	Betrag pro km MIV im Gebiet	Betrag pro km ÖV im Gebiet	Betrag pro km MIV + ÖV im Gebiet
	Betrag Einfahrt MIV ins Gebiet	.....	....
	Betrag pro km MIV	Betrag pro km ÖV	Betrag pro km MIV + ÖV
	.....	.....	....

## Ausnahmeregelungen / Erleichterungen

Soziales	«Härtefälle»		
	Menschen mit Behinderungen		
	StudentInnen / SchülerInnen		
	....		
MIV	mit fixen Arbeitszeiten	Emissionen	Gewicht
	mit Früh-/Spät-/Nachschicht	Belegung Auto	....
	....	....	....
Arbeitnehmende	....	....	....
	....	....	....
	....	....	....
Andere	....	....	....
	....	....	....
	....	....	....
Gewerbe	Taxi u.ä.	Kuriere	....
	Handwerker	Liefersdienste	....

Vier Kleingruppen erarbeiteten Mobility-Pricing-Modelle und diskutierten, welche Kombination von Pricing-Massnahmen wesentliche Beiträge zur Erreichung welcher Zielsetzungen leisten würden und unter welchen Bedingungen die Massnahmen mehrheitsfähig werden könnten. Die vier anschliessend im Plenum präsentierten Pricing-Modelle zeigten unterschiedliche Herangehensweisen und daraus resultierend differenzierte und umstrittene Konzeptansätze.



## 3 Erkenntnisse

### 3.1 Vorbemerkungen

Die MobiliPrix-Workshops waren als offene Diskussion von Parametern und Rahmenbedingungen, unter denen ein tragfähiges Pricing-Modell in Zürich möglich wäre, angelegt. Die Erkenntnisse haben nicht den Anspruch, die Frage, welches konkrete Pricing-Modell in Zürich mehrheitsfähig wäre, abschliessend zu beantworten.

Die Diskussionen führten über die Stadtgrenzen hinaus: Unter dem Titel Mobility Pricing erscheinen **landesweite Lösungen** sinnvoll, allenfalls mit örtlichen und zeitlichen Differenzierungen. Diese Lösungen sind aus urbaner Sicht mitzugestalten.

In den Workshops zeigte sich zudem grosse Bereitschaft, **neue Bepreisungsmodelle für den MIV und den ÖV** zu diskutieren. Dies nicht zuletzt wegen der Notwendigkeit neuer Finanzierungsmodelle für die Verkehrsinfrastrukturen.

### 3.2 Chancen und Risiken

Bereits der breit gefächerte Kreis an Workshop-Teilnehmenden zeigt: Mobility Pricing wird mehrheitlich als **interessantes Instrument** für die gegenwärtigen und künftigen verkehrlichen Herausforderungen betrachtet.

Dass die wachsende Mobilitätsnachfrage zu Kapazitätsengpässen führt, ist unbestritten. Das Angebot an Strassen und öffentlichen Verkehrsmitteln ist nicht unbegrenzt ausbaubar. Die Wahrnehmung des aktuellen **Problemdrucks** ist aber unterschiedlich. Zumindest auf dem eigentlichen Stadtgebiet wird Stau mehrheitlich nicht als vordringlichstes Problem gesehen – sondern eher die Verkehrsbelastung insgesamt oder die Verlässlichkeit bei der Planung der Reisezeiten. Ausreichende Parkierungs- und Güterumschlagsmöglichkeiten erscheinen namentlich für das Gewerbe als aktuell noch dringenderes Bedürfnis, während andere Interessengruppen sich mehr Fläche für Fuss- und Veloverkehr sowie für Begrünungen zur Hitzeminderung in Zeiten des Klimawandels wünschen. Auch der öffentliche Verkehr benötigt Platz und Priorisierung im Verkehrsraum, um seine Aufgabe als wichtigstes städtisches Verkehrsmittel zu erfüllen. Allgemein erwartet wird, dass der Problemdruck mit weiterem Bevölkerungswachstum in Stadt und Agglomeration künftig zunehmen wird.

Mobility Pricing ist somit als eine **Chance im Kontext weiterer verkehrspolitischer Massnahmen inklusive neuer Finanzierungsmöglichkeiten** zu verstehen.

Ein erkanntes **Risiko** von Mobility Pricing liegt darin, dass es mit hoher Wahrscheinlichkeit diejenigen Menschen am stärksten trifft, die von höheren Verkehrskosten zu Spitzenzeiten besonders stark betroffen wären und die zugleich kaum Ausweichmöglichkeiten haben, also etwa Angestellte mit fixen Arbeitszeiten oder

in Schichtarbeit mit vergleichsweise tiefen Löhnen. Damit stellt sich die Frage der **Sozialverträglichkeit**.

Der naheliegende Ansatz, diese Problematik mit einem Ausnahmekatalog zu lösen, droht in aufwändigen Debatten über Einzelprivilegien zu münden und wäre in der Umsetzung mit hohem Verwaltungs- und Kontrollaufwand verbunden. Demgegenüber kann die Haltung vertreten werden, dass diese soziale Herausforderung nicht verkehrspolitisch, sondern sozialpolitisch beantwortet werden müsste. Eine rein ökonomische Betrachtung schliesslich verweist auf den Markt: Lohnarbeit, die Pendeln zu Stosszeiten verlangt, müsste höher entschädigt werden.

In ähnlicher Weise stellt sich die Frage, ob das **Gewerbe**, das oftmals zu bestimmten Zeiten verkehren muss und kaum auf den ÖV umsatteln kann, zu privilegieren wäre. Seine Interessenvertretungen fordern Ausnahmeregelungen für betroffene KMU. Ein anderer Ansatz wäre auch hier, den Markt spielen zu lassen und die Verkehrskosten wie bis anhin auf die Kundinnen und Kunden abzuwälzen. Kürzere Wegzeiten – durch die Glättung von Verkehrsspitzen – müssten umgekehrt natürlich ebenfalls zu Buche schlagen.

**Befürchtungen** bestehen hinsichtlich eines möglichen Verlusts der Bequemlichkeit der Nutzung des öffentlichen Verkehrs, wenn anstelle von Abonnements komplexere Tarifmodelle zur Anwendung kämen. Hier könnte die Digitalisierung Chancen bieten, indem sie den bisherigen Komfort (kein Billett lösen – einfach einsteigen) mit einer verursachergerechteren wie transparenten Preispolitik verbinden könnte.

### **3.3 Mehrheitsfähige Ziele**

Unabdingbar für die Akzeptanz neuer Bepreisungsmodelle ist das transparente Ausweisen der **übergeordneten Ziele**, die damit verfolgt werden. Es ist hilfreich, verschiedene Ziel-Ebenen auseinanderzuhalten: So kann die Glättung von Verkehrsspitzen als Ziel verstanden werden oder aber als Mittel zum übergeordneten Ziel einer effizienten Nutzung der Verkehrsinfrastruktur.

Zu den meisten der möglichen Zielsetzungen bestehen unterschiedliche Positionen. Die grösste Akzeptanz dürften **Verursacherprinzip und Kostenwahrheit** finden; beides erfährt als Ziel eines Mobility Pricings breite Zustimmung. Dass externe Kosten<sup>2</sup> internalisiert werden sollen, leuchtet ein.

<sup>2</sup> Als externe Verkehrskosten können alle gesellschaftlichen Lasten verstanden werden, welche nicht von den Nutzerinnen und Nutzern selbst getragen werden. Im Idealfall sind dies gemäss der im Workshop 2 vorgestellten Studie von Axhausen, Hintermann et al.: Emissionen von Schadstoffen, Lärm und Treibhausgasen, Sicherheitsrisiken und Gesundheitseffekte, Sitzplatzmangel im öffentlichen Verkehr und Stau auf den Strassen, aber auch die Betriebs- und Unterhaltskosten für die Verkehrsinfrastruktur (Empirical analysis of mobility behavior in the presence of

Als **Knacknuss** erwies sich hingegen die Frage, ob durch Mobility Pricing eine **Verkehrslenkung** erzielt werden soll, bzw. ob damit beispielsweise Verschiebungen des modal Split angestrebt werden sollte. Erwartungsgemäss bestehen dazu unterschiedliche Positionen.

Zentral ist weiter die Frage der Mittelverwendung. Mehrheitlich auf Ablehnung stösst eine **reine Infrastrukturfinanzierung** als Zielsetzung von Mobility Pricing. Das bedeutet im Umkehrschluss aber nicht, dass die Notwendigkeit neuer Lösungen für die mit der Elektrifizierung schwindenden Treibstoffabgaben beim Bund und die Verkehrsabgaben beim Kanton in Abrede gestellt würde. Dieser Handlungsdruck kann als Chance begriffen werden.

Bei **neuen Bepreisungsmodellen im öffentlichen Verkehr** gilt es dem **Risiko einer ungewollten Verlagerung** vom ÖV zum MIV entgegenzuwirken. Zudem haben städtische Quartierbuslinien oder Angebote des öffentlichen Verkehrs in Randstunden mitunter einen schlechten Kostendeckungsgrad. Die ungefilterte Übernahme des Verursacherprinzips kann hier zu einem Angebotsabbau im flächendeckenden ÖV und zu einer Konzentration auf wirtschaftlichere Hauptlinien führen. Hier dürften flankierende Massnahmen mehrheitsfähig sein. Zu beachten sind auch die obenerwähnten Befürchtungen hinsichtlich eines Attraktivitätsverlusts gegenüber heutigen Abonnenten, die eine einfache Nutzung erlauben.

Mobility Pricing muss einfach verständlich und die Ziele müssen nachvollziehbar sein. Die **Kommunikation** muss von Beginn an klar und nachvollziehbar sein. Auch allfällige Ausnahmen und Privilegien müssen erklärbar sein.

### **3.4 Modelle: Die Krux liegt im Detail**

Im Prozess MobiliPrix zeigte sich deutlich, dass ein einfaches Konzept gefragt ist. So führten die Diskussionen in denjenigen Kleingruppen zu einem tragfähigen Kompromissvorschlag, wo ein **simples "jeder Kilometer kostet"** am Anfang stand und auf Ausnahmen weitgehend verzichtet wurde.

Umgekehrt erwies sich der Ansatz, zuerst bei den Ausnahmeregelungen eine Einigung zu suchen, als schwierig bis unmöglich. Je konkreter es wird, umso mehr gehen die Meinungen auseinander und umso schwieriger wird es, Gemeinsamkeiten zu finden. Ein vollkommen sozialverträglich ausgestaltetes Mobility Pricing-Modell erscheint kaum erreichbar. Es liegt in der Logik von Pricing-Ansätzen, ihre Wirkung über spürbare ökonomische Auswirkungen zu entfalten.

### 3.5 Weitere Erkenntnisse aus dem Prozess

Die Versuchsanlage der Workshops ermöglichte einen offenen Austausch. Wichtig war dabei auch die Klarstellung, dass die Stadt Zürich derzeit keinerlei Kompetenzen hat, Mobility Pricing einzuführen.

Die individuelle Perspektive (Wem nützt und wem schadet Mobility Pricing?) als Ausgangspunkt für den ersten Workshop erwies sich als schwierige Basis für Kompromisse, betont sie doch die Differenzen. Die übergeordnete Perspektive (Wo haben wir gemeinsame Ziele?) im zweiten Workshop ermöglichte zielführendere Diskussionen.

Das Thema Mobility Pricing bringt zwangsläufig eine **ökonomische Perspektive** mit sich. Diese steht bei verkehrspolitischen Debatten in der Stadt Zürich nicht immer im Vordergrund. Damit begünstigt das Thema das Bewusstsein, dass es nicht (nur) um Gebühren geht, die einzelne Verkehrsteilnehmende entrichten sollen, sondern um Gesamtkosten, die zu finanzieren sind.

Schliesslich bleibt als ebenso naheliegende wie wichtige Erkenntnis: **Es gibt kein «NICHT-Pricing»**. Bereits heute bezahlen die Nutzerinnen und Nutzer, aber eben auch die Allgemeinheit. Wie die historisch gewachsene Preislandschaft angepasst werden soll, wer also wofür wieviel bezahlen soll, wird in den nächsten Jahren politisch zu entscheiden sein.

## 4 Ausblick

MobiliPrix hat gezeigt, dass ein neues Bepreisungsmodell im Verkehr unter verschiedenen Perspektiven durchaus Chancen bietet und mehrheitsfähig werden könnte. Im Vordergrund steht dabei eine nationale Lösung im Sinne des Verursacherprinzips und konkret eine Kilometerabgabe sowohl für MIV als auch für ÖV. Zu vermeiden gilt es dabei aber eine ungewollte Verlagerung vom ÖV zum MIV; an einer solchen besteht von keiner Seite Interesse. Umstritten ist die Ergänzung der Abgabe mit örtlichen und zeitlichen Zuschlägen, namentlich dann, wenn diesen eine Lenkungswirkung zugeschrieben wird.

Ob sich die Frage der konkreten Ausgestaltung von Mobility Pricing in Zukunft überhaupt stellt, hängt von weiteren Entscheiden auf Bundes- und Kantonsebene ab. Eine Gesetzes- und Verfassungsgrundlage für ein dauerhaftes Mobility Pricing ist jedenfalls noch für mehrere Jahre nicht zu erwarten.

Die Vertretungen der Stadt Zürich setzen sich in den städteübergreifenden Gremien, namentlich im Schweizerischen Städteverband, dafür ein, dass die auf Bundesebene nötigen rechtlichen Grundlagen für eine Einführung von Mobility Pricing geschaffen werden. Parallel dazu unterstützen die städtischen Vertretungen auf kantonaler Ebene die Prüfung neuer Bepreisungsmodelle, insbesondere im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), der für die Tarife im ÖV zuständig ist.

Dem Stadtrat wird zudem empfohlen, in seinen bestehenden Handlungsfeldern Mobility Pricing als mögliches Instrument der Zukunft weiterzuverfolgen. Spätestens mit der Schaffung der nötigen rechtlichen Grundlagen ist Mobility Pricing in städtischen (Verkehrs-)Strategien<sup>3</sup> mit zu berücksichtigen.

<sup>3</sup> In seinem Bericht betreffend Klimaschutzziel Netto-Null 2040, Teilrevision Gemeindeordnung ([STRB Nr. 381/2021](#)), hat der Stadtrat bereits darauf hingewiesen, dass die Einführung von Mobility Pricing einen Beitrag zur Reduktion der direkten Treibhausgasemissionen leisten könnte.

# Anhang

## Teilnehmende Organisationen und Personen

### Organisationen aus der Verkehrskonferenz:

Touring Club Schweiz TCS, Sektion Zürich: Andreas Häuptli, Reto Cavegn  
Automobilclub der Schweiz ACS, Sektion Zürich: RuthENZler, Lorenz Knecht  
Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Sektion Zürich: Gabi Petri, Markus Knauss  
RoadCross Schweiz: Willi Wismer, Stéphanie Kebeiks  
Behindertenkonferenz Kanton Zürich BKZ: Beni Ammeter  
Gewerbeverband der Stadt Zürich: Nicole Barandun  
KMU- und Gewerbeverband des Kantons Zürich: Thomas Hess  
City Vereinigung Zürich: Milan Prenosil, Andreas Zürcher  
Fussgängerverein Zürich: Christian Thomas

### Vertretungen der öffentlichen Hand:

Bundesamt für Strassen: Roman Rosenfellner  
Regionale Leitzentrale Verkehrsraum Zürich / Amt für Mobilität Kanton Zürich: Roland Frei  
Zürcher Verkehrsverbund ZVV: Dominik Brühwiler  
Universität Basel, Wirtschaftswissenschaftliche Fakultät: Beat Hintermann

### **Stadt Zürich:**

Sicherheitsdepartement: Stadträtin Karin Rykart, Christoph Hiller, Christoph Lienhard  
Tiefbau- und Entsorgungsdepartement: Stadtrat Richard Wolff  
Departement der Industriellen Betriebe: Stadtrat Michael Baumer  
Dienstabteilung Verkehr: Esther Arnet  
Tiefbauamt: Simone Rangosch, Nicola Nübold  
Verkehrsbetriebe: Marco Lüthi, David Sorg  
Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich: René Estermann, Rainer Zah  
Stadtentwicklung: David Weber

## Weiterführende Dokumente

### **Bundesrat, Bundesamt für Strassen ASTRA sowie Studien in dessen Auftrag:**

- [Empirical analysis of mobility behavior in the presence of Pigovian transport pricing \(Juli 2021\)](#)
- [Vernehmlassungsvorlage Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing \(3. Februar 2021\)](#)
- [Wirkungsanalyse am Beispiel der Region Zug sowie Abklärungen zu technischer Machbarkeit und Datenschutz – Bericht an den Bundesrat \(13. Dezember 2019\)](#)
- [Technologie und Datenschutz \(18. April 2019\)](#)
- [Wirkungsanalyse am Beispiel der Region Zug Schlussbericht \(18. April 2019\)](#)

- [Ausländische Erfahrungen mit PricingSystemen im Verkehr \(11. April 2019\)](#)
- [Bericht über die Abklärung zur Durchführung von Pilotversuchen \(19. Juni 2017\)](#)
- [Konzeptbericht Mobility Pricing Ansätze zur Lösung von Verkehrsproblemen für Strasse und Schiene in der Schweiz \(29. Juni 2016\)](#)
- [Mobility Pricing Synthesebericht \(7. Dezember 2007\)](#)

