



Verkehrstag 2014

Berner

Nutzerfinanzierung –
Wie viel ist uns unsere Mobilität wert?

Freitag, 22. August 2014
Bern Wankdorf, Feusi Bildungszentrum

Bau-, Verkehrs und
Energiedirektion des Kantons
Bern

Hinweis:

Die Präsentationen der Referate sowie Informationen zu früheren Ausgaben des Berner Verkehrstages finden Sie unter www.bernerverkehrstag.ch !



Inhaltsverzeichnis

Nutzerfinanzierung Wie viel ist uns unsere Mobilität wert?

Eröffnungsrede

Barbara Egger-Jenzer
Regierungspräsidentin Kanton Bern

Zwischen Gerechtigkeit und Effizienz: Der Preis der Mobilität

Prof. Dr. Gunter Stephan
Ökonom Universität Bern

Start-up im Schienenverkehr: Erfahrungen eines Newcomers

Benedikt Weibel
Präsident Aufsichtsrat Westbahn

Nutzerfinanzierung: Ja - Tariferhöhungen: Nein?

Ueli Stückelberger
Direktor Verband öffentlicher Verkehr VöV

Innovatives Mobility Pricing – Nachhaltige Strassenfinanzierung und intelligentes Verkehrsmanagement statt Stau!

Josef A. Czako
International Road Federation, Chairman IRF Policy Committee on ITS,
Kapsch TrafficCom

Ist die Zeit reif für Road Pricing?

Thomas Rühl
Head of Regional Research, Credit Suisse

Risiken der Nutzerfinanzierung

Peter Goetschi
Zentralpräsident TCS

Eröffnungsrede

Nutzerfinanzierung - Wie viel ist uns unsere Mobilität wert?

Barbara Egger-Jenzer
Regierungspräsidentin
Direktorin der Bau-, Verkehrs und
Energiedirektion des Kantons Bern

Sehr geehrte Damen und Herren

Es freut mich, Sie zum Berner Verkehrstag 2014 begrüßen zu dürfen. Sie denken jetzt vielleicht, dieser Satz sei eine Floskel. Aber es ist nicht selbstverständlich, dass ich Sie heute begrüßen darf. Denn der Verkehrstag wäre beinahe dem kantonalen Sparprogramm zum Opfer gefallen. Glücklicherweise haben wir aber doch noch einen Weg gefunden, den Verkehrstag - dank Ihren Teilnahmegebühren und sehr viel Eigenleistungen - einigermaßen selbsttragend zu organisieren. Ohne Nutzerfinanzierung, wäre der Verkehrstag wohl kaum zu retten gewesen. Damit wären wir schon beim Thema: Nutzerfinanzierung im Verkehr. Es ist ein Thema, das sich mehr oder weniger aufgedrängt hat. Beim ÖV haben wir ja mit der FABI-Vorlage bereits eine Erhöhung der Nutzerfinanzierung beschlossen. Die Trassenpreise werden erhöht, und die Transportunternehmungen wälzen das jetzt auf die Passagiere ab. Beim MIV diskutieren wir jetzt die NAF-Vorlage. Für mich ist es eigentlich klar, dass dieser neue Strassen-Fonds ohne höhere Nutzerfinanzierung nicht genügend geäuft werden kann.

Der letzte Verkehrstag stand im Zeichen der Zukunft. Zukunftsforscher Matthias Horx hat uns seine Vision einer Zukunft präsentiert, in der die Menschen urban, vernetzt und flexibel leben. Das Bedürfnis nach Mobilität bleibt dabei eine Konstante. Horx meint, dass dabei die Qualität des Reisens noch wichtiger wird. „Das wird bestimmt nicht ganz günstig“ ist es mir damals schon durch den Kopf gegangen. Jetzt sind wir also wieder in der Gegenwart angekommen und müssen uns überlegen, wie wir die Mobilität zukunftstauglich ermöglichen und finanzieren wollen. Und da kommen wir eben nicht darum herum, uns auch über die Nutzerfinanzierung Gedanken zu machen.

Heute werden die Kosten des Verkehrs ja zu einem grossen Teil von der öffentlichen Hand getragen. Mobilität ist ein Gut, das wir zu einem relativ günstigen Preis anbieten. Und ich kann ihnen sagen, die Geschäfte laufen auch demensprechend gut in meinem Laden. Die Nachfrage nach Mobilität ist gross und wachsend. Schade ist nur, dass ich nicht in der Privatwirtschaft bin, sonst hätte ich mir schon lange eine goldene Nase verdient. Nein, die grosse Nachfrage macht meine Direktion nicht reich, sie belastet sogar die Staatskasse. Und verursacht auch noch negative Nebenwirkungen wie Lärm, Landverbrauch und CO₂-Ausstoss.

Wenn ich mit Fachleuten rede, sind sich alle weitgehend einig: Nutzerfinanzierung heisst mehr Effizienz. Es wird sparsamer mit dem kostbaren Gut Mobilität umgegangen. Angebot und Nachfrage nach Verkehrsinfrastrukturen werden besser ausbalanciert. Über Fachkreise hinaus hat sich die Begeisterung allerdings noch nicht durchgesetzt. Das haben wir gerade bei der verlorenen Abstimmung zur Autobahnvignette 2013 wieder gesehen. Dies, obwohl der Leidensdruck durchaus stärker wird. Verkehrsüberlastung und Staus haben in den letzten Jahren stark zugenommen. Dies verursacht Kosten in Milliardenhöhe, wenn die Leute im Stau

stehen, anstatt etwas Sinnvolles zu tun. Mit einer intelligenten Bepreisung könnte das Problem gelöst werden. Das haben wir mit unserer Roadpricing-Studie am konkreten Beispiel von Bern bereits 2012 aufgezeigt.

Heute ist es ja so, dass die Strasseninfrastruktur beim Kanton und bei den Gemeinden zu einem grossen Teil aus der Staatskasse finanziert wird. Und die externen Kosten für Unfälle, Lärm, Umweltverschmutzung und so weiter werden von der Allgemeinheit getragen. Trotzdem fühlt sich die Autolobby als „Milchkuh der Nation“. Hier stellt sich für mich schon die Frage, wie wir mit diesem Widerspruch umgehen. Am meisten von einem Mobility Pricing profitieren würden eigentlich die Autofahrer, die von Stau und Verkehrsüberlastung befreit würden und auf hervorragende Infrastrukturen zählen könnten. Daher dürfte es eigentlich nicht so schwierig sein, die Autolobby für diese Anliegen zu gewinnen.

Beim ÖV decken die Billettpreise nur etwa die Hälfte der Betriebskosten. GA-Besitzer bezahlen im Durchschnitt gerade mal 10 Rappen pro Kilometer. Trotzdem höre ich immer wieder die Klage, der ÖV sei zu teuer. Dies zeigt sich beispielsweise auch bei unserer kantonalen Umfrage zur Zufriedenheit mit dem ÖV. Dort fragen wir die Leute jeweils, was sie am ÖV gut finden und was weniger gut. Und bei den Unzufriedenen steht seit Jahren ein Grund immer an oberster Stelle: Der Preis, der eben zu teuer sei.

Aus der fachlichen Optik kennen wir die ganzen Kosten, die der Verkehr verursacht. Und da sind wir versucht zu sagen, die Leute seien einfach verwöhnt, weil der ÖV schon immer zu billig war. Aber es wäre falsch, die Meinung der Bevölkerung nicht ernst zu nehmen. Denn grundlos sind die Klagen nicht. Die ÖV-Nachfrage ist durchaus preissensitiv. Über die letzten zehn Jahre gesehen, hat der ÖV dank des verbesserten Angebots stark zugelegt. Das war politisch so gewollt. Jetzt gerade in den letzten Jahren war das Wachstum bei den Berner Transportunternehmungen nicht mehr so gross. Bei den einen geht's ein bisschen hoch, bei den anderen ein bisschen runter. Die saftigen Preiserhöhungen in den letzten Jahren haben das Wachstum begrenzt.

Das zeigt, dass die ÖV-Preise eben schon in einem Bereich sind, wo sie Auswirkungen haben. Und man darf auch nicht vergessen, dass die Kostenstrukturen zwischen ÖV und Auto unterschiedlich sind. Beim Auto ist ja vor allem die Anschaffung teuer. Wenn der Benzinpreis ein paar Rappen steigt, ist das in den Gesamtkosten kaum spürbar. Beim ÖV hingegen ist jede Preiserhöhung sofort spürbar. Demensprechend reagieren die Kunden auch sehr schnell.

Beim vorletzten Verkehrstag haben wir über die Grenzen des Wachstums gesprochen. Und wir waren uns einig, dass eine Trendumkehr nicht unmittelbar vor der Tür steht. Daran hat sich in Zwischenzeit nichts geändert. Das Bedürfnis nach Mobilität bleibt hoch und wachsend. Für mich ist es nach wie vor ein prioritäres Ziel, dass das Verkehrswachstum auf den ÖV und den Langsamverkehr gelenkt wird. Deshalb müssen wir auch bei der Nutzerfinanzierung das Gesamtsystem im Blick haben. Wenn wir jetzt beim ÖV die Preisschraube anziehen und damit eine Rückverlagerung auf den MIV bewirken, wäre das höchst kontraproduktiv. Selbstverständlich geht es nicht darum, die Verkehrsmittel gegeneinander auszuspielen. Aber wir müssen Sorge zum Gesamtsystem tragen und das heisst eben, dass der MIV nicht aus dem Ruder laufen darf.

Mobility Pricing könnte auch heissen, dass die Preise zeitlich differenziert werden. So könnten die Spitzen gebrochen und eine gleichmässiger Auslastung der Infrastruktur erreicht werden. Mit der Einführung der elektronischen ÖV-Karte, die 2015 geplant ist, werden die Voraussetzungen eigentlich schon geschaffen, um die Preise zeitlich abzustufen zu können. Auch im Strassenverkehr sind solche Systeme eigentlich problemlos umsetzbar. Dafür gibt es zahlreiche Beispiele aus dem Ausland.

Aber auch hier haben wir die Bevölkerung definitiv noch nicht überzeugt. Zeitliche Preisdifferenzierungen lösen in der Bevölkerung gar keine Begeisterung aus. Aber ich denke, hier müssen wir dran bleiben und Überzeugungsarbeit leisten. Durch eine bessere Auslastung der vorhandenen Infrastruktur wäre natürlich sehr viel an Effizienz zu gewinnen. Wir sind ja heute mit unseren Infrastrukturen bereits auf einem hohen Niveau. Noch höher zu kommen, wird immer schwieriger. An den neuralgischen Stellen haben wir ja kaum noch Handlungsspielraum. Da braucht es immer raffiniertere Lösungen, und die gehen natürlich ins Geld. Wenn wir dank einer besseren Auslastung weniger Ausbauen müssen, haben wir viel gewonnen. Soweit die Ausgangslage, wie sich aus meiner Sicht im Kanton Bern präsentiert. Jetzt wollen wir diskutieren, wie es mit der Nutzerfinanzierung weitergehen soll. Das Thema ist hochaktuell. Ich gehe davon aus, dass sich da in den nächsten Jahren durchaus etwas tun wird. Auch das UVEK hat ja angekündigt, demnächst Ergebnisse seiner Abklärungen zu veröffentlichen. Somit ist jetzt der richtige Zeitpunkt für eine Diskussion. Es freut mich, dass wir auch dieses Jahr wieder hochkarätige Referenten gewinnen konnten. Jetzt bin ich gespannt auf deren Beiträge.

Zwischen Gerechtigkeit und Effizienz: Der Preis der Mobilität

Abstract

Prof. Dr. Gunter Stephan
Ökonom Universität Bern

Mobilität, sei dies zu Fuss, per Bahn, mit dem Auto oder Flugzeug, ist zu einer Selbstverständlichkeit, ist zentral für die Bewältigung der vielfältigen Herausforderungen unseres Alltags geworden. Dies war nicht immer so. Noch vor 200 Jahren betrug die durchschnittliche Verkehrsleistung pro Tag und Person nur etwa ein Zehntel im Vergleich zu heute, während im selben Zeitraum die individuellen Kosten um den Faktor zehn gesunken sind. Möglich wurde dies durch technischen Fortschritt, aber auch durch eine Vielzahl direkter und indirekter, offener und versteckter Subventionen. So tragen Mobilitätsnutzerinnen nur einen Teil der tatsächlichen volkswirtschaftlichen Kosten. Allein in der Schweiz beziffern sich die externen Kosten des Verkehrs (Unfall, Gesundheit, Naturschäden, Lärm, Auswirkungen auf das Klima) auf etwa 9 Milliarden Franken jährlich und sind damit Kosten der Mobilität, die kollektiv von gegenwärtigen und künftigen Generationen getragen, aber den Verursacherinnen nicht in Rechnung gestellt werden.

Leisten wir uns also zu viel, über das gesellschaftliche Optimum hinausgehende Mobilität zu zu niedrigen Kosten? Vergeuden wir damit volkswirtschaftliche Ressourcen wie Kapital und Arbeit, und schaffen dabei noch mehr Umweltverschleiss und Zersiedelung? Umgekehrt stellt sich die Frage: Lässt sich durch Kostenwahrheit und strikte Umsetzung des Verursacherprinzips optimale Mobilität herstellen oder wird so soziale Ungerechtigkeit geschaffen, weil eine Steigerung der Mobilitätskosten die ärmeren Haushalte wesentlich stärker als gut Verdienende belastet? Wird Mobilität am Ende zum Luxusgut? Oder können, entsprechende kompensierende Massnahmen vorausgesetzt, alle, die Umwelt, Arme wie Reiche gleichermassen profitieren. Unbegrenzte Mobilität ist wohl kein Menschenrecht. Wohl aber freier Zugang zu Mobilität zu wahren Kosten.

Start-up im Schienenverkehr: Erfahrungen eines Newcomers

Abstract

Benedikt Weibel
Präsident Aufsichtsrat Westbahn

Jedes Startup durchgeht einen langen Weg von der Idee bis zur Realisierung. Das war auch bei der WESTbahn so. 2007 hatte ein ehemaliger Fernverkehrschef der ÖBB die Idee, zwischen Wien und Salzburg ein Konkurrenzprodukt zur ÖBB aufzubauen. Es mussten Investoren gefunden werden, geeignetes Rollmaterial, ein Finanzierungskonzept und ein Kernteam für die Projektarbeit. Kern jeden Startups ist ein Businessplan, der letztlich die Basis für den Entscheid eines Investors bildet. Leider gilt eine fundamentale Wahrheit: Businesspläne sind immer falsch. Oder umgekehrt gesagt: sie können gar nicht richtig sein. Es sind zu viele Parameter, die geschätzt werden müssen. Prognosen über die zeitliche Entwicklung eines Geschäftes sind höchst unsicher und zu alledem kommt ein spieltheoretisches Moment: wie reagiert der Platzhirsch? Deshalb ist eine Durststrecke fast immer unausweichlich. Und dafür braucht es ausreichende Liquidität.

Eine Schlüsselfrage hat uns immer beschäftigt: was soll die Unique Selling Proposition (USP) unseres neuen Produktes sein? Neues Rollmaterial ist bald einmal nicht mehr neu, WLAN wird als Standard angesehen, eine Raucherlounge ist eher ein Marketinggag als eine wirksame Differenzierung. Was die WESTbahn im Urteil der Kundinnen und Kunden heute auszeichnet, ist das Servicekonzept. Welches aus der Not geboren wurde: weil die WESTbahn über keine Schalter verfügt und sich keine Automaten leisten kann, wird jeder Wagen von einer Stewardess oder einem Steward betreut. Dieses Personal verkauft Tickets, bietet Kaffee und Snacks an und macht die Grobreinigung der Züge. So geschätzt dieser Service auch ist, ausschlaggebend für die Benutzung der WESTbahn ist er nicht, da zählt nur der Preis.

Vordergründig geht es in Österreich um den Wettbewerb zwischen dem „Incumbent“ und dem „New Entrant“, eine erklärte Zielsetzung der Bahnpolitik der EU. Die ÖBB verhält sich aber wirklich wie der Platzhirsch in der freien Wildbahn: sie duldet keinen Rivalen neben sich und macht der WESTbahn das Leben in allen Bereichen so schwer wie nur möglich (und wird dabei vom Staat unterstützt). Trotzdem entwickelt sich die WESTbahn erfreulich.

Die Geschichte der WESTbahn bringt zwar kaum einen Beitrag zur Frage der Nutzerfinanzierung. Ihre betrieblichen, kommerziellen und institutionellen Erfahrungen sind aber auch für die Bahnpolitik in der Schweiz von Relevanz.

Nutzerfinanzierung: Ja Tariferhöhungen: Nein?

Abstract

Ueli Stückelberger
Direktor Verband öffentlicher Verkehr VöV

Das ÖV-Angebot in der Schweiz ist dicht, attraktiv, erschliesst alle Regionen gut und wird laufend ausgebaut. Gleichzeitig stiegen in den letzten Jahren aber auch die ÖV-Preise. Da die Kundinnen und Kunden jedoch einen hohen Gegenwert in Form eines modernen und attraktiven ÖV erhalten, wurden die Preiserhöhungen gut akzeptiert.

Unbestritten ist, dass der ÖV-Ausbau wesentliche Mehrkosten verursacht. Trotzdem stellt sich die Frage, wie sich die ÖV-Preise mittelfristig entwickeln sollen. Hier gilt es Grenzen zu beachten: So ist zu berücksichtigen, dass die variablen Kosten des motorisierten Individualverkehrs in den letzten Jahren sanken, und die des ÖV stiegen. Eine Preisschere zwischen dem ÖV und dem Individualverkehr ist zu vermeiden, denn gerade im Freizeitverkehr ist der ÖV für eine Familie recht teuer. Im Freizeitverkehr generell hat der ÖV noch ein grosses Potential.

Der ÖV in der Schweiz ist beliebt. So besitzt die Hälfte der Bevölkerung ein ÖV-Abo. Folglich stammen auch 2/3 der ÖV-Einnahmen aus Abonnements. Einem „Mobility-Pricing“ im Sinne einer zeitlichen Steuerung der ÖV-Kunden sind enge Grenzen gesetzt: Denn eine grosse Errungenschaft unseres guten ÖV-Systems, nämlich dass ein Billet zwischen A und B auf allen Zügen gültig ist, gilt es unbedingt zu erhalten. Diese Flexibilität wird sehr geschätzt.

Eine wesentlich stärkere Nutzerfinanzierung ist somit höchstens dann angebracht, wenn gleichzeitig auch die Kosten auf der Strasse steigen. Auf alle Fälle gilt es eine Schere zwischen den ÖV-Preisen und den variablen Kosten des motorisierten Individualverkehrs zu vermeiden.

Innovatives Mobility Pricing: Nachhaltige Strassenfinanzierung und intelligentes Verkehrsmanagement statt Stau!

Abstract

Josef A. Czako
Chairman IRF Policy Committee on ITS
Kapsch TrafficCom

Die stetige Veränderung von Gesellschaft, Wirtschaft und Industrie bedingen, dass wir uns mit den Auswirkungen und den gestiegenen Anforderungen an die Mobilität ernsthaft auseinandersetzen müssen. Mobilität ist heute zweifellos eines der zentralen Gegenwarts- und Zukunftsthemen. Weil sich Mobilität weder verbieten noch verordnen lässt, braucht es intelligente Lösungen, wie Mobilität erhalten und vernünftig bewirtschaftet werden kann. Unserer Überzeugung nach muss dabei auch das Prinzip der Kostenwahrheit zum Tragen kommen.

Der Begriff „Mobility Pricing“ umschreibt dabei ein einfaches ökonomisches Prinzip. Es ermöglicht die Nutzerfinanzierung von Infrastruktur sowie eine Differenzierung von Tarifen. Dadurch ist es möglich anreizbasierte Verkehrspolitik zu gestalten. Damit kann eine nachhaltige Finanzierung der Infrastrukturen, ein besserer Schutz der Umwelt und eine generelle Erhöhung der Sicherheit im Verkehr erreicht werden. Das Ergebnis ist, dass vorhandene und neue Kapazitäten besser ausgelastet werden und somit Staus bzw. Engpässe vermieden oder reduziert werden können.

„Mobility Pricing“ berücksichtigt dabei statische sowie dynamische Parameter der Mobilität. Unter anderem können so ökologische Aspekte, sowie die aktuelle Tageszeit, die Auswahl einer bestimmten Route, die Wahl des Fahrzeuges, das Zusammenwirken verschiedener Verkehrsträger usw. einen anderen Preis bedingen. Wichtig ist dabei, dass „Mobility Pricing“ nach Möglichkeit verkehrsträgerneutral eingeführt wird, um einer Ungleichbehandlung der unterschiedlichen Verkehrsträger schon im Ansatz entgegenzuwirken. „Mobility Pricing“ schafft gerade durch diese Transparenz Anreize für den Nutzer bezüglich der Änderung seines Mobilitätsverhaltens.

Heutzutage wird privater wie öffentlicher Verkehr direkt oder indirekt stark subventioniert. Mobility Pricing will daher Personen, die Mobilität konsumieren, die Kosten dieses Konsums direkter als bisher aufzeigen, was letztendlich zu effizienter und nachhaltiger Mobilität führt.

Auch international zeigt sich, dass sich immer mehr Länder mit diesem Thema intensiv auseinandersetzen und ähnliche Modelle entwickeln, wie beispielsweise Finnland, Singapur sowie der Bundesstaat Oregon in den USA. Die Schweiz hat somit beim Thema Kostenwahrheit im Verkehr die große Chance, einer der internationalen Vorreiter zu werden, denn jene Länder die diese Herausforderung rechtzeitig angehen, werden mittelfristig auch davon deutlich profitieren.

Ist die Zeit Reif für „Road Pricing“?

Abstract

Thomas Rühl
Head of Regional Research, Credit Suisse

Die Verkehrsinfrastruktur ist zu Pendlerzeiten überlastet. Wo der Stau überhandnimmt, zeigt unser „Pendlerstau-Index“. Abhilfe schaffen könnte ein „Road Pricing“.

Die Staustunden auf den Nationalstrassen haben sich zwischen 2008 und 2012 verdoppelt. Diese massive Zunahme ist ein Indiz dafür, dass die Belastungsgrenze der Infrastruktur erreicht ist; an der Kapazitätsgrenze nimmt der Stau nämlich überproportional zum Verkehrsaufkommen zu. Am stärksten zum höheren Verkehrsaufkommen beigetragen haben die privaten Motorfahrzeuge. Insbesondere der Arbeitsverkehr nahm deutlich zu; alleine in den letzten zwölf Jahren um 230'000 Pendler. Entsprechend prägt der Arbeitsverkehr das Stauaufkommen: Rund 85–90% aller Staustunden werden innerhalb von Agglomerationen beobachtet.

Die rasante Zunahme des Verkehrsaufkommens ist auf mehrere Faktoren zurückzuführen: Erste Ursache ist das Bevölkerungswachstum. Zweitens sind die Haushaltseinkommen real angestiegen. Drittens ist eine zunehmende räumliche Zweiteilung von Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum zu beobachten. Arbeitsplätze werden hauptsächlich in den Zentren geschaffen, während sich die Bevölkerung zunehmend in der Agglomeration ansiedelt, hauptsächlich wegen knappem Wohnangebot und steigenden Immobilienpreisen in den Zentren. Zwischen 2008 und 2011 sind im Umkreis von zehn Minuten Fahrzeit um die Zentren über 120'000 Arbeitsplätze entstanden, während die Bevölkerung im selben Gebiet um nur 52'000 Personen zugenommen hat.

Mittels Daten der Volkszählung und Informationen zum Verkehrsfluss haben wir einen „Pendlerstau-Index“ berechnet, der zeigt, wo der durchschnittliche Pendler am längsten im Stau steht. Am meisten vom Stau betroffen sind Pendler in der Agglomeration Zürich. Um nur gerade 4% kürzer als in Zürich ist der verkehrsbedingte Zeitverlust in der Agglomeration Genf – Rang zwei im Pendlerstau-Index. Die Verkehrssituation ist entlang des gesamten Genfersees kritisch. Im Vergleich der Grosszentren leidet Basel am wenigsten unter Pendlerstau und erreicht im Pendlerstau-Index den 10. Rang. Am Rheinknie ist die Staubelastung um 40% tiefer als in Zürich.

Stau wird heute hauptsächlich angebotsseitig bekämpft. Beispiele sind Kapazitätsausbauten, ÖV-Investitionen, technisches Mobilitätsmanagement oder Park&Ride-Angebote. Diese Massnahmen stossen jedoch allmählich an ihre Grenzen. Auf die Nachfrage nach Strassenraum wird bisher nicht gezielt eingewirkt. Ein „Road Pricing“ kann „über das Portemonnaie“ Anreize für MIV-Nutzer schaffen, auf andere Zeitpunkte oder andere Verkehrsträger zu wechseln. Ob ein „Road Pricing“ heute politische Chancen hätte, ist unklar. Aufgrund mangelnder Alternativen dürfte die Zeit aber reif sein, um diesen Lösungsansatz in der fachlichen Diskussion näher zu prüfen.

Risiken der Nutzerfinanzierung

Abstract

Peter Goetschi
Zentralpräsident TCS

Die Züge sind voll, die Autobahnen verstopft – und gleichwohl besteht der gesellschaftliche Anspruch auf eine unbegrenzte Mobilität und es wird an das Ideal der „Nutzerfinanzierung“ appelliert. Doch dieser Begriff wird – auch in seinen Facetten wie beispielsweise „Mobility Pricing“ – überstrapaziert und verkommt durch den inflationären Gebrauch zum politischen Kampfbegriff und damit letztlich zu einer hohlen Phrase. Der Schluss liegt nahe, dass die Nutzerfinanzierung noch nicht da ist, wo man sie haben möchte. Das Ideal gerät zur Utopie und einmal mehr trübt die politische Brille die Sicht auf die tatsächlichen Verhältnisse: Es bringt niemandem etwas, aus falsch verstandenem Konkurrenzdenken Strasse und Schiene gegeneinander auszuspielen.

Es stellen sich grundsätzliche Fragen: Ist die Nutzerfinanzierung „der unmittelbare Zusammenhang zwischen Benutzung, Bezahlung und Verwendung – ohne Umwege und ohne semantisch verbrämte Quersubventionierungen“ (Wilhelm Pällmann) oder umfasst sie mehr? Was bezahlen die Nutzer heute schon und in welche Richtung geht die Entwicklung für die beiden Hauptverkehrsträger Strasse und Schiene? Sind verkehrsträgerübergreifende Modelle überhaupt möglich?

Über die Behandlung dieser und anderer Fragen soll aufgezeigt werden, dass es auch im Bereich der Nutzerfinanzierung viele Interpretationen gibt. Oder wie sonst ist zum Beispiel zu erklären, dass Einnahmen aus den Leistungsvereinbarungen als Leistungen der Benutzer betrachtet werden, obwohl diese Mittel aus allgemeinen Steuereinnahmen stammen?

Eine klare Eingrenzung im Spannungsfeld der Begrifflichkeiten ist unabdingbar. Erst dann kann dargelegt werden, inwiefern und unter welchen Bedingungen eine reine Nutzerfinanzierung überhaupt möglich wäre. Mit derselben Klarheit sind allerdings auch die Unwägbarkeiten und Risiken einer konsequenten Umsetzung zu umreißen: Denn man muss sich bewusst sein, dass ein Allerweltsmittel, mit welchem gleichzeitig finanziert und gelenkt werden kann, nicht existiert. Und wie auch immer die Lösung aussieht, sie kann durchaus auch Konsequenzen nach sich ziehen, die man in dieser Art und Weise nicht erwartet hätte.

Teilnehmerliste Berner Verkehrstag 2014

Name	Vorname	Funktion/Institution	Ort
Referierende			
Czako	Josef A.	Chairman IRF Policy Committe on ITS, Kapsch TrafficCom	Wien
Egger-Jenzer	Barbara	Regierungspräsidentin, Bau-, Verkehrs und Energiedirektion (Kt. Bern)	Bern
Goetschi	Peter	Zentralpräsident TCS	Vernier GE
Schmezer	Ueli	Moderator/Journalist SRF	Bern
Stephan	Gunter	Ökonom Universität Bern	Bern
Stückelberger	Ueli	Direktor Verband öffentlicher Verkehr VöV	Bern
Rühl	Thomas	Head Regional Research, Credit Suisse	Zürich
Weibel	Benedikt	Präsident Aufsichtsrat Westbahn (Österreich)	Wien
Teilnehmende			
Ackermann	Patrick	Bereichsleiter ewp AG	Effretikon
Aebi	Christian	Amtsvorsteher Amt für öffentlichen Verkehr Kt. Bern	Bern
Albrecht	Christian	Generalsekretär Bau-, Verkehrs und Energiedirektion Kanton Bern	Bern
Ammann	Olivier	Ingénieur études & projets Chemins de fer du Jura C.J.	Tavannes
Amstutz	Marc	Schweizerische Post	Bern
Anreiter	Wilfried	Leiter Gesamtverkehr Amt für Verkehr Kanton Zürich	Zürich
Babst	Martin	Bundesamt für Energie BFE	Bern
Bachofner	Daniel	Projektleiter Pro Velo Schweiz	Bern
Baer	Désirée	Leiterin Einkauf, Supply Chain und Produktion SBB AG	Bern
Balmer	Kathrin	Volkwirtschaftsdirektion des Kantons Bern	Bern
Bärlocher	Daniel	Rudolf Keller & Partner	Muttenz
Baumann	Daniel	Directeur Suisse romande Swisstraffic SA	Lausanne
Bayard	Olivier	Leiter Public Affairs und Internationales BLS AG	Bern
Berger	Ernst		Brugg
Berlinger	Ivo	Projektleiter Tief-/Strassenbau, Baudepartement Stadt Zug	Zug
Bertschi	Philipp	Leiter Verkehrsberatung Rapp Trans AG	Basel
Bieri	Mirjam	TBF + Partner AG	Zürich
Blättler	Peter	Geschäftsführer/VR Marti AG Die Bauunternehmung	Moosseedorf
Bohnenblust	Peter	Präsident TCS Sektion Biel-Seeland	Biel-Bienne
Bohnenblust	Simon	Projektleiter Prona AG - Umwelt Sicherheit	Biel-Bienne
BorerBlindenbacher	Franziska	Bundesamt für Raumentwicklung ARE	Ittigen BE
Bosch	Ralf	Leiter Verkehrstelematik Rapp Trans AG	Basel
Boss	Matthias	Bereichsleiter ÖV / V&S Regionalkonferenz Oberland Ost	Interlaken
Breuer	Stephan	Stv. Amtsvorsteher Tiefbauamt Kanton Bern	
Brönnimann	Fritz	Gemeindepräsident Gemeinde Wald BE	Zimmerwald
Buchmüller	Regula	Abteilungsleiterin Aussenbeziehungen & Statistik Stadt Bern	Bern
Burgener	Stefan	Sektionschef, Dienststelle Strassen, Verkehr und Flussbau Kt. Wallis	Sion
Buri	René	Stv. Geschäftsleiter Gruner Ingenieure AG	Olten
Bützberger	Alain	CEO Swisstraffic AG	Bern
Chatton	Béatrice	Raumplanerin Amt für Gemeinden und Raumordnung Kanton Bern	Bern
Christen	Jürg	Leiter Realisierung Stadt Zürich, Abt. Verkehr+Realisierung	Zürich
Costa	Stefan	Geschäftsführer Regionale Verkehrskonferenz Oberaargau	Langenthal
Daetwyler	Francis	CRT Bienne-Seeland-Jura bernois	LaChauxDeFonds
De Meuron	Andrea	Mitinhaberin Rundum Mobil GmbH	Thun
Dössegger	Markus	Leiter Bahn BLS AG	Bern
Dr. Holenstein	Stefan	Generaldirektor Automobil Club der Schweiz ACS	Bern
Engeler	Oliver	Amt für öffentlichen Verkehr Kt. St.Gallen	St.Gallen
Erni	Marco	TBF + Partner AG	Zürich
Fässler	Rudolf	Präsident VR WIF Partner AG	Zürich
Fehlberg	Hauke	Vizedirektor Bundesamt für Raumentwicklung ARE	Ittigen
Fehlmann	Marc	Fachexperte Sehbehindertengerechter ÖV Verein Compaterra	Wabern
Fischer	Gerhard	Grossrat	Meiringen
Fischer	Matthias	Amt für Gemeinden und Raumordnung Kanton Bern	Bern
Frey	Monique	Geschäftsleiterin VCS Luzern	Luzern
Gafner	Brigitte	Wiss. Mitarbeiterin Bundesamt für Verkehr BAV	Bern
Galli	Stefan	Amt für öffentlichen Verkehr Kanton. Bern	Bern
Gasser	Lukas	Geschäftsführer Stv., Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West	Thun
Gerber	Bernhard	Projektleiter Verkehr / Ortsplanung BHP Raumplan AG	Bern
Gerber	Franz	Direktor ams Société de Projets	Lausanne
Gloor	Urs	Abteilungsleiter a.i. Verkehrsplanung Stadt Bern	Bern
Graf	Hansueli	Stabsmitarbeiter Stadt Thun, Planungsamt	Thun
Graf	Martin	Leiter Planung Verkehrsbetriebe STI AG	Thun
Graser	Bernhard		Bern
Grüter	Martin	Wissenschaftlicher Mitarbeiter Bundesamt für Umwelt BAFU	Bern
Guggi	Martin	Stadt Zürich, DAV, R+B	Zürich
Günthör	Nadja	Vize-Gemeindepräsidentin Gemeinde Erlach	Erlach
Haas	Thomas	Geschäftsleitung Sigmaplan	Bern
Hanisch	Dominik	Leiter Produktmanagement Bernmobil	Bern

Hänni	Aldo	Sektionspräsident Pro Bahn Schweiz	Bern
Hartmann	Ruedi	BHP Raumplan AG	Bern
Hegg	Andreas	Gemeindepräsident Lyss	Lyss
Held	Benno	Rudolf Keller & Partner	Bern
Herzog	Stephan	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt, Amt für Mobilität	Basel
Hilty	Nikolaus	Bundesamt für Umwelt BAFU	Bern
Hinden	Samuel	Amt für Umweltkoordination und Energie des Kantons Bern	Bern
Hofmann	Andreas	Grossrat SP	Bern
Hofstetter	Bruno	Ingenieur Oberzoldirektion	Bern
Hofstetter	Markus	Leiter Verkehrsplanung Kontextplan AG	Bern
Howald	Martin	Projektleiter Verkehr Tiefbauamt der Stadt Bern	Bern
Huber	Erich	Amt für öffentlichen Verkehr Kt. Bern	Bern
Hubmann	Jean-Pierre		Kirchberg BE
Iten	Thomas	Gemeindepräsident Gemeinde Ostermundigen	Ostermundigen
Jacobi Wolter	Eleonore	Projektleiterin Metron Verkehrsplanung AG	Brugg
Jegerlehner	Roland	Vorsteher Ressort Sicherheit Gemeinde Heimberg	Steffisburg
Jost	Beat	Projektleiter Verkehrsplanung Stadt Bern	Bern
Juhasz	Eva	Stv. ÖV-Delegierte Tiefbauamt Basel-Landschaft	Liestal
Kappeler	Steven	FBL Verkehrstechnik Kontextplan AG	Bern
Käppeli	Renato	Niederlassungsleiter R+R Burger und Partner AG	Bern
Keller	Mario	MK Consulting GmbH	Bern
Kellerhals	Christian	Bereichsleiter IC/Stab Bundesamt für Strassen ASTRA	Bern
Kernen	Jürg	Leiter Marketing RBS	Worblaufen
Kernen	Martin	Key Account Manager Créabéton Matériaux AG	Lyss
Kessler	Urs	CEO Jungfraubahnen	Interlaken
Kindler	Martin	Bereichsleiter Amt für öffentlichen Verkehr Kanton Bern	Bern
Knecht	Andreas	Dr.rer.pol.	Bern
Kneubühler	Peter	Stv. Generalsekretär Strasse Schweiz FRS	Bern
Knuchel	Olivier	Leiter Mittel- und langfristige Fahrplanung SBB Infrastruktur AG	Bern
König Minger	Annemarie	Projektleiterin BECO Berner Wirtschaft	Bern
Kooijman	Gustaaf	Sigmaplan	Bern
Kubik	Walter		Bern
Kutter	Alain	Rudolf Keller & Partner	Bern
Lauterburg	Daniel	Vorsitz Geschäftsleitung Busland AG	Burgdorf
Leckebusch	Bernd	Leiter Markt&Planung Verkehrsbetriebe Biel	Biel-Bienne
Ledergerber	Stefanie	Projektleiterin Kontextplan AG	Bern
Ledergerber	Thomas	Leiter Netzmanagement Bernmobil	Bern
Leonardi	Gabriele	Verkehrsplaner Sigmaplan AG	Bern
Leuthardt	Peter	Gemeinde Reinach BL	Reinach BL
Liebi	Michael	Metron Bern AG	Bern
Liechti	Markus	Sektionschef Bundesamt für Verkehr BAV	Bern
Litzko	Laszlo	Raumplaner Stadtplanungsamt Bern	Bern
Lüking	Jost	P+R Burger und Partner AG	Baden
Meier	Stefan	Gemeinderat Moosseedorf	Moosseedorf
Meiner	Hans	Berater Schifffahrt BLS AG Thun	Bern
Métrailleur	Gérard	Responsable Service Politique, TCS Suisse	Vernier GE
Mettler-Stüssi	Rudolf	Präsident Pro Swissmetro	Chur
Meyer	Beatrice	Leiterin Marketing Verkauf RVBW / Badenmobil	Wettingen
Meyer-Usteri	Konrad		Bolligen
Miller	Fredy	Direktor Aare Seeland Mobil AG	Langenthal
Morgenthaler	Daniel	Projektleiter Verkehr IC Infraconsult AG	Bern
Moser	Peter	Grossrat	Biel-Bienne
Müller	Fredy	CEO Mueller Consulting&Partner	Zürich
Müller	Hansruedi	Rudolf Keller & Partner	Bern
Müller	Hans-Ulrich	Leiter Swiss Partnership Credit Suisse	Gümligen
Nejedly	Gerrit	Leiter Beco Immissionsschutz	Bern
Neuenschwander	René	Partner Ecoplan	Bern
Nugent	Mischa	Leiter Unternehmensentwicklung Regionalverkehr SBB	Bern
Nussberger	Benno	SBB AG (Ausbau Bern)	Bern
Oberauer	Iris	Bundesamt für Umwelt, Abt. Ökonomie und Umweltbeobachtung	Ittigen
Paterson	Kerstin	TBF + Partner AG	Zürich
Penher	Stéphanie	Geschäftsleiterin VCS Kanton Bern	Bern
Pulfer	Martin	Leiter Forschungsprogramm Verkehr Bundesamt für Energie BFE	Bern
Ramser	Tobias	Amt für öffentlichen Verkehr Kt. Bern	Bern
Remund	Anna Barbara	Leiterin Regionalverkehr SBB	Bern
Renard	Aline	Niederlassungsleiterin TRANSITEC Beratende Ingenieure AG	Bern
Reusser	Laurent	Leiter Verkehr Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Bern
Richner	Marco	Abteilungsleiter Verkehrsplanung+Verkehrstechnik Gruner AG	Basel
Rimle	Simon	Leiter Kommunikation Postauto Schweiz AG	Bern
Rindsfuser	Guido	Geschäfts- und Bereichsleiter Emch+Berger AG Bern	Bern
Rivola	Filippo	Coordinateur secteur Politique des Transports VCS Schweiz	Bern
Rothenbühler	Roland	Gemeinderat Rüderswil	Rüderswil
Ruggli	Patrick	Leiter Geschäftsbereich Verkehr, Ernst Basler + Partner AG	Zürich
Rupp	Marco	Partner Ecoptima AG	Bern
Salvisberg	Ueli	Bundesamt für Landwirtschaft	Bern
Saxer	Monika	Metron Bern AG	Bern
Schallhart	Michael	Chief Service Officer Flughafen Zürich AG	Zürich-Flughafen
Schaufelberger	Walter	CEO, B+S AG	Bern

Scherr	Wolfgang	Verkehrsplaner SBB AG	Bern
Schibler	Roger	Kreisoberingenieur Oberingenieurenkreis IV - Kanton Bern	Burgdorf
Schilling	Hans Rudolf	Schilling+Partner Verkehrsingenieure	Aarau
Schmid	André	Projektleiter Mobilität Naturpark Gantrisch	Schwarzenburg
Schmid	Ernst	Gesamtverkehrskoordinator, Kanton Luzern	Kriens
Schneiter	Marc	Geschäftsleiter Metron Verkehrsplanung AG	Brugg
Schober	Clemens	Int. Traffic&Transport Associations Manager, Kapsch TrafficCom AG	Wien
Schranz	Conrad	Sektionschef Oberzolldirektion	Bern
Schreyer	Christoph	Sektion Güterverkehr Bundesamt für Verkehr (BAV)	Bern
Schulz-Dübi	Christine	Verantwortliche Nachhaltigkeit RBS	Worblaufen
Schwarz	Daniel	Amt für öffentlichen Verkehr Kt. Bern	Bern
Seiler	Michel	Berghof Stärenegg	Trubschachen
Siegenthaler	Alexandra	Projektmitarbeiterin Kontur Projektmanagement AG	Bern
Sommer	Peter	Grossrat	Bern
Stadtman	Eric		Bolligen
Stauffer	Anita	Amt für öffentlichen Verkehr Kt. Bern	Bern
Steiner	Rolf	Geschäftsleiter Verkehrsteiner AG	Bern
Steiner	Wolfgang	Bundesamt für Verkehr BAV	Bern
Studer	Raoul	Automobil Revue	Moosseedorf
Studer	Stefan	Kantonsoberingenieur Tiefbauamt Kanton Bern	Bern
Studer	Tanja	Basler & Hofmann West AG	Zollikofen
Supersaxo	Thomas	Bundesamt für Verkehr BAV, Abteilung Sicherheit	Bern
Suter	Stefan	Partner Ecoplan	Bern
Sutter	Daniel	Bereichsleiter INFRAS AG	Zürich
Tschannen	Monika	Geschäftsleitung Rundum Mobil GmbH	Thun
Tschirren	Hans-Peter	Leiter Massnahmepläne/Grundlagen BECO Berner Wirtschaft	Bern
Urwyler	Martin	Ressortleiter Verkehrsplanung Tiefbauamt Stadt Luzern	Luzern
Vollmer	Gisela	Geschäftsführerin Fussverkehr Kanton Bern	Bern
Vom Berg	Julie	Stab / Abteilung Finanzierung Bundesamt für Verkehr (BAV)	Bern
Von Graffenried	Alec	Direktor Arealentwicklung Region Mittelland Losinger Marazzi AG	Köniz
Von Känel	Jürg		Gümligen
Von Moos	Matthias	B+S AG	Bern
Vrtic	Milenko	Geschäftsführer TransOptima GmbH	Olten
Wacker	Lorenz	Gemeindepräsident Kirchberg	Kirchberg BE
Wagner	Marc	Stv. Geschäftsführer Kissling + Zbinden AG	Spiez
Wälti	Markus	Leiter Geschäftsstelle Bern Kissling + Zbinden AG	Bern
Wälti	Martin	Geschäftsleiter Büro für Mobilität AG	Bern
Wegmann	Thomas	Direktor Verkehrsbetriebe STI AG	Thun
Wili	Urs	Senior Consultant Furrer + Frey AG	Bern
Wirz	René		Murten
Wyder	Daniel	Leiter Infrastruktur BLS Netz AG	Bern
Wyler	André	Leiter Controlling Aare Seeland Mobil AG	Langenthal
Wyss	Brigitta	Gemeinderätin Gemeinde Unterseen	Unterseen
Zbinden	Manfred	Bundesamt für Strassen ASTRA	Bern

Organisation

Schweizer	Lorenz	BVE, Amt für öffentlichen Verkehr (Projektleiter Verkehrstag)	Bern
Seewer	Ulrich	BVE, Amtsvorsteher Amt für öffentlichen Verkehr	Bern
Dauner	Stefan	BVE, Amt für öffentlichen Verkehr (Support)	Bern

Nutzerfinanzierung

Wie viel ist uns unsere Mobilität wert?



Willkommen am Berner Verkehrstag 2014

Nutzerfinanzierung

Wie viel ist uns unsere Mobilität wert?



Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer
Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin des Kantons Bern

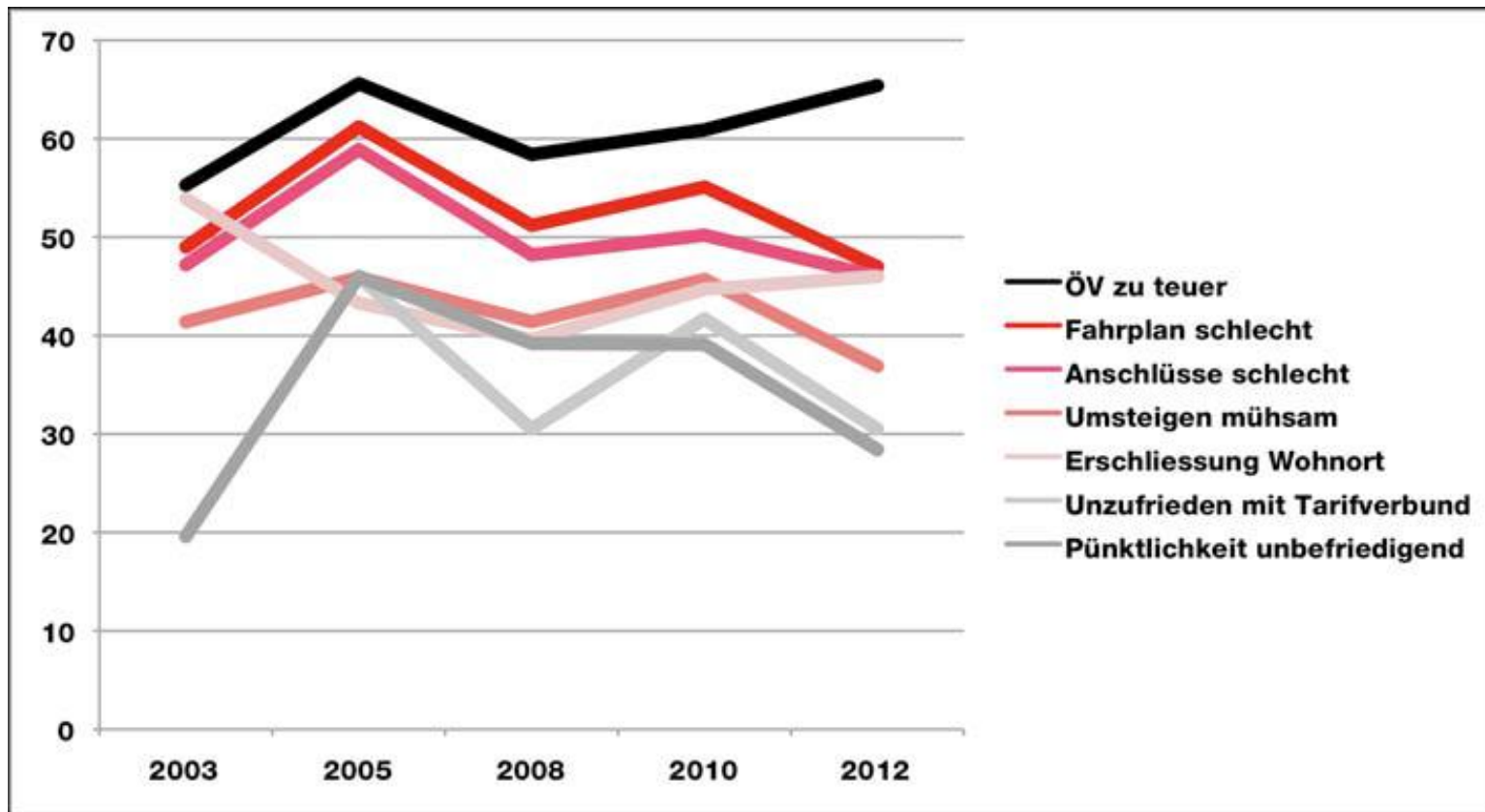
Berner Verkehrstag 2014

Verkehrsüberlastung und Stau: Leidensdruck nimmt zu



Umfrage zur Zufriedenheit mit dem ÖV

Gründe für Unzufriedenheit



Entwicklung ÖV



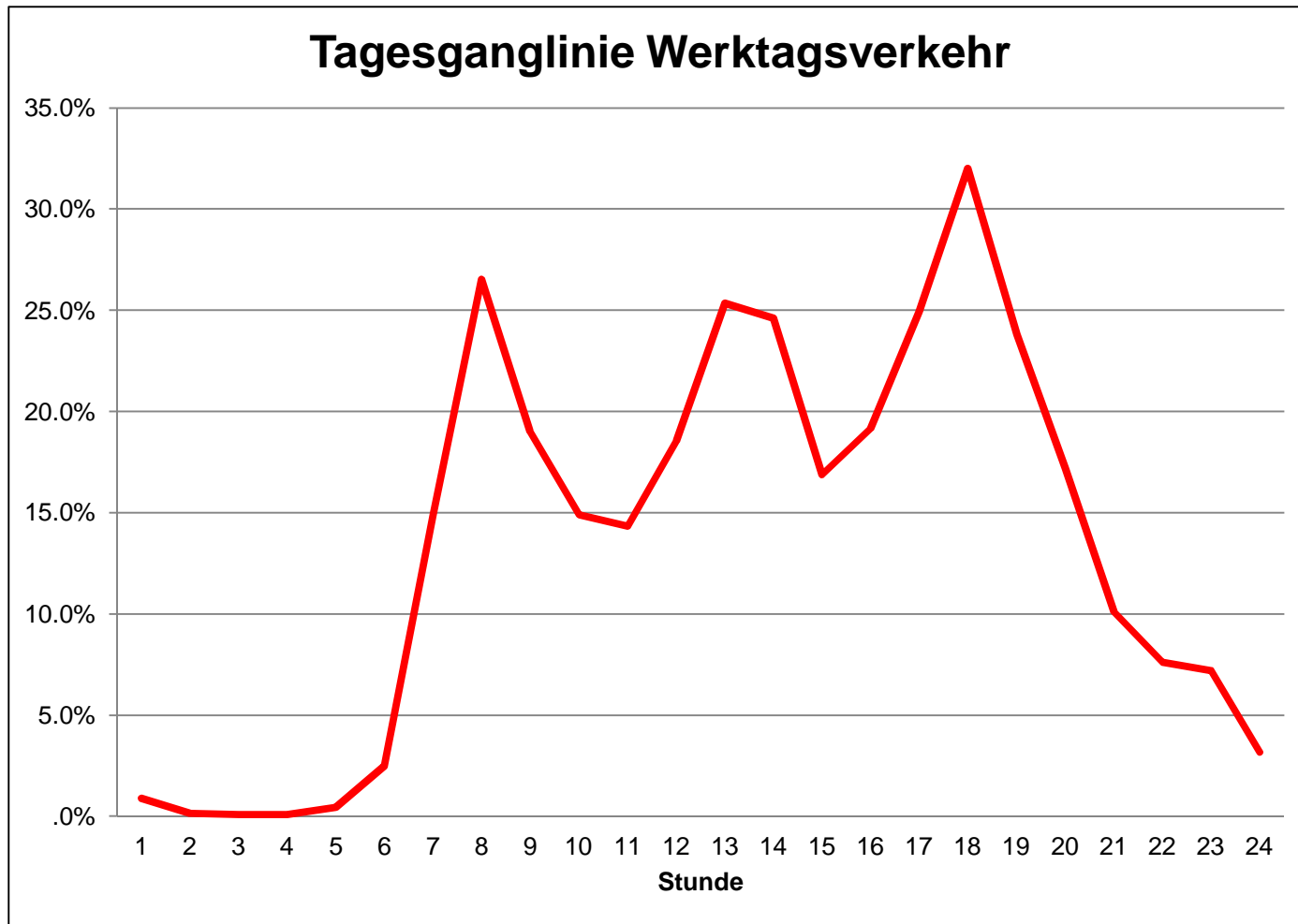
Verkehrsleistung TU gemäss Geschäftsbericht 2013

BLS Bahn	-0.3 %	Pkm
BLS Bus	+2.7 %	Einsteiger
Bernmobil	-3.0 %	Pkm
Postauto Bern	+5.7 %	Pkm
RBS Bahn	+1.2%	Einsteiger
STI	+3.0 %	Einsteiger
VB	+0.3 %	Einsteiger





Verkehrsspitzen



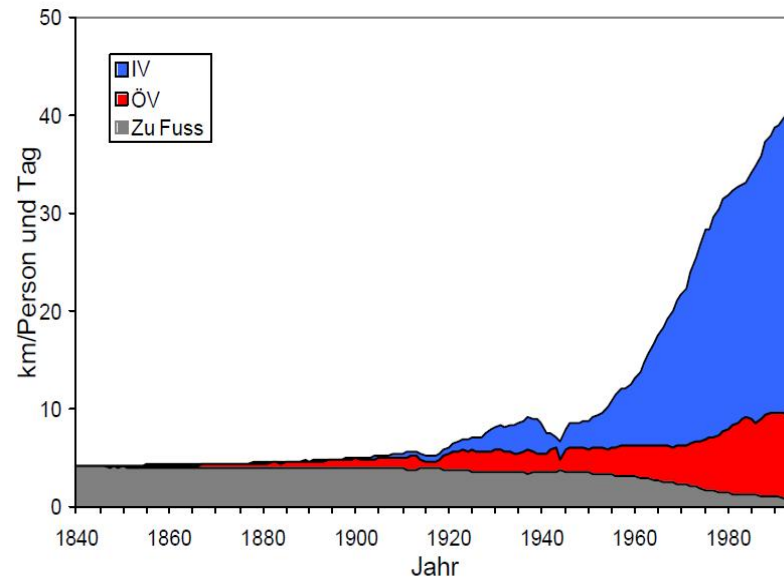
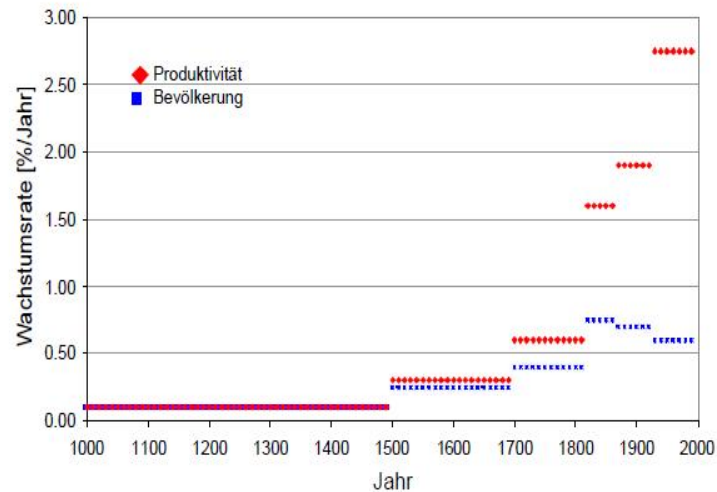
Zwischen Gerechtigkeit und Effizienz: Der Preis der Mobilität

Gunter Stephan

Departement Volkswirtschaftslehre
Oeschger Centre of Climate Change
Research

Mobilität und wirtschaftliche Entwicklung

Abbildung 1 Westeuropa: Entwicklung von Produktivitäts- und Bevölkerungswachstums



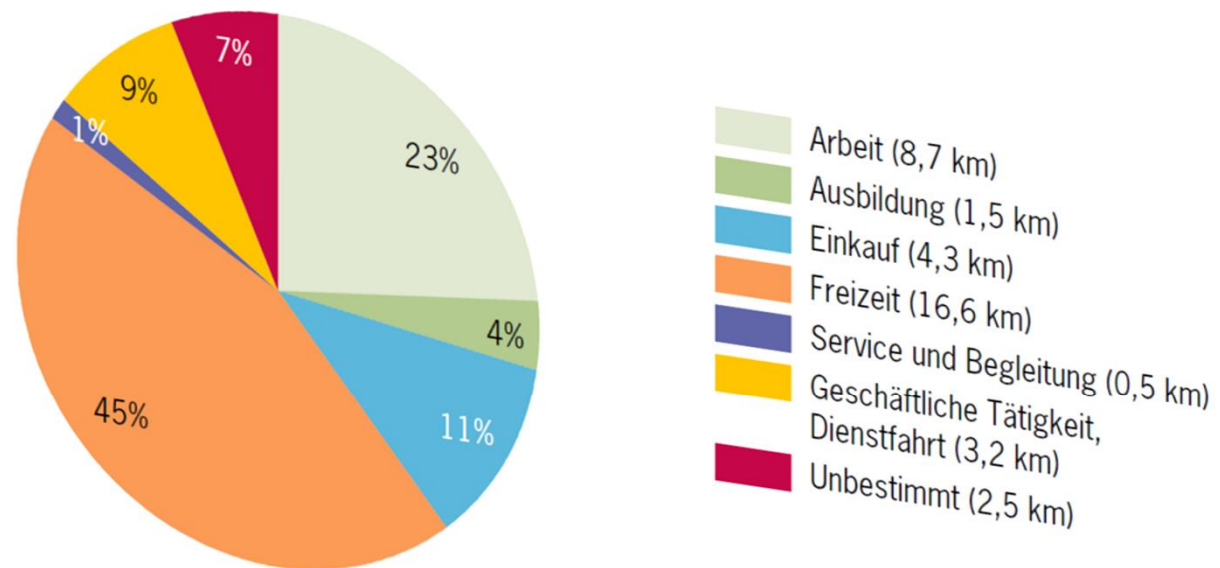
Die pro Tag und Person zurückgelegte Wegstrecke ist seit dem 18. Jh. um den Faktor 10 auf ca. 40 km gestiegen

Mobilität wächst weiter

Seit 1970

- ist die durchschnittliche PKW Fahrleistung (in der Schweiz) um 50% gestiegen
- hat sich die Zahl der Pendler mehr als verdoppelt
- hat sich die Zahl an Starts und Landungen auf schweizerischen Flughäfen verdoppelt
- haben sich die Nutzungsprofile geändert

Veränderte Nutzungsprofile

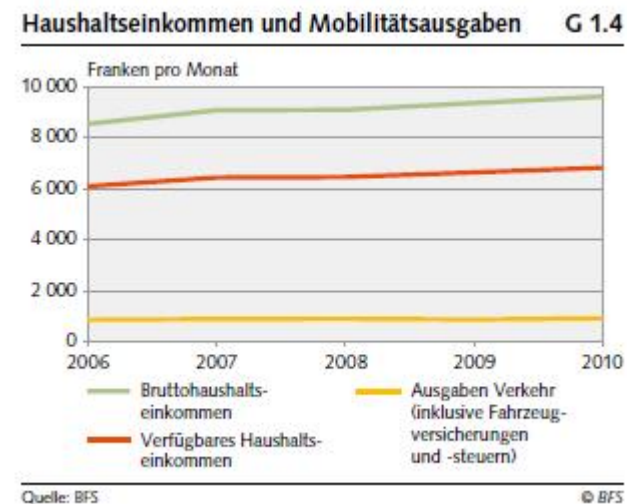


Mittlere Tagesdistanz pro Person in der Schweiz: 37,3 km
Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung

© BFS

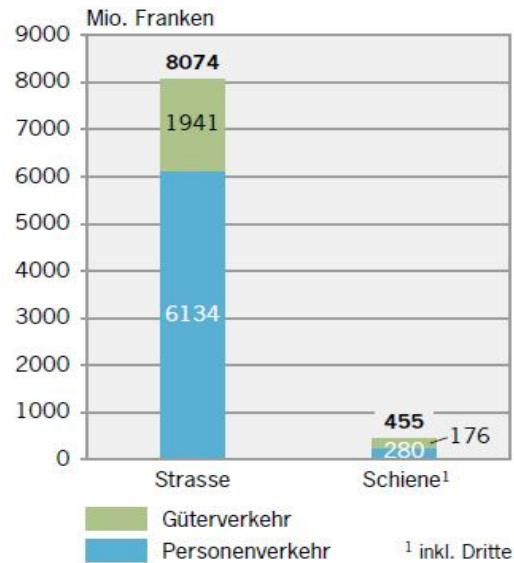
Niedrige Preise

- Zwischen 1850 und 1920 haben sich die individuellen Mobilitätskosten (pro km) um den Faktor 10 verringert
- Auch heute (2000-2010) sinken die individuellen Mobilitätsausgaben relativ zum Haushaltseinkommen
- Gründe sind u.a. fehlende Kostenwahrheit, offene und versteckte, direkte und indirekte Subventionen



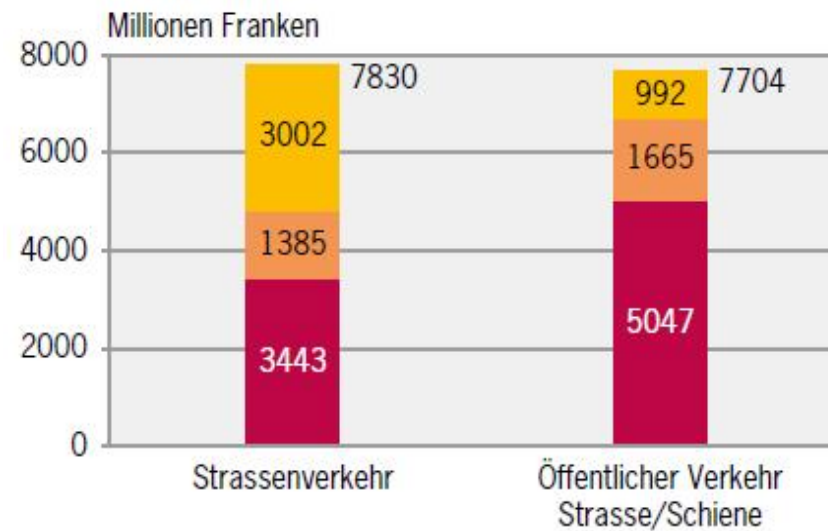
Kosten des Verkehrs: einige Fakten

Volkswirtschaftliche Kosten (2005): CHF 82 Mrd.
 Strassenverkehr 70.5, Schienenverkehr 11.4 Mrd.



Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung

Externe Kosten ca. 9 Mrd.



Quelle: Bundesamt für Statistik

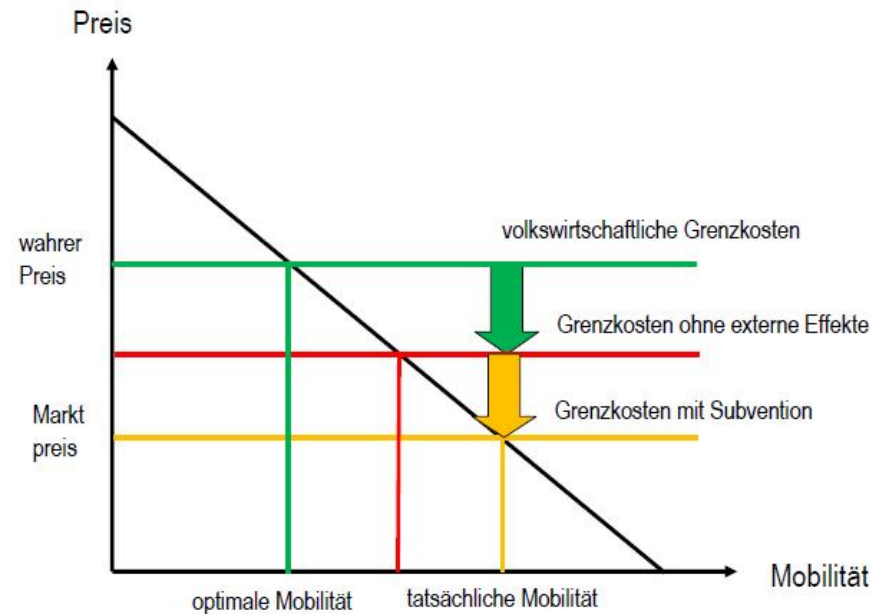
Ausgaben Bund, Kantone, Gemeinden: 16 Mrd.

Volkswirtschaftliche Ineffizienz

- Preis der Mobilität ist wegen Subventionen und nicht internalisierter externer Kosten zu tief
- Das Verursacherprinzip ist verletzt, Kostenwahrheit herrscht nicht
- Mobilität ist entsprechend zu hoch
- Verkehrsbereich bindet zu viele volkswirtschaftliche Ressourcen (Arbeitskräfte, Kapital, Land, Energie)
- Mobilität belastet Umwelt und künftige Generationen

Volkswirtschaftliche Ineffizienz

Regel: Effizienz herrscht, wenn der Preis jeder Fahrt den volkswirtschaftlichen Grenzkosten entspricht



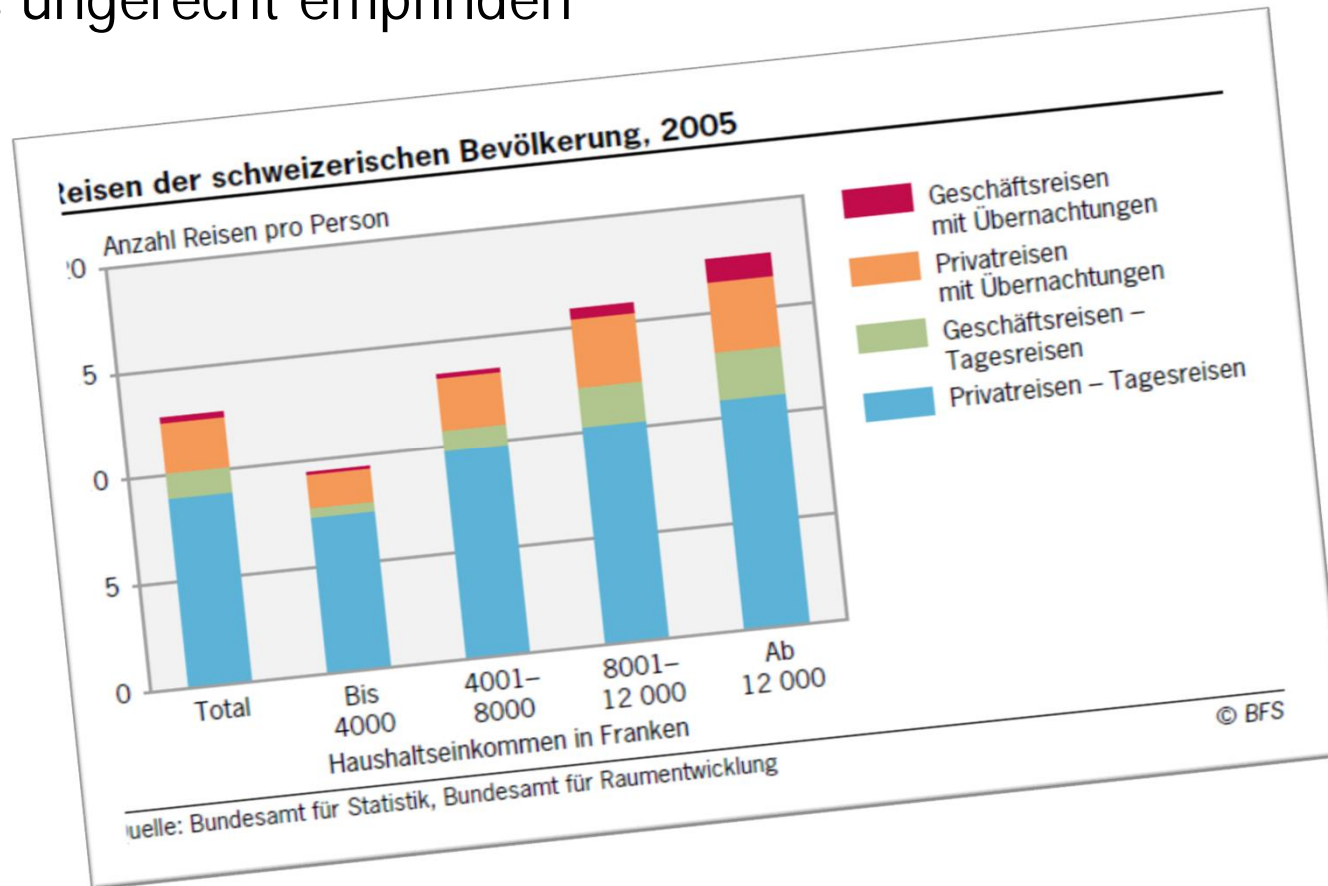
Kostenwahrheit schaffen

Preise sind effiziente Allokationsmechanismen, wenn sie die Wahrheit sagen- für jedem Zeitpunkt und Ort

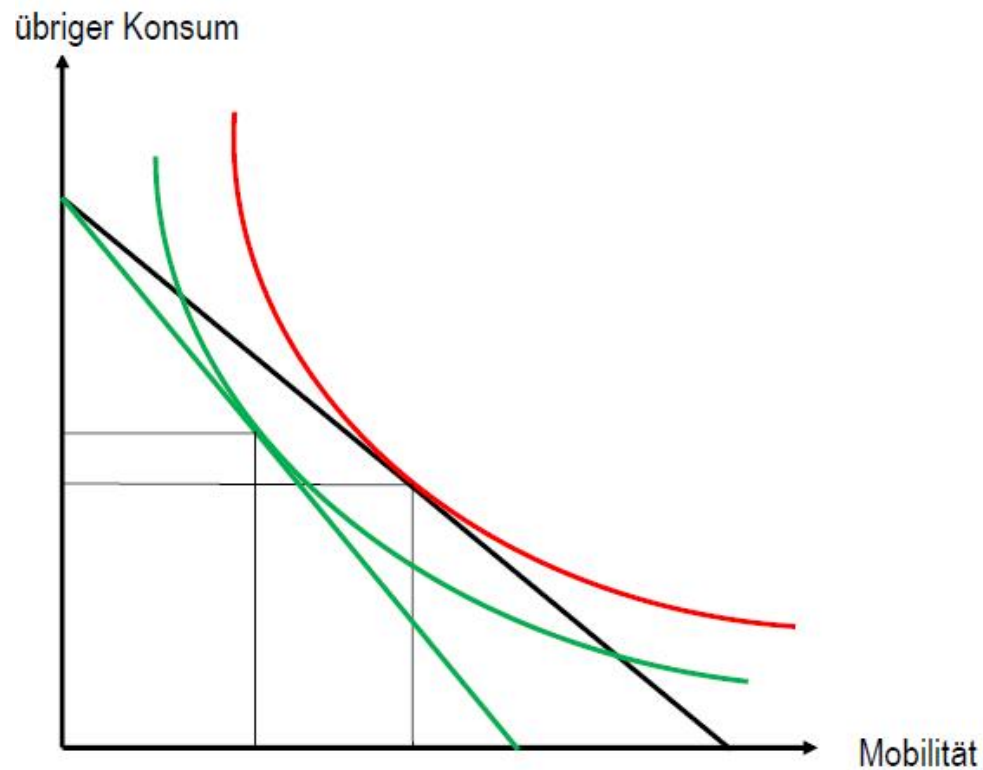
- Jedem Mobilität Nutzer zeit- und ortsabhängig seine Infrastruktur-, Umwelt-, Unfall- und Staukosten anlasten
- Trägt der private Motorfahrzeugverkehr seine Kosten voll, muss der ÖV nicht mehr subventioniert werden
- Der ÖV verursacht externe Kosten. Diese müssen den ÖV-Benutzern ebenfalls angelastet werden
- Übermobilität beseitigt, Staus verkürzt, Pendlerzahlen gesenkt

Und die Gerechtigkeit?

Menschen wehren sich gegen Massnahmen, wenn sie diese als ungerecht empfinden



Der Effekt von Kostenwahrheit



Kostenwahrheit verteuert Mobilität (Umwelteffekte nicht berücksichtigt)

Kostenwahrheit schaffen

- Volle Kostenanlastung

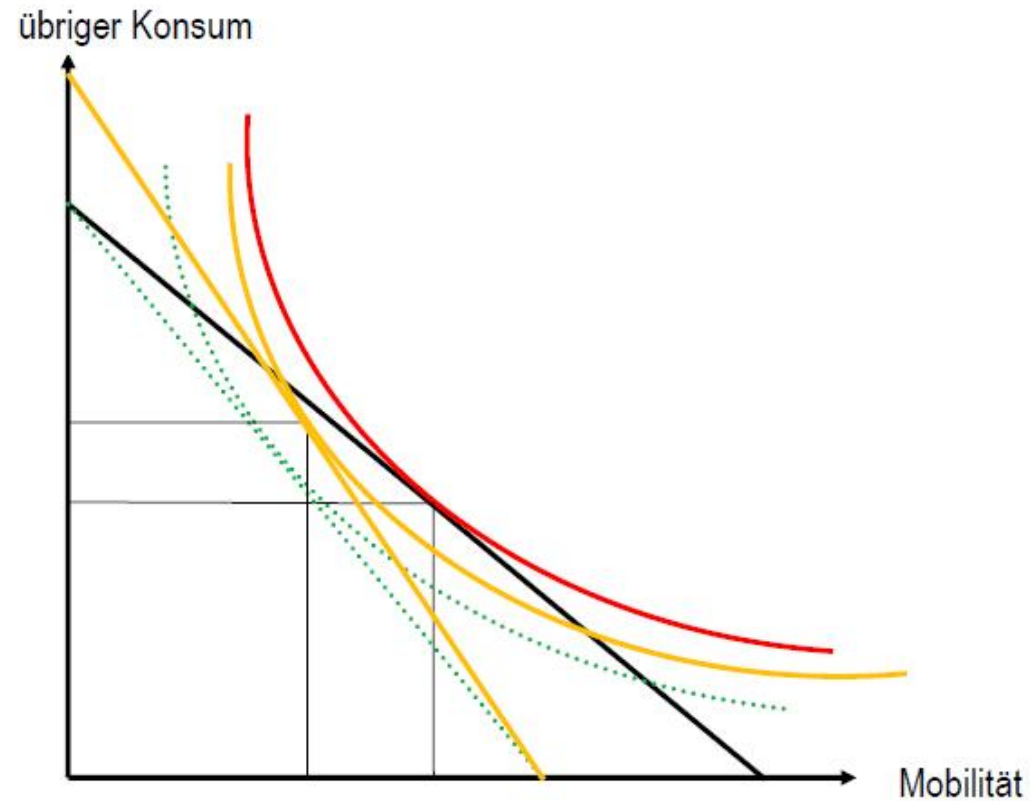
externe Effekte internalisieren (9 Mrd.),
Subventionen streichen (8 Mrd.)

reduziert die Mobilität und deren negative Effekte

- Die Rückerstattung der (zusätzlichen) Einnahmen
ersparte Subventionen, externe Kosten von 17 Mrd. an
die Bevölkerung über Mobilitätsbonus oder
Mehrwertsteuersenkung (20.5 Mrd. 2010)

kompensiert Wohlfahrtsverluste

Kostenwahrheit und Rückverteilung



Kompensation durch Rückverteilung

Die dreifache Dividende

Das Konzept: Verkehrsteilnehmer stärker belasten, Steuerzahler im gleichen Umfang zu entlasten

- Reduziert die Mobilität und den „Druck“ zu weiterem Ausbau
- Entlastet die Umwelt, stoppt Zersiedelung und Landschaftsverbrauch
- Setzt Ressourcen für Zukunftsinvestitionen frei
- Führt (je nach Kompensationsmechanismus) zu einer Begünstigung niedriger Einkommen

STARTUP IM SCHIENENVERKEHR

ERFAHRUNGEN EINES NEWCOMERS

Berner Verkehrstag 2014

Benedikt Weibel

1. Ein langer Weg

- Idee der WESTbahn: 2007
- Investoren
- Projekt
- Rollmaterial inkl. Finanzierung
- Inbetriebnahme: 11.12.2011
- Betrieb

Der Businessplan ist der Knackpunkt eines jeden Startups

„Businesspläne stimmen nie!“

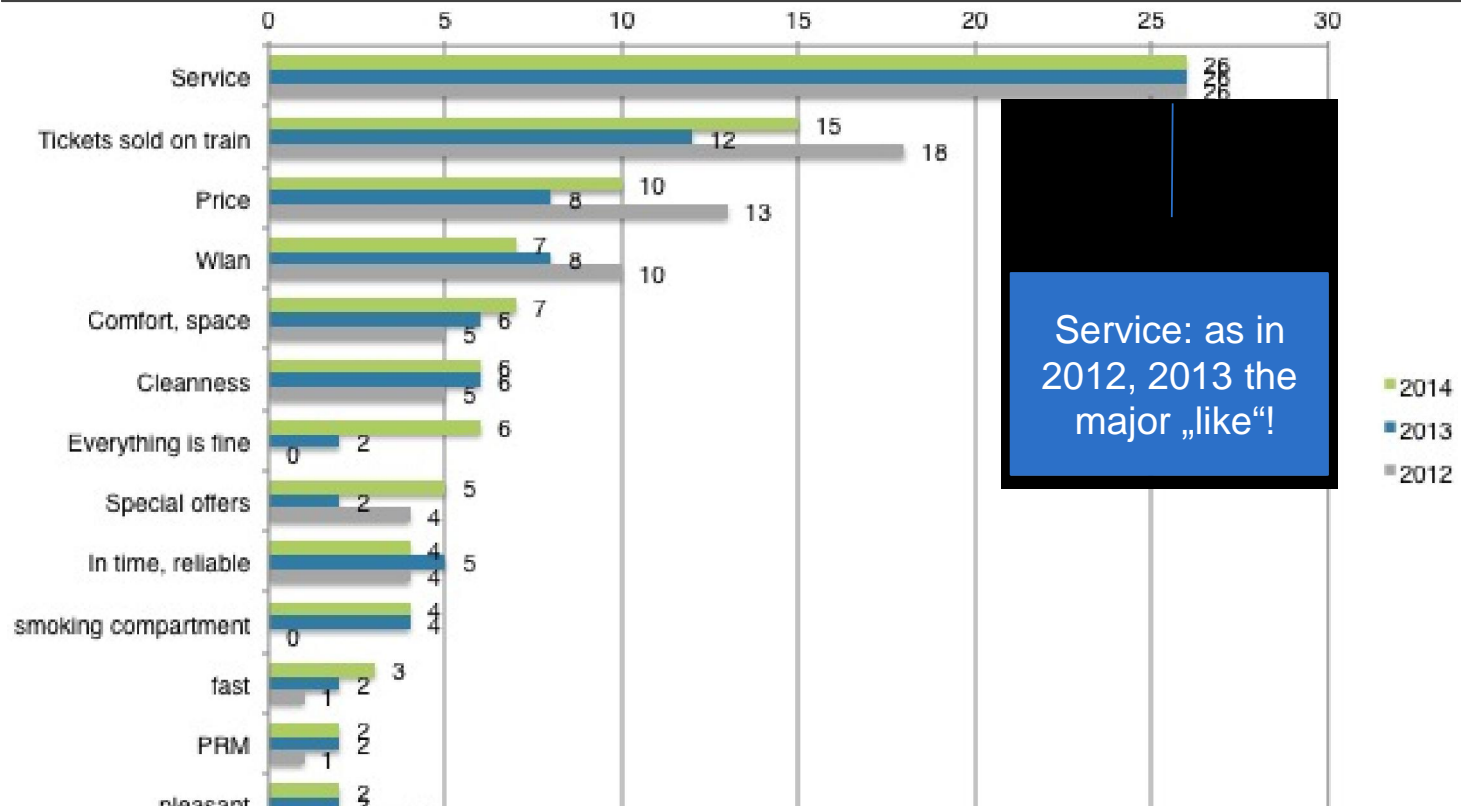
- Zu viele Parameter
- Man unterschätzt die Durststrecke
- Das spieltheoretische Moment

2. Was ist der USP?





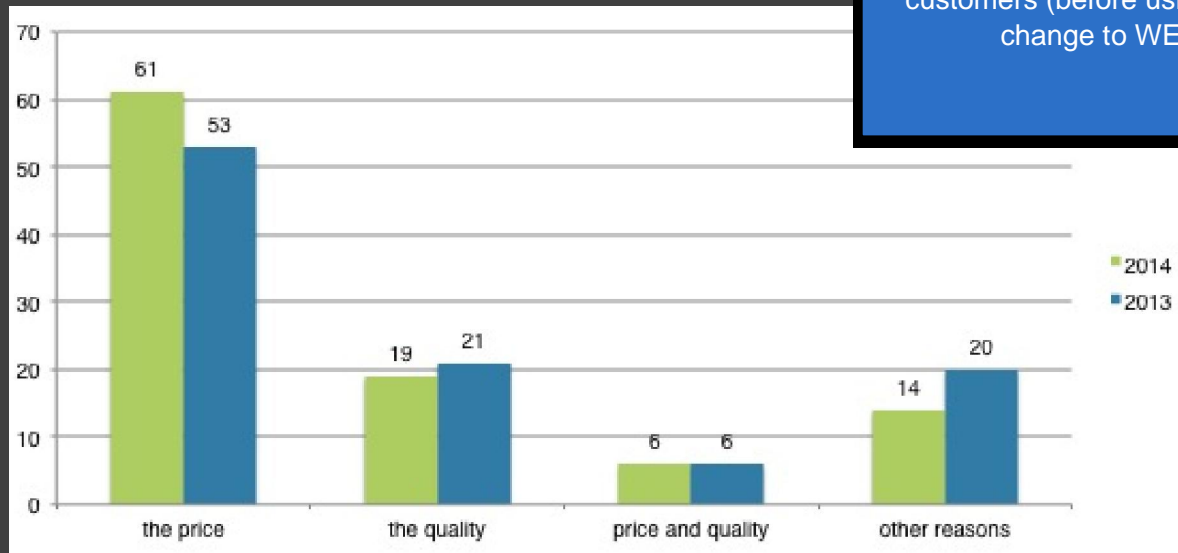
If you have to mention one thing you especially like at WESTbahn it would be...
(in %, open question!)



Service: as in 2012, 2013 the major „like“!

◀ I use WESTbahn especially because of...!

The price advantage is the trigger to get the customers -> and the more regular customers (before using ÖBB) now to change to WESTbahn.!



Note: Has not been asked 2012

Ein Vergleich

	SBB	WESTbahn
Ertrag/pkm	17.1 Rp	7.2 Ct

3. Betriebliche Erfahrungen

- Rollmaterialverfügbarkeit > 99 %
- Kleinvieh gibt auch Mist

4. Diskriminierungsfreier Zugang?

- 2009 passt Österreich die Gesetzgebung an, um Direktvergaben von Verkehrsleistungen an die ÖBB zu ermöglichen.
- 2011 schliesst die Republik mit der ÖBB einen allumfassenden Verkehrsdienste-Vertrag (inkl. Railjet!)
- Schlechte Fahrplantrassen für die WESTbahn
- Verkehrsverbunde schliessen neu eintretende Verkehrsunternehmungen von der Einnahmenverteilung aus, wenn ihre Verkehre nicht „positive Netzwirkungen“ zur Folge haben. Ob das der Fall ist, entscheiden die historischen Verkehrsunternehmen.

- ÖBB Infra verweigert die Übermittlung von Echtzeitdaten.
- ÖBB Infra verrechnet neu einen Fernverkehrsfaktor zusätzlich zum normalen Stationsentgelt.
- ÖBB Infra führt einen Zuschlag für Verkehre mit mehr als v 160 ein.
- Diskriminiert der WESTbahn bei den Wagenstandsanzeigen.
- Verbot des Aufstellens von Ständern mit Werbematerial der WESTbahn
- Verträge untersagen Plakatgesellschaften in Bahnhöfen für die WESTbahn zu werben.
- Preisanpassungen 1.1.2014:
Wien – Salzburg: 0 %, Wien – Innsbruck: 5.6 %
- Diskriminierung bei Betriebsstörungen.

Die Folge

- Mehr Anwaltskosten als Marketingaufwendungen.
- Die WESTBahn hat die Republik Österreich bei der EU-Kommission wegen unerlaubter Staatsbeihilfen und Verstoss gegen die EU-Richtlinien eingeklagt.
- Die Kommission hat ein Verfahren in Gang gesetzt – auch gegen die ÖBB.

5. Perspektiven

Entwicklung

	Einnahmen	Auslastung %
• 6/2012	100	29,2
• 6/2013	150	40,1
• 6/2014	189	42,4

Herausforderungen

- Neuer Hauptbahnhof
- Unterkritische Grösse?

6. Bilanz des Wettbewerbs

+

- Höherer Kundennutzen,
- Auch die ÖBB ist besser geworden

-

- Wenig Differenzierungsmöglichkeiten
- Abhängigkeit von der Infrastruktur
(Trassenzuteilung und Betriebsabwicklung)
- Willkür (IBE, Energiepreise)

Fazit

Das Experiment wäre in der Schweiz kaum sinnvoll, weil

- der dichte Taktfahrplan und der
- direkte Verkehr und die hohe Bedeutung von GA und HTA

eine Differenzierung praktisch verunmöglichen.

Nutzerfinanzierung: ja – Tariferhöhungen: nein?

» **Berner Verkehrstag**

22. August 2014, Bern

» **Ueli Stückelberger**

Direktor, Verband öffentlicher Verkehr



Ziele

- » öV-Preise: Fakten aufzeigen
- » Persönliche Gedanken zu Nutzerfinanzierung und «mobility pricing»



Finanzierung Regionalverkehr: Abhängigkeiten

Passagierzahlen

Tarife

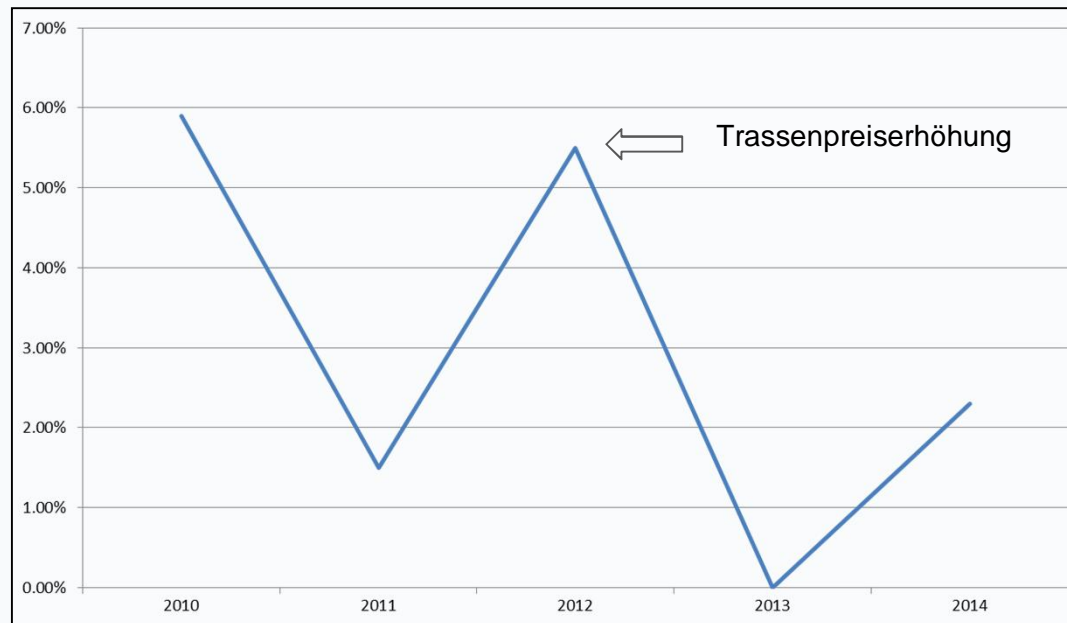


Abgeltungen

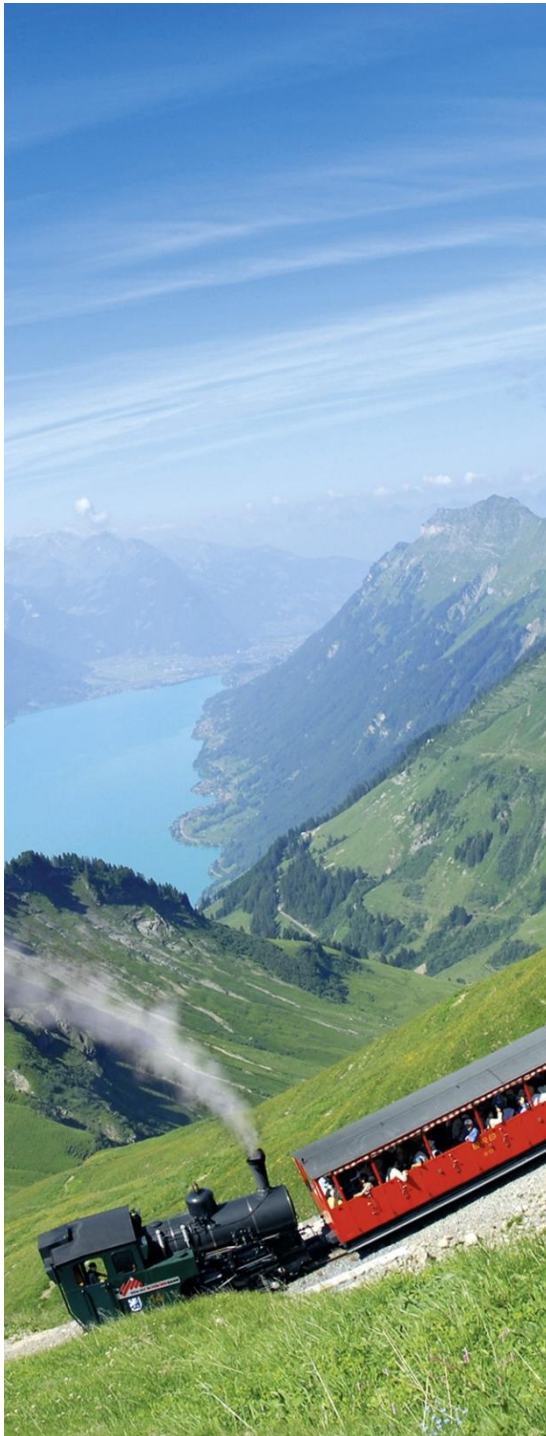
Höhe Trassenpreise



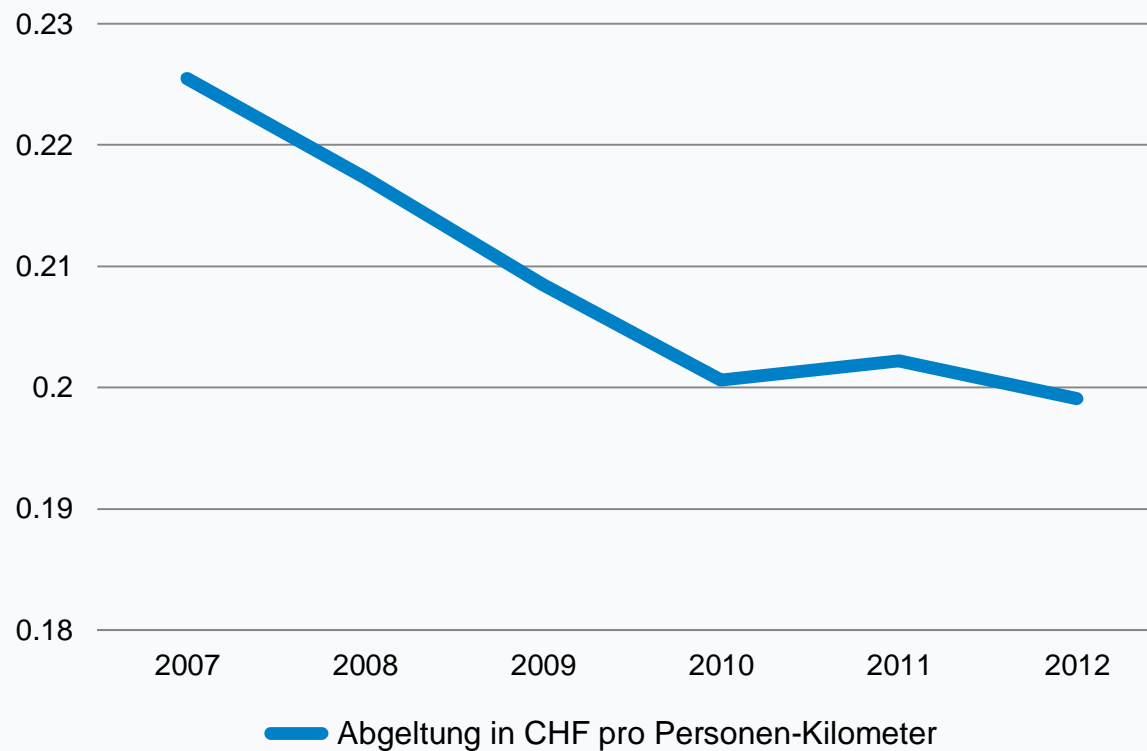
Tariferhöhungen seit 2010



- » 2014: Erste Tariferhöhung seit 2011, die dem Personenverkehr bleibt
- » Parallel: Ständiger Angebotsausbau



Eigenleistungen Branche: Effizienz im Regionalverkehr



Quelle: BAV





Eigenleistung Branche: Freizeitverkehr fördern

- » Ausbau Sparbillette, Saisontarife, neue Abos, Aktionen
- » Angebote: Freizeitverkehr (Railaway),
 - ➔ öV hat hier noch Potential
 - ➔ trägt zu höherer Auslastung bei
 - ➔ Aber: Geringe Relevanz bezg. Ertrag



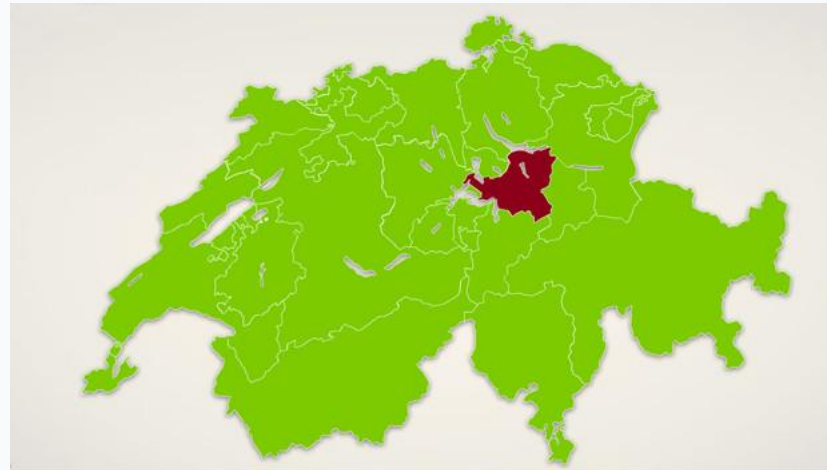
Vorteile heutiges öV-System

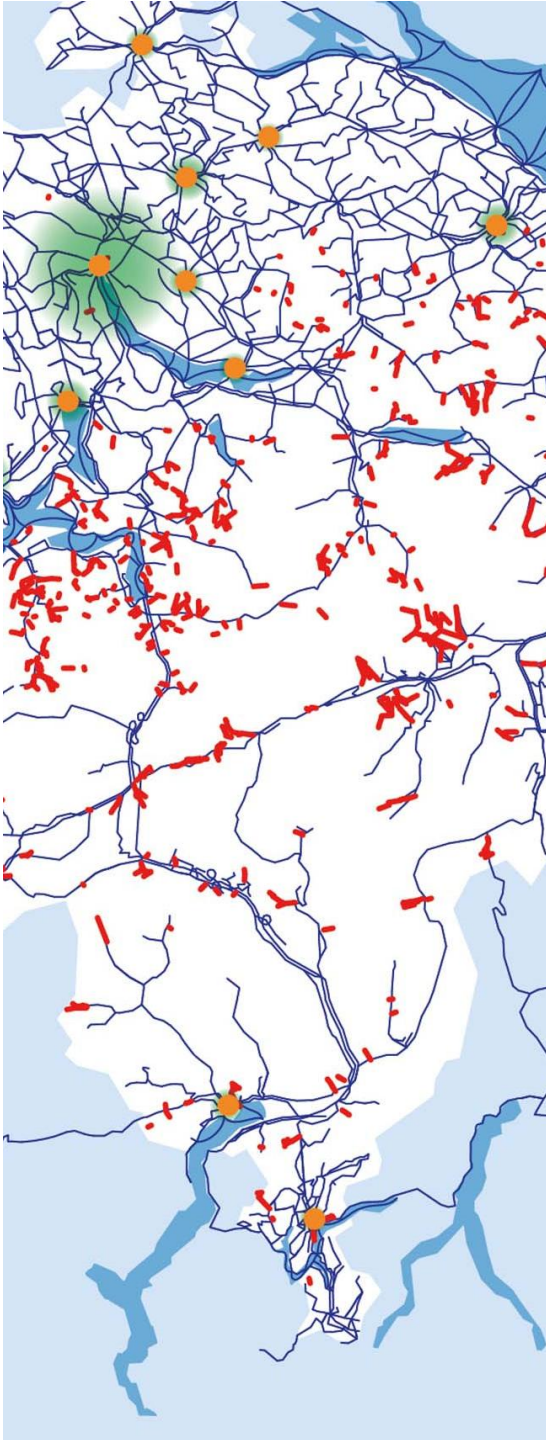
- » Offenes System: Die Billette sind auf allen Zügen gültig
- » Beliebte öV-Abos (=Stammkunden, jede zweite Person hat ein Abo)
- ➔ Flexible, einfache öV-Nutzung



Der öV Schweiz ist beliebt

- » FABI-Ja-Anteil (9. Februar 2014)
62 Prozent!





Facts zu öV-Einnahmen

- » Verkehrserträge öV: Zwei Drittel von Abos (Vorauszahlung!)
- » Niemand bezahlt mehr als ein GA-Kunde
 - ➔ Ertrag pro Km ist nicht die einzig relevante Grösse

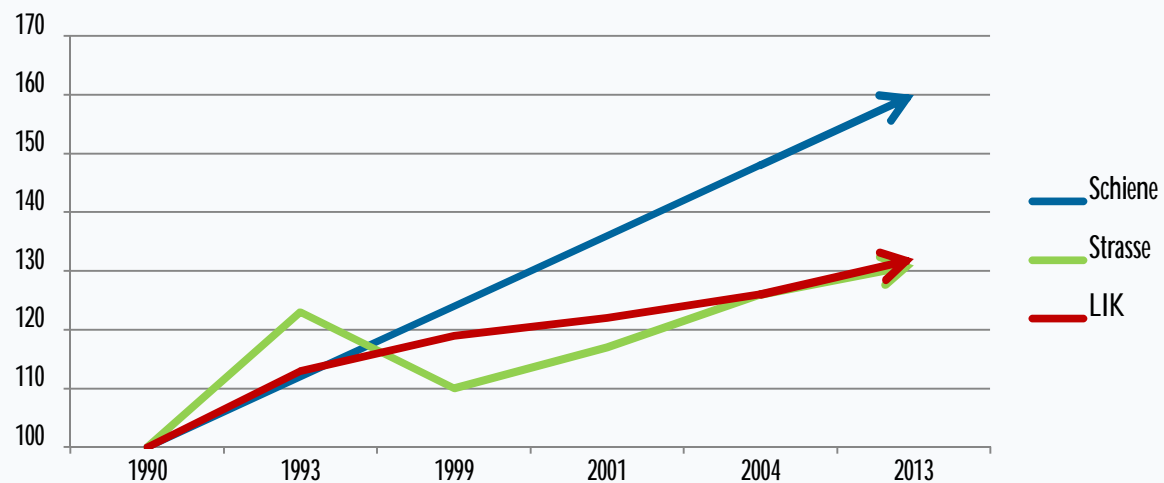


Facts zu öV-Einnahmen

- » Abos: Tendenziell günstig ⚡ Einzeltickets kritisch
- » Modalsplit öV: Pendelverkehr hoch ⚡ Freizeitverkehr tief
- » Förderung Freizeitverkehr: sinnvoll, aber keine grosse Ertragsmaschine



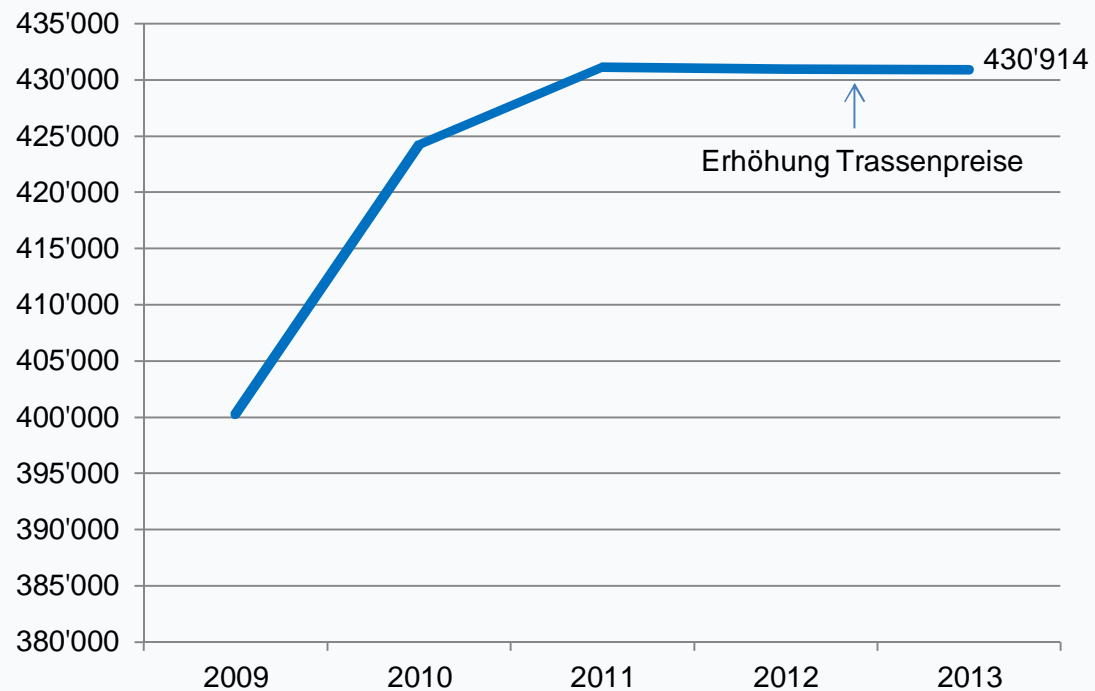
Vergleich Teuerung und Tarifmassnahmen seit 2000



- » öV-Preisentwicklung: grösser als Teuerung
- » variable Kosten miV: sinken
- » Aber: öV-Angebot wächst stark



Entwicklung der GA-Zahlen





öV-Anteil halten!

- » Modalsplit erhalten/ausbauen (keine Rückverlagerung auf die Strasse)
- » Entscheidende Elemente sind:
 - ➔ Gutes öV-Angebot auf der gesamten Transportkette
 - ➔ öV-Preisniveau und Kosten MIV



Langfristige Preisentwicklung im öV?

- » Angebotsausbau führt zu höheren Kosten
- » Variable Kosten des motorisierten Verkehrs sind gesunken ⚡ öV: gestiegen
- » Wie entwickeln sich in Zukunft die Kosten auf der Strasse?
- » Konsens zu öV-Preisentwicklung fehlt
 - ➔ Schere der Preisentwicklung öV und miV: vermeiden



Was ist mobility pricing?

- » Höhere Nutzerfinanzierung?
- » Verlagerung Strasse zu öV?
- » Ergebnis-neutrale Verlagerung Verkehrsträger intern? Geografisch? Zeitlich?
- » Eine Kombination davon?
- » Abschaffung der öV-Abos?
 - ➔ Zuerst Klarheit betr. Begriffe schaffen



öV-Abonnemente bewähren sich

- » Auslastung auch zu «Niederlastzeiten»
- » Vorausbezahlung, günstig im Vertrieb
- » Convenience-Kunden
- » 2/3 der Einnahmen von Abos
- » Niemand bezahlt mehr als ein GA-Kunde
 - ➔ Abos machen ökonomisch Sinn





Mobility pricing im öV gibt es schon

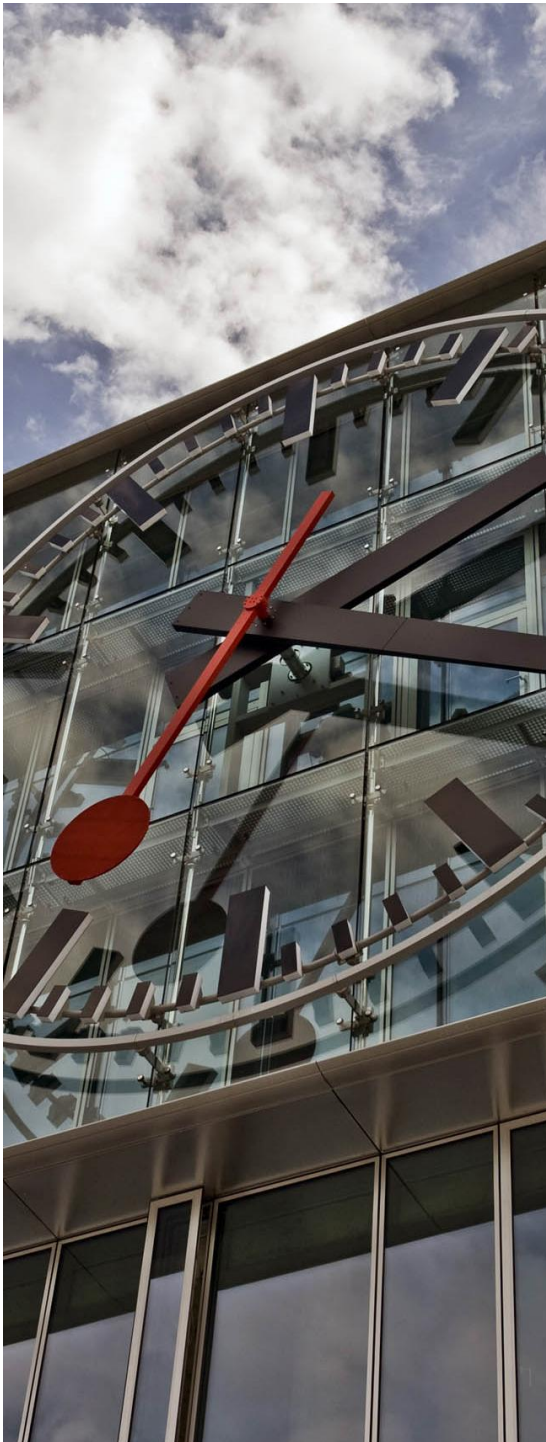
- » «sozial»: Jugendprodukte (Gleis 7 / Juniorkarte)
- » Sparbillette (für wenig ausgelastete Züge)



Grenzen von mobility-Pricing im öV

- » Zeitliche Lenkungswirkung im öV ist gering (hoher Anteil Berufs- und Schülerverkehr)
- » Hoher Abo-Ertrag
- » öV braucht Grundauslastung
- » Transparenz der Preise ist wichtig





Fazite

- » öV-Errungenschaften erhalten: Abos + «offenes» System
- » Finanzierung des regionalen Personenverkehrs sichern
- » Konsens betr. öV-Preisentwicklung anstreben
- » Schere Preise motorisierter Individualverkehr und öV vermeiden

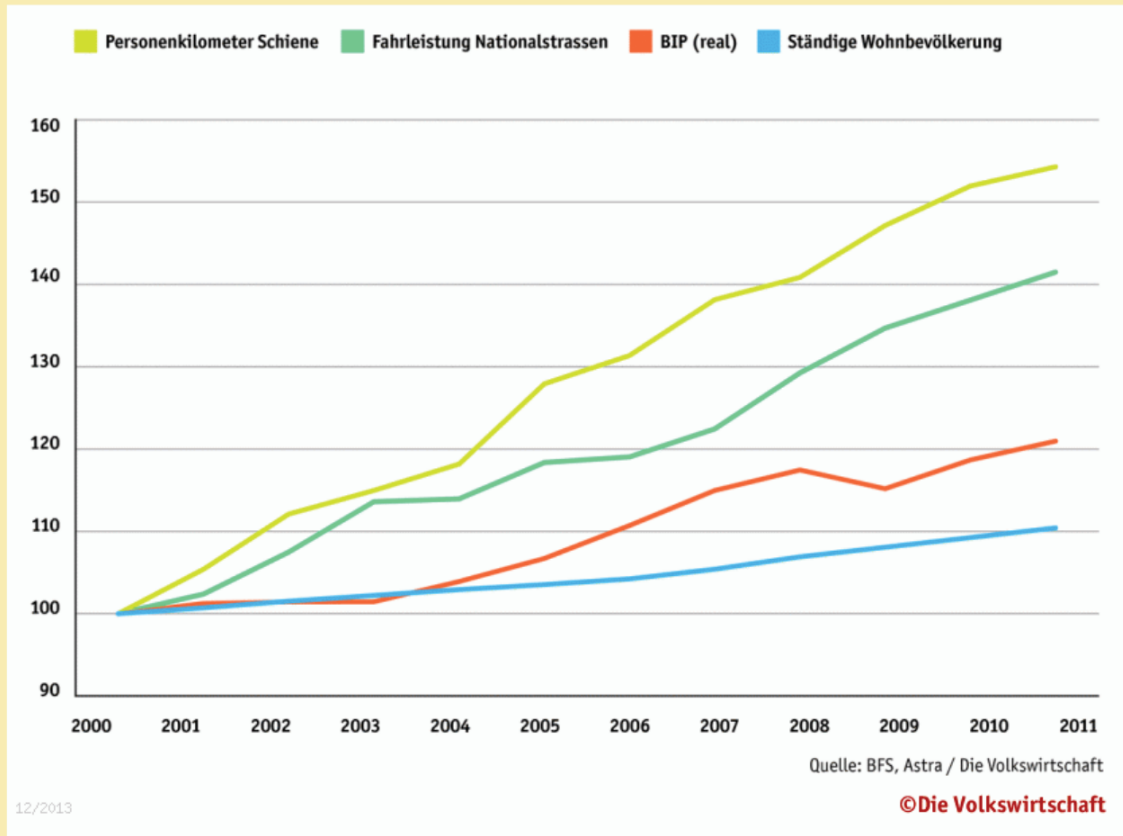
Innovatives Mobility Pricing: Nachhaltige Strassenfinanzierung und intelligentes Verkehrsmanagement statt Stau!

Berner Verkehrstage 22.8.2014
Josef Czako
Kapsch TrafficCom AG
Version: 1

1. Wie ist die Ausgangslage für die Schweiz beim Thema Verkehr?

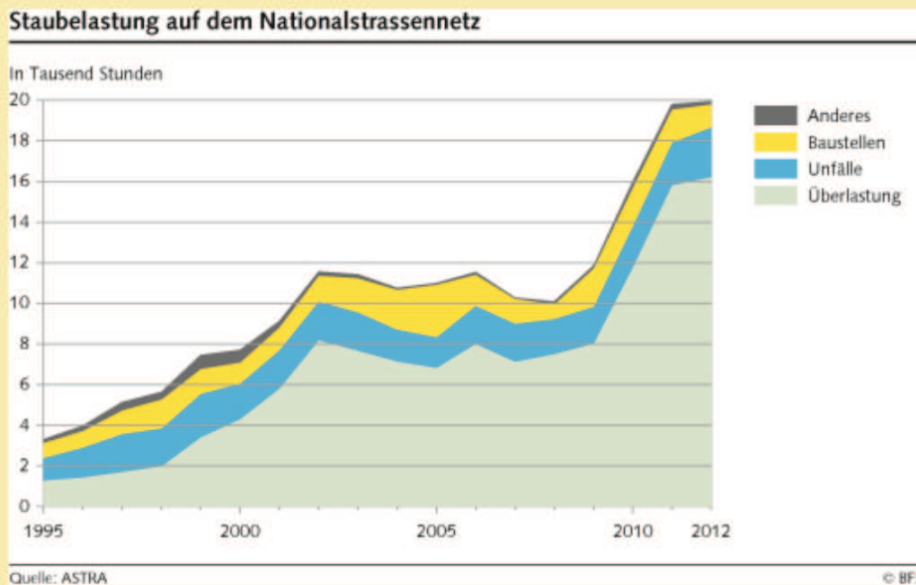


Mobilität wächst schneller als Bevölkerung und Wirtschaft



12/2013

Staubelastung - Schweiz 1995-2012



...Verdoppelung seit 2008!

Weitere Belastung durch verringerte Effizienz ...

- Lärm
- Unfallrisiken
- Umweltbelastungen



5

Externe Kosten des Verkehrs 2010

Gesamt 9,4 Milliarden Franken

Strassenverkehr --> 7,7 Mia. Franken

Schienenverkehr --> 0,73 Mia. Franken

Transportleistung der Strasse

68 % der gefahrenen
Personenkilometer



57 % der gefahrenen
Tonnenkilometer



Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Juni 2014

6

Kosten-Vergleich Schiene / Strasse



Schiene:

Eigenfinanzierungsgrad liegt bei einer Vollkostenrechnung bei ca. 41 %

Strasse:

Kostendeckungsgrad unter Berücksichtigung externer Kosten (Unfälle, Staus, Emissionen) bei etwa 90 %

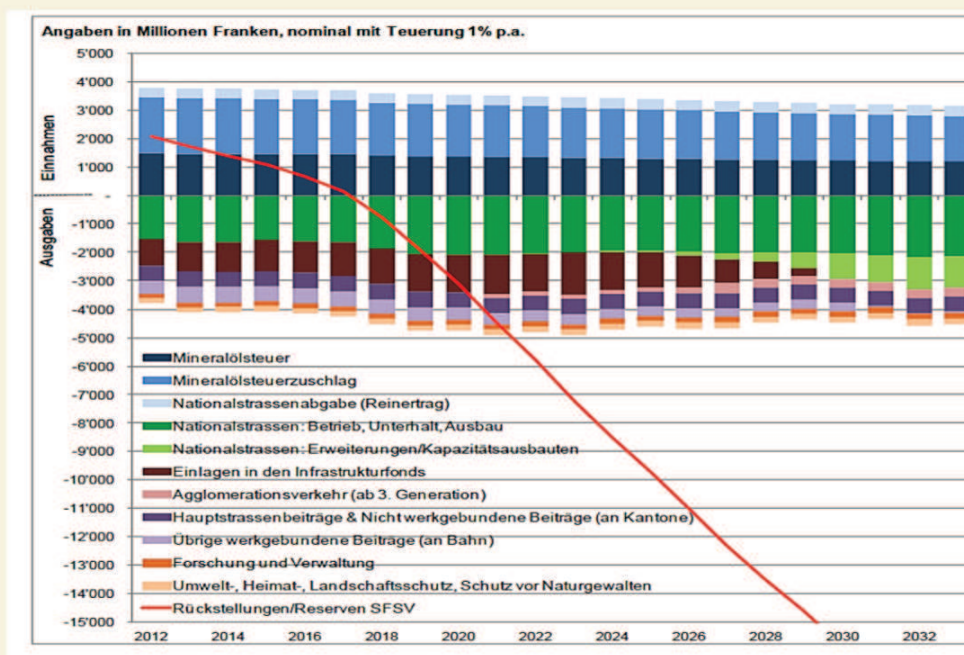
Quelle: avenir-suisse, Daniel Müller-Jentsch



7

Verkehrsaufkommen auf Strasse steigt erheblich, Einnahmen wegen sparsamerer Autos gehen zurück

--> ab 2017 droht Finanzierungslücke von 1,2 Mia. Franken pro Jahr!



Quelle: Astra

8

2. Wie kann Mobility Pricing stetiges Verkehrsaufkommen nachhaltig unterstützen?



9

Mobility Pricing

- Mobility Pricing ist die systematische Anwendung von Angebot & Nachfrage auf alle Verkehrsträger
- Eine Mobilitätspolitik die auf Anreize statt auf Vorschriften setzt
- Bewirkt eine Änderung des Nutzerverhaltens und damit intelligentes Verkehrsmanagement auch in dichtbesiedelten Gebieten
- Externe Kosten der Verkehrsmittel werden eingerechnet (Energie, Umwelt, Lärm, Sicherheit, etc.)
- Einnahmen aus MP dienen der Infrastruktur (Zweckbindung)
- Gleichbehandlung aller Verkehrsträger, Förderung der Intermodalität
- Priorität auf Nutzerfinanzierung und Entlastung der Steuerfinanzierung

10

Mobility Pricing schafft Anreize und erfüllt Ziele

- Reduktion von Fahrten
- Fahrzeuge mit mehreren Insassen
- Nutzung von Park & Ride Angeboten
- Fahrten ausserhalb der Stosszeiten
- Bedürfnisse der Pendler mitberücksichtigt
- Fahrzeuge mit weniger Emissionen
- Rücksicht auf tatsächliche Kosten



11

Unterschied: Road Pricing und Mobility Pricing am Beispiel Strasse



12

Vorteile von Mobility Pricing

- Kostenwahrheit für alle Transportmittel
- Nachhaltige Finanzierung der Mobilitäts-Infrastruktur
- Beseitigung von Verkehrsengpässen
- Änderung im Nutzerverhalten / Modal Split durch Anreize
- Umweltpolitisch attraktiv
- Änderung von Steuer auf Verursacherprinzip



13

3. Wie sieht es mit Datenschutz bei Mobility Pricing aus?



14

Mobility Pricing erfüllt Datenschutz Aspekte!

- Bestehende nationale und europäische **Gesetze** und Direktive 95/46/EC
- Nutzerdaten werden regelmäßig nach Verarbeitung **gelöscht**
- **Pre-pay** Zahlungsoption
- Positionierungsdaten werden **vertraulich** generiert - ohne Möglichkeit diese zu manipulieren --> Trusted device

✓ Mobility Pricing berücksichtigt Datenschutz mehr als Smartphones und Kreditkarten!

15

4. Gibt es internationale Beispiele für Mobility Pricing?



16

- Verschiedene internationale Regionen beschäftigen sich mit Mobility Pricing : Finnland, Oregon (USA), Singapur, Schweiz
- Auch die Schweiz kann ähnlich wie bei LSVA, zu einem internationalen Vorreiter werden



17

5. Wie würde die Struktur eines Mobility Pricing Systems konkret aussehen?



18

Ablauf Mobility Pricing



19

6. Entstehen Nachteile für das Einkaufen in der Stadt?



20

Beispiel Stockholm (ca. 900'000 Einwohner)

- Keine negativen Auswirkungen auf Gewerbe:
 - + bessere Zufahrt trotz Gebühr
- 1/2 reduzierte Autofahrten verlagert sich auf ÖV:
 - > Park&Ride stärker genutzt

Anfängliche Skepsis der Bevölkerung hat sich **positiv verändert**



Verkehrsvolumen: um 20-25% gesunken

Verkehrsstaus: um 30-50% gesunken

Schadstoffbelastung: um 10-12% weniger CO₂ im Stadtzentrum

Quelle: SLB Analysis (2006). The Stockholm trial: effects on air quality and health

FAZIT

Mobility

Pricing

Mobility Pricing hat viele volkswirtschaftliche Vorteile

- Verbesserte Effizienz (Stauvermeidung, Engpassbeseitigung, etc.)
- Nachhaltige Finanzierung und Erhaltung der Infrastruktur
- Ganzheitliche Kosten für alle Transportmittel
- Verbesserte Strassensicherheit und Entlastung der Umwelt
- Volkswirtschaftlicher Vorteil sehr viel grösser als Kosten



23

kapsch >

Innovatives Mobility Pricing:
Nachhaltige Strassenfinanzierung und
intelligentes Verkehrsmanagement
statt Stau

“Ich beschäftige mich nicht mit dem, was
getan worden ist. Mich interessiert, was
getan werden muss.” - Marie Curie (1867-1934)

CONTACT
Josef Czako
josef.czako@kapsch.net

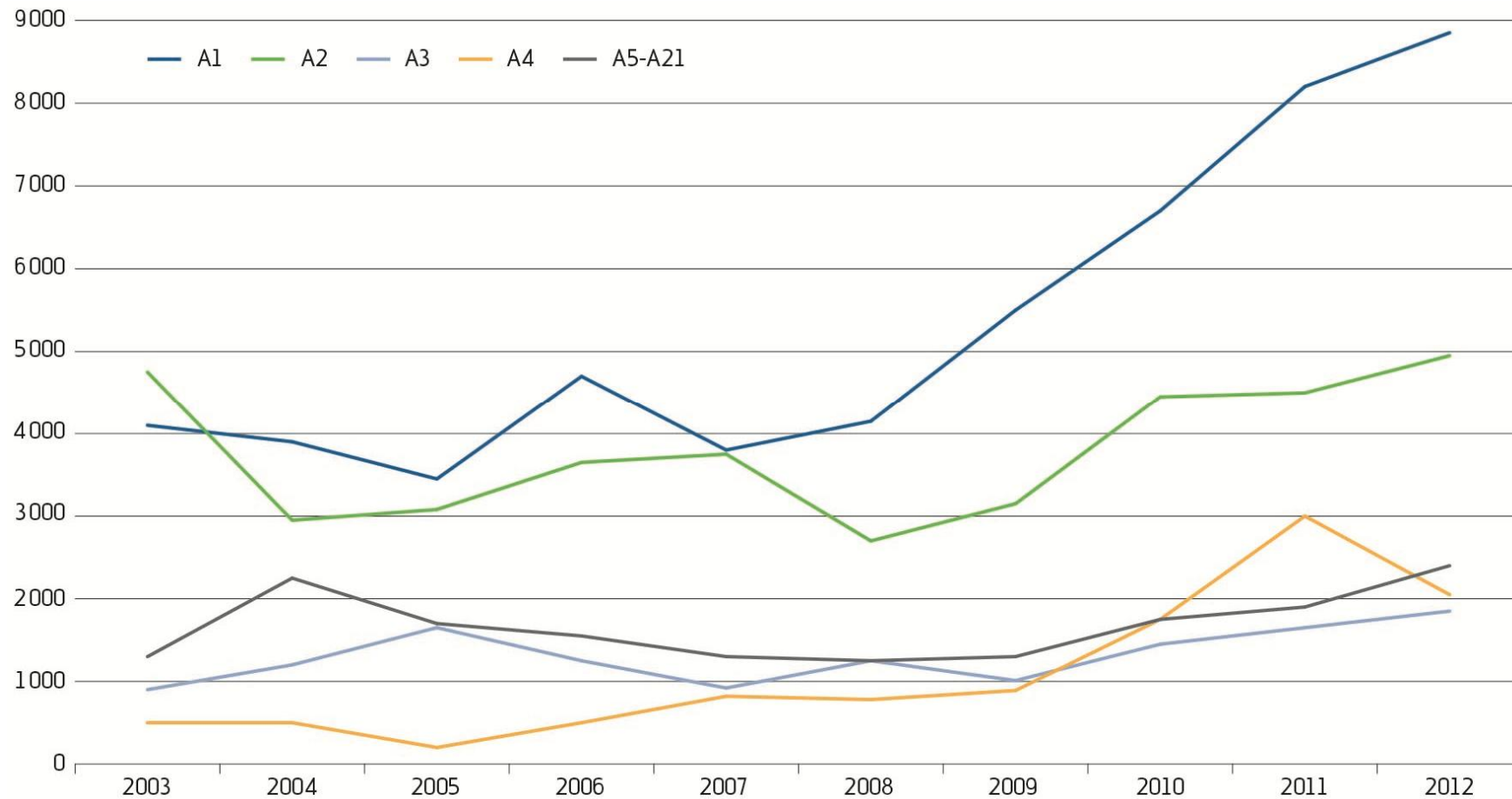
Berner Verkehrstag 2014

Ist die Zeit reif für Road Pricing? Ökonomische Verkehrssteuerung als ungenutztes Potenzial.

Thomas Rühl, Credit Suisse Economic Research
Bern, 22.8.2014

Das Thema Stau gewinnt an Bedeutung.

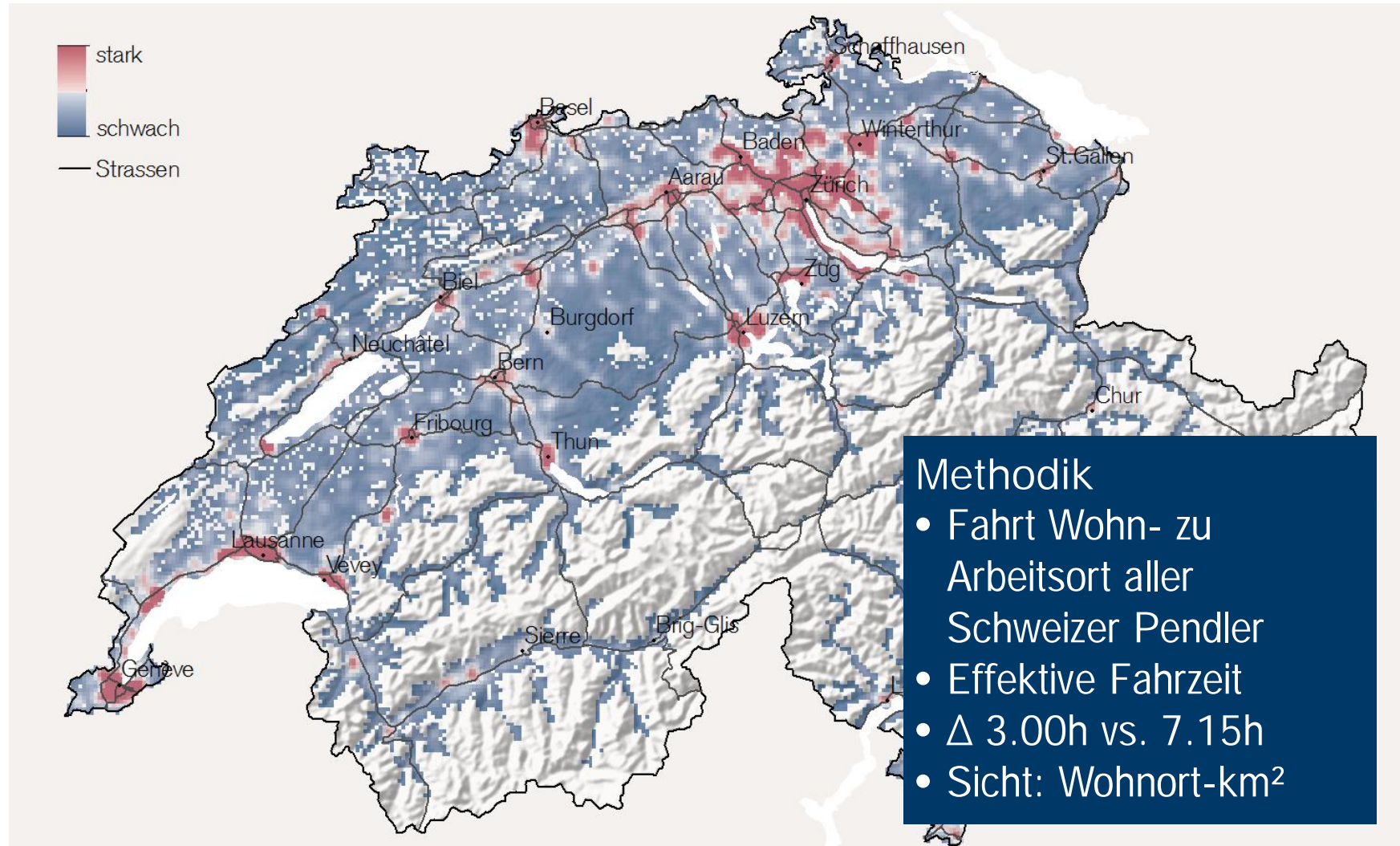
Staustunden auf den Nationalstrassen pro Jahr



Quelle: Viasuisse, ASTRA

Wer in der Schweiz morgens im Stau steht.

Orte, an denen die Pendler am Morgen vom Stau betroffen sind, pro km²



Quelle: Bundesamt für Statistik, Geostat, Navteq, Credit Suisse

Zürich und Genf stark betroffen, Basel weniger.

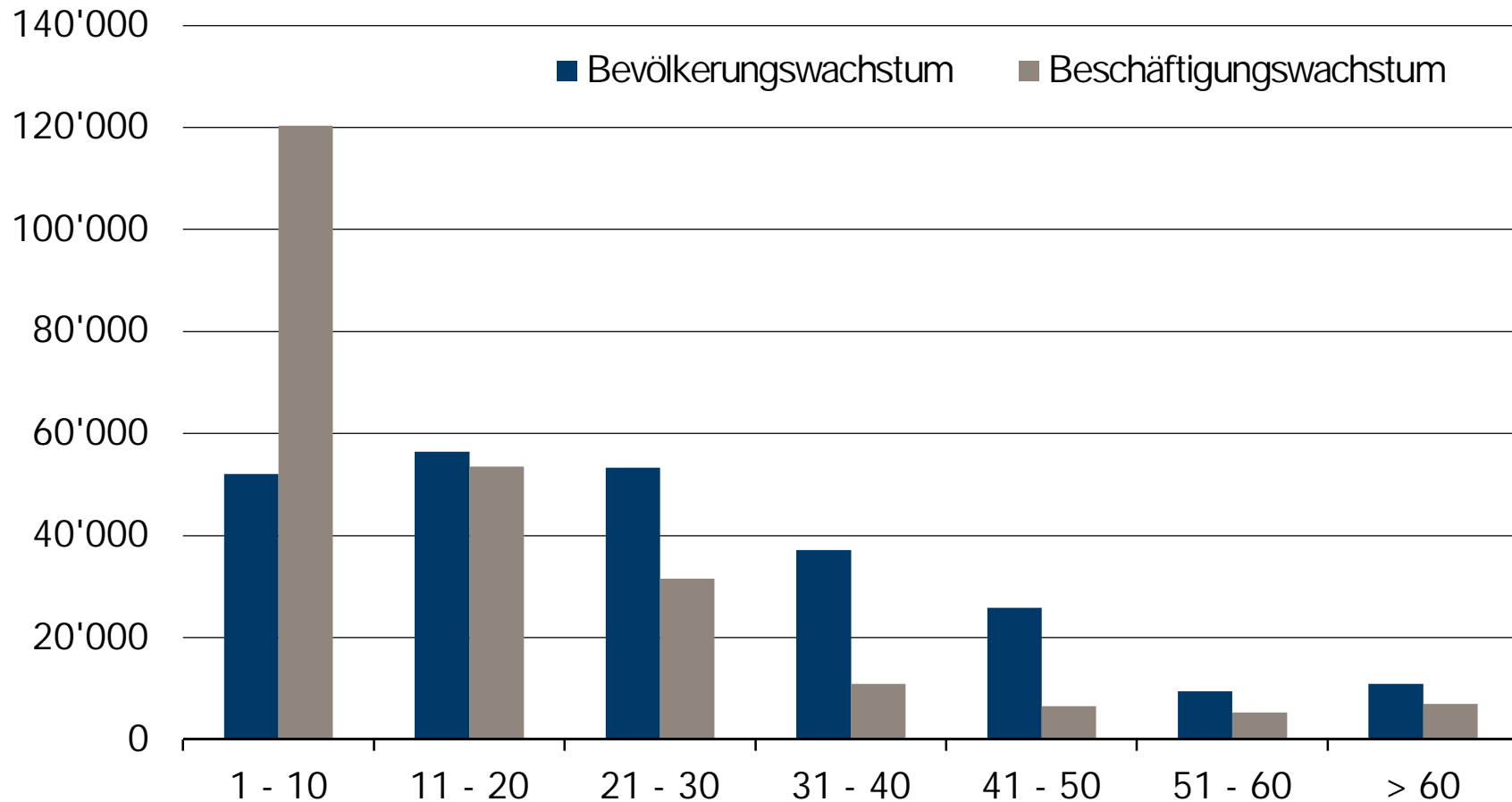
Pendlerstau-Index: Rangliste der vom Stau am meisten betroffenen Agglomerationen



Quelle: Bundesamt für Statistik, Navteq, Credit Suisse

Zweiteilung von Wohn- und Arbeitsort nimmt zu.

Wachstumszahlen 2008–2011, Fahrzeit in Minuten zum nächsten Zentrum



Quelle: Bundesamt für Statistik, Credit Suisse

Stau: Beträchtlicher volkswirtschaftlicher Schaden.

Zeitverluste

- Opportunitätskosten.
- Pendelwege.
- Logistik/Handel.

Arbeitsmarkt

- Verkleinerter Suchradius der Arbeitnehmer.
- Weniger räumliche Flexibilität.

Volksgesundheit

- Stress-Symptome.

Geringere Planbarkeit

- MIV verliert an Attraktivität.

Standortqualität

- Firmen entscheiden, ob nördlich oder südlich Gubrist.

Immobilienmarkt

- Geringere Immobilienpreise in staugeplagten Regionen.
- Preisdruck in Zentren stärker.

Umwelt

- Verschwendung von Treibstoff.
- Unnötige Emissionen.

- Externe Kosten: Öffentliches Gut «freie Strassen» wird über-beanspruchert.
- MIV-Nutzer sind gleichzeitig Verursacher und Opfer.

→ Ist der Leidensdruck genügend hoch, um neue Lösungsansätze zu prüfen?

Den Stau verstehen.

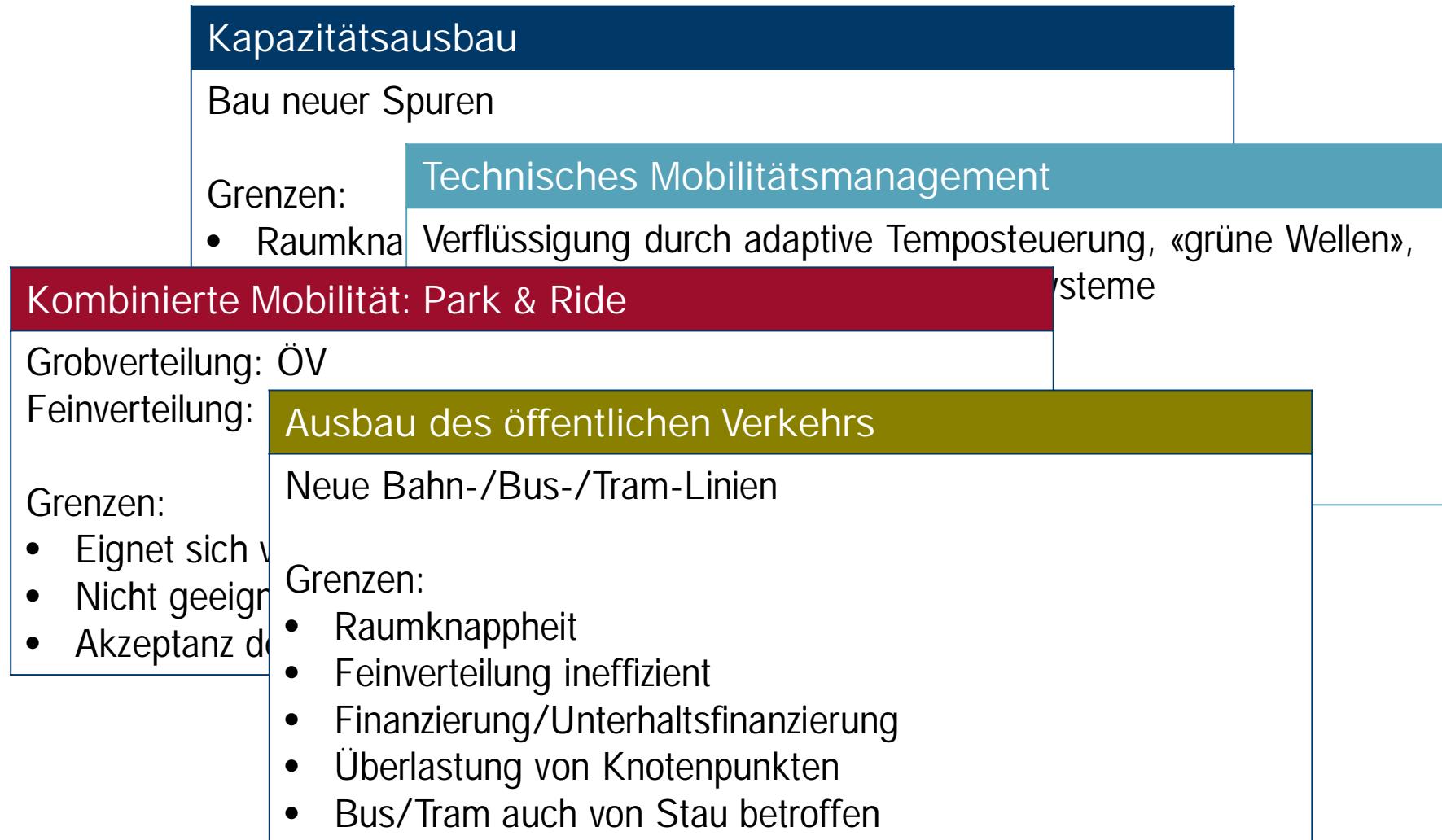
Steckbrief

- Wo: Agglomerationen und Zentren.
- Wann: vor allem in Spitzenzeiten. (Morgen-/Abend-Peak).
- Warum: Überlastung (> 80%), vor allem durch Personenverkehr.
- Zeitliche Flexibilität der Fahrten:
 - Flexible (z.B. Urlaub) und zeitlich unflexible Fahrten (Pendelverkehr).
- Betroffene Personen:
 - Modal flexible und modal unflexible Personen.
- Anreize für MIV-Nutzer:
 - Abschreckende Wirkung der Gewissheit im Stau zu stehen.
 - Zeitverlust für alle gleich – Opportunitätskosten sehr unterschiedlich.
 - Wenig Anreize für Stau-Vermeidung (ÖV, MIV ausserhalb Stosszeit, ...).

Lösungsansätze

Bisherige Lösungsansätze stossen an ihre Grenzen.

Auswahl



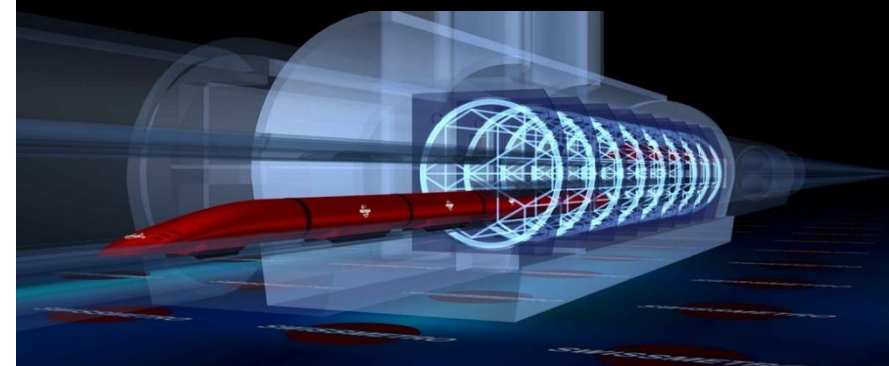
Neue Wege gegen den Verkehrskollaps

Beispiele

Flexibilisierung Arbeitszeit/-ort



Neue ÖV-Systeme



Technische Innovationen



Ökonomisches Mobilitätsmanagement



Akzeptanz von Road Pricing hängt stark an Umsetzung.

Wie könnte ein ökonomisches Mobilitätsmanagement realisiert werden?

Mögliche Umsetzung:

- Räumliche Ausgestaltung: Streckengebühr oder Zentrumsgebühr?
- Zeitliche Staffelung: Gebühr nur in Stosszeit, fließende Übergänge.
- Finanziell neutral: Reduktion anderer Steuern im gleichen Volumen.
- Technisch: Smartphones, GPS-basiert, keine Zahlstellen.
- Privatsphäre: Anonymität durch Pre-Paid-Lösung.
- Neue Finanzierungsmodelle für Strassen: Möglichkeit für PPP.

Verfassungsänderung wäre vermutlich notwendig:

- Bundesverfassung Art. 82: *Die Benützung öffentlicher Strassen ist gebührenfrei. Die Bundesversammlung kann Ausnahmen bewilligen.*

Road Pricing setzt auf der Nachfrageseite an.

Vorteile gegenüber anderen Lösungsansätzen

Attraktivität für Stau-Vermeidung steigt

- Andere Zeitpunkte für Fahrten.
- Andere Modi: Töff, E-Bike, P&R, ÖV.
- Ride-Sharing.
- Flexible Arbeitszeiten, Home-Office.

Anreiz-basiert

- Keine Verbote.
- Nachfrage-Rückgang.
- Transparent.
- Individuelle Entscheide.

Erträge

- Können für MIV-Alternativen eingesetzt werden.
- Ermöglichen neue Finanzierungsmodelle (PPP).

Selektiv

- Weniger Stau bei «notwendigen» Fahrten.
- Rabatt-Möglichkeiten. (Carpools, Personen ohne Wahlmöglichkeit, etc.)

Erprobt

- Ausl. Erfahrungen nutzen.

Rasche Umsetzung

- Wenig neue Infrastruktur.
- Günstig.

Gezielt

- Punktuelle Entlastung Zeitpunkte und Orte.

CREDIT SUISSE



Allgemeiner Haftungsausschluss / Wichtige Information

Informationen zu den mit Anlagen in die hierin behandelten Wertpapiere verbundenen Risiken finden Sie unter folgender Adresse:

<http://www.credit-suisse.com/research/riskdisclosure>

Alle Hinweise auf die Credit Suisse beziehen sich ebenfalls auf mit ihr verbundene Unternehmen und Tochtergesellschaften. Weitere Informationen über die Organisationsstruktur finden sich unter folgender Adresse:

http://www.credit-suisse.com/who_we_are/de/

Die Informationen und Meinungen in diesem Bericht wurden von der Abteilung Research der Division Private Banking & Wealth Management der Credit Suisse am angegebenen Datum erstellt und können sich ohne vorherige Mitteilung ändern. Aufgrund unterschiedlicher Bewertungskriterien können die in diesem Bericht geäußerten Ansichten über einen bestimmten Titel von Ansichten und Beurteilungen des Credit Suisse Research Department der Division Investment Banking abweichen oder diesen widersprechen. Die vorliegende Publikation ist nicht für die Verbreitung an oder die Nutzung durch natürliche oder juristische Personen bestimmt, die Bürger eines Landes sind oder in einem Land ihren Wohnsitz bzw. ihren Gesellschaftssitz haben, in dem die Verbreitung, Veröffentlichung, Bereitstellung oder Nutzung dieser Informationen geltende Gesetze oder Vorschriften verletzen würde oder in dem die Schweizer Bank Credit Suisse AG, oder ihre Tochter- und verbundenen Unternehmen («CS») Registrierungs- oder Zulassungspflichten erfüllen müssten. Alle Informationen in dieser Publikation unterliegen dem Copyright der CS, sofern nicht anders angegeben. Weder der Bericht noch sein Inhalt noch Kopien davon dürfen ohne die vorherige schriftliche Genehmigung durch die CS verändert, übertragen, kopiert oder an Dritte verteilt werden. Alle in diesem Bericht verwendeten Warenzeichen, Dienstleistungsmarken und Logos sind Warenzeichen oder Dienstleistungsmarken bzw. eingetragene Warenzeichen oder Dienstleistungsmarken der CS oder ihrer verbundenen Unternehmen. Der Bericht wurde einzig zu Informationszwecken publiziert und ist weder ein Angebot noch eine Aufforderung zum Kauf, Verkauf oder zur Zeichnung von Wertpapieren oder ähnlichen Finanzinstrumenten. Die CS bietet keine Beratung hinsichtlich der steuerlichen Konsequenzen einer Anlage und empfiehlt Anlegern, einen unabhängigen Steuerberater zu konsultieren. Zu beachten ist insbesondere, dass sich die Steuerbasis und die Höhe der Besteuerung ändern können.

Die CS hält die im Disclosure-Anhang des vorliegenden Berichts enthaltenen Informationen und Meinungen für richtig und vollständig. Die Informationen und Meinungen in den übrigen Abschnitten des Berichts stammen aus oder basieren auf Quellen, die die CS als zuverlässig erachtet. Dennoch kann keine Gewähr für die Richtigkeit oder Vollständigkeit der Informationen geleistet werden. Weitere Informationen sind auf Anfrage erhältlich. Die CS lehnt jede Haftung für Verluste aus der Verwendung dieses Berichts ab, es sei denn, dieser Haftungsausschluss steht im Widerspruch zu einer Haftung, die sich aus bestimmten für die CS geltenden Statuten und Regelungen ergibt. Dieser Bericht ist kein Ersatz für eine unabhängige Beurteilung. Die CS hat möglicherweise eine Handelsidee zu diesem Wertpapier veröffentlicht oder wird dies möglicherweise in Zukunft tun. Handelsideen sind kurzfristige Handlungsempfehlungen, die auf Marktereignissen und Katalysatoren basieren, wohingegen Unternehmensempfehlungen Anlageempfehlungen darstellen, die auf dem erwarteten Gesamtertrag im 6 bis 12-Monats-Horizont basieren, gemäss der Definition im Disclosure-Anhang. Da Handelsideen und Unternehmensempfehlungen auf unterschiedlichen Annahmen und Analysemethoden basieren, könnten die Handelsideen von den Unternehmensempfehlungen abweichen. Ausserdem hat die CS möglicherweise andere Berichte veröffentlicht oder wird möglicherweise Berichte veröffentlichen, die im Widerspruch stehen zu dem vorliegenden Bericht oder zu anderen Schlussfolgerungen gelangen. Diese Berichte spiegeln die verschiedenen Annahmen, Einschätzungen und Analysemethoden wider, auf denen sie basieren, und die CS ist in keiner Weise verpflichtet, sicherzustellen, dass der Empfänger Kenntnis von anderen entsprechenden Berichten erhält. Die CS ist involviert in zahlreiche Geschäfte, die mit dem genannten Unternehmen in Zusammenhang stehen. Zu diesen Geschäften gehören unter anderem Handel, Risikoarbitrage, Market Making und anderer Eigenhandel.

Die Informationen, Meinungen und Schätzungen in diesem Bericht entsprechen der Beurteilung durch die CS am angegebenen Datum und können sich ohne vorherige Mitteilung ändern. Der Bericht kann Internet-Adressen oder die entsprechenden Hyperlinks beinhalten. Die CS hat die Inhalte der Internet-Seiten, auf die Bezug genommen wird, nicht überprüft und übernimmt keine Verantwortung für deren Inhalte, es sei denn, es handelt sich um eigene Internet-Seiten der CS. Die Adressen und Hyperlinks (einschliesslich Adressen und Hyperlinks zu den eigenen Internet-Inhalten der CS) werden nur als Annehmlichkeit und Information für Sie veröffentlicht, und die Inhalte der Seiten, auf die verwiesen wird, sind keinesfalls Bestandteil des vorliegenden Dokuments. Der Besuch der Internet-Seiten oder die Nutzung von Links aus dem vorliegenden Bericht oder der Internet-Seite der CS erfolgt auf Ihr eigenes Risiko.

Allgemeiner Haftungsausschluss / Wichtige Information

Weitere Informationen wie Offenlegungen im Zusammenhang mit anderen Emittenten erhalten Sie online auf der Seite «Global Research Disclosure» der Credit Suisse unter folgender Adresse: <https://www.credit-suisse.com/disclosure>

Distribution von Research-Berichten

Wo im Bericht nicht anders vermerkt, wird dieser Bericht von der Schweizer Bank Credit Suisse AG verteilt, die der Zulassung und Regulierung der Eidgenössischen Finanzmarktaufsicht untersteht. Australien: Dieser Bericht wird von der Credit Suisse AG, Sydney Branch (CSSB) (ABN 17 064 700 712 AFSL 226896), ausschliesslich an «Wholesale-Kunden», definiert nach s761G des Corporations Act 2001, verteilt. CSSB übernimmt keine Gewähr, noch macht sie Zusicherungen zur Wertentwicklung der in diesem Bericht erwähnten Finanzprodukte. Bahamas: Der vorliegende Bericht wurde von der Schweizer Bank Credit Suisse AG erstellt und im Namen der Credit Suisse AG, Nassau Branch, verteilt. Diese Niederlassung ist ein bei der Securities Commission der Bahamas eingetragener Broker-Dealer. Bahrain: Dieser Bericht wird von der Credit Suisse AG, Bahrain Branch, verteilt, die über eine Zulassung der Central Bank of Bahrain (CBB) als Investment Firm Category 2 verfügt und von dieser reguliert wird. Brasilien: Die hierin enthaltenen Angaben dienen lediglich zu Informationszwecken und sollten nicht als ein öffentliches Angebot für Wertpapieren in Brasilien verstanden werden. Hierin erwähnte Wertschriften sind möglicherweise nicht bei der brasilianischen Börsenaufsicht CVM (Comissão de Valores Mobiliários) registriert. Deutschland: Die Credit Suisse (Deutschland) AG untersteht der Zulassung und Regulierung der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin). Sie verbreitet Finanzanalysen an ihre Kunden, die durch ein mit ihr verbundenes Unternehmen erstellt worden sind. Dubai: Diese Informationen werden von der Credit Suisse AG, Dubai Branch, verteilt, die über eine ordnungsgemässe Lizenz der Dubai Financial Services Authority (DFSA) verfügt und unter deren Aufsicht steht. Finanzprodukte oder -dienstleistungen in diesem Zusammenhang richten sich ausschliesslich an Grosskunden mit liquiden Mitteln von über USD 1 Mio., die über ausreichend Erfahrung in Finanzfragen verfügen, um sich im Sinne eines Grosskundengeschäfts in Finanzmärkten engagieren zu können, und die regulatorischen Kriterien für eine Kundenbeziehung erfüllen. Frankreich: Dieser Bericht wird von der Credit Suisse (France) verteilt. Diese ist ein Anbieter von Investitionsdienstleistungen und verfügt über eine Zulassung der Autorité de Contrôle Prudentiel (ACP). Die Credit Suisse (France) untersteht der Aufsicht und Regulierung der Autorité de Contrôle Prudentiel und der Autorité des Marchés Financiers. Gibraltar: Dieser Bericht wird von der Credit Suisse (Gibraltar) Limited verteilt. Die Credit Suisse (Gibraltar) Limited ist eine unabhängige Gesellschaft, die zu 100 % im Besitz der Credit Suisse ist. Sie untersteht der Regulierung der Gibraltar Financial Services Commission. Guernsey: Dieser Bericht wird von der Credit Suisse (Channel Islands) Limited verteilt, einer unabhängigen Rechtseinheit, die in Guernsey unter der Nummer 15197 und unter der Anschrift Helvetia Court, Les Echelons, South Esplanade, St Peter Port, Guernsey, eingetragen ist. Die Credit Suisse (Channel Islands) Limited wird von der Guernsey Financial Services Commission überwacht. Der jeweils aktuelle testierte Jahresabschluss ist auf Anfrage erhältlich. Indien: Der Vertrieb des vorliegenden Berichts erfolgt durch die Credit Suisse Securities (India) Private Limited («Credit Suisse India»), die vom Securities and Exchange Board of India (SEBI) beaufsichtigt wird unter den SEBI-Registrierungsnummern INB230970637, INF230970637, INB010970631 und INF010970631 und deren Geschäftsadresse wie folgt lautet: 9th Floor, Ceejay House, Plot F, Shivsagar Estate, Dr. Annie Besant Road, Worli, Mumbai 400 018, Indien, Tel. +91-22 6777 3777. Italien: Dieser Bericht wird in Italien von der Credit Suisse (Italy) S.p.A. verteilt, eine gemäss italienischem Recht gegründete und registrierte Bank, die der Aufsicht und Kontrolle durch die Banca d'Italia und CONSOB untersteht, sowie durch die Credit Suisse AG, eine Schweizerische Bank mit Lizenz zur Erbringung von Banking- und Finanzdienstleistungen in Italien. Japan: Dieser Bericht wird von Credit Suisse Securities (Japan) Limited, Financial Instruments Dealer, Director-General of Kanto Local Finance Bureau (Kinsho) No. 66, Mitglied der Japan Securities Dealers Association, Financial Futures Association of Japan, Japan Investment Advisers Association und Type II Financial Instruments Firms Association, ausschliesslich in Japan verteilt. Credit Suisse Securities (Japan) Limited wird diesen Bericht nicht ausserhalb Japans verteilen oder in Länder ausserhalb Japans weiterleiten. Jersey: Der Vertrieb des vorliegenden Berichts erfolgt durch die (Channel Islands) Limited, Jersey Branch, die von der Jersey Financial Services Commission beaufsichtigt wird. Die Geschäftsadresse der Credit Suisse (Channel Islands) Limited, Jersey Branch, in Jersey lautet: TradeWind House, 22 Esplanade, St Helier, Jersey JE2 3QA. Katar: Diese Information wird von der Credit Suisse Financial Services (Qatar) L.L.C verteilt, die über eine Bewilligung der Aufsichtsbehörde für den Finanzplatz Katar (QFCRA) verfügt und von dieser reguliert wird (QFC Nr. 00005). Alle Finanzprodukte oder Finanzdienstleistungen im Zusammenhang mit diesem Bericht sind nur für Geschäftskunden oder Vertragspartner (gemäss Definition der Aufsichtsbehörde für den Finanzplatz Katar (QFCRA)) zugänglich. Zu dieser Kategorie gehören auch Personen mit einem liquiden Vermögen von über USD 1 Mio., die eine Einstufung als Geschäftskunden wünschen und die über genügend Kenntnisse, Erfahrung und Verständnis des Finanzwesens verfügen, um sich an solchen Produkten und/oder Dienstleistungen zu beteiligen. Luxemburg: Dieser Bericht wird von der Credit Suisse (Luxembourg) S.A. verteilt. Diese ist eine luxemburgische Bank, die über eine Zulassung der Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF) verfügt und von dieser reguliert wird. Mexiko: Die im Bericht enthaltenen Informationen stellen kein öffentliches Angebot von Wertschriften gemäss dem mexikanischen Wertschriftengesetz dar. Der vorliegende Bericht wird nicht in den mexikanischen Massenmedien angeboten. Der Bericht enthält keine Werbung im Zusammenhang mit der Vermittlung oder Erbringung von Bankdienstleistungen oder Anlageberatung auf dem Hoheitsgebiet Mexikos oder für mexikanische Staatsbürger. Russland: Das in diesem Bericht angebotene Research ist in keiner Art und Weise als Werbung oder Promotion für bestimmte Wertpapiere oder damit zusammenhängende Wertpapiere zu verstehen. Dieser Research-Bericht stellt keine Bewertung im Sinne des Bundesgesetzes über Bewertungsaktivitäten der Russischen Föderation dar. Der Bericht wurde gemäss den Bewertungsmodellen und der Bewertungsmethode der Credit Suisse erstellt. Singapur: Dieser Bericht wurde zur Verteilung in Singapur ausschliesslich an institutionelle Anleger, zugelassene Anleger und erfahrene Anleger (wie jeweils in den Financial Advisers Regulations definiert) erstellt und herausgegeben und wird von der Credit Suisse AG, Singapore Branch, auch an ausländische Anleger (gemäss Definition in den Financial Advisers Regulations) verteilt. Aufgrund Ihres Status als institutioneller Anleger, zugelassener Anleger, erfahrener Anleger oder ausländischer Anleger ist die Credit Suisse AG, Singapore Branch, in Bezug auf finanzielle Beratungsdienstleistungen, die die Credit Suisse AG, Singapore Branch, gegebenenfalls für Sie erbringt, von der Einhaltung bestimmter Compliance-Anforderungen gemäss Financial Advisers Act, Chapter 110 of Singapore («FAA»), den Financial Advisers Regulations und den massgeblichen, im Rahmen dieser Gesetze und Bestimmungen herausgegebenen Mitteilungen und Richtlinien befreit. Spanien: Dieser Bericht wird in Spanien von der Credit Suisse AG, Sucursal en España, verteilt. Diese ist ein durch die Banco de España autorisiertes Unternehmen (Registernummer 1460). Thailand: Der Vertrieb des vorliegenden Berichts erfolgt durch die Credit Suisse Securities (Thailand) Limited, die von der Securities and Exchange Commission, Thailand, beaufsichtigt wird und unter der Adresse 990 Abdulrahim Place Building, 27/F, Rama IV Road, Silom, Bangrak, Bangkok Tel. 0-2614-6000 eingetragen ist. Vereinigtes Königreich: Dieser Bericht wurde von der Credit Suisse (UK) Limited und der Credit Suisse Securities (Europe) Limited herausgegeben. Die Credit Suisse Securities (Europe) Limited und die Credit Suisse (UK) Limited verfügen beide über eine Zulassung der Prudential Regulation Authority und stehen unter der Aufsicht der Financial Conduct Authority und Prudential Regulation Authority. Sie sind der Credit Suisse zugehörige, aber rechtlich unabhängige Gesellschaften. Der Schutz privater Kunden durch die Financial Conduct Authority und/oder Prudential Regulation Authority gilt nicht für Investitionen oder Dienstleistungen, die durch eine Person ausserhalb des Vereinigten Königreichs angeboten werden. Das Financial Services Compensation Scheme gilt nicht, wenn der Emittent seine Verpflichtungen nicht erfüllt. **USA: WEDER DER VORLIEGENDE BERICHT NOCH KOPIEN DAVON DÜRFEN IN DIE VEREINIGTEN STAATEN VERSANDT, DORTHIN MITGENOMMEN ODER AN US-PERSONEN ABGEGEBEN WERDEN.**

Örtliche Gesetze oder Vorschriften können die Verteilung von Research-Berichten in bestimmten Rechtsordnungen einschränken. Das vorliegende Dokument darf ohne schriftliche Genehmigung der Credit Suisse weder ganz noch auszugsweise vervielfältigt werden. Copyright © 2014 Credit Suisse Group AG und/oder mit ihr verbundene Unternehmen. Alle Rechte vorbehalten. 14C024A_R



Risiken der Nutzerfinanzierung

Berner Verkehrstag

Bern, 22.08.2014

Peter Goetschi, Zentralpräsident TCS



Was versteht man unter
"Nutzerfinanzierung" ?



Theorie

''Nutzerfinanzierung ist der unmittelbare Zusammenhang zwischen Benutzung, Bezahlung und Verwendung – ohne Umwege und ohne semantisch verbrämte Quersubventionierungen.''

Dr.-Ing. E.h. Wilhelm Pällmann (2009)

Quelle: PÄLLMANN W., *Verkehr finanziert Verkehr: 11 Thesen zur Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur*, Friedrich-Ebert-Stiftung, Stabsabt., 2009.



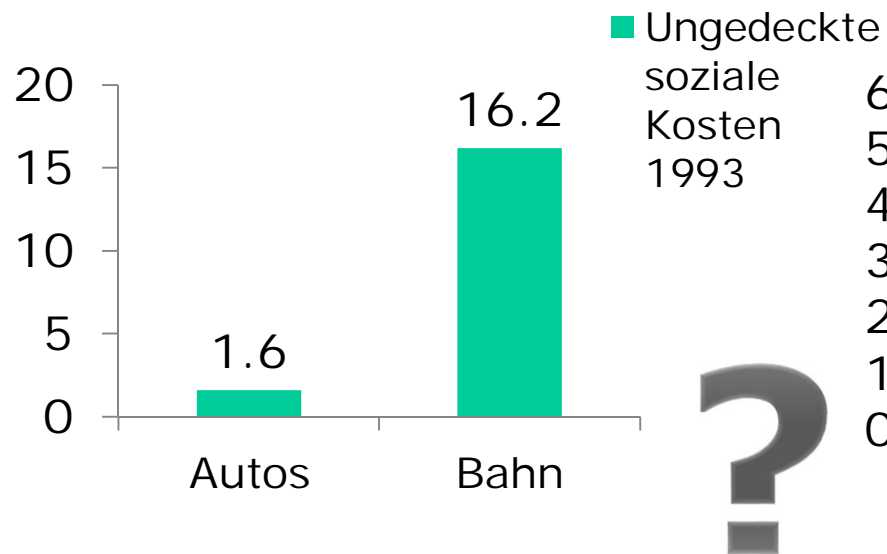
Praxis



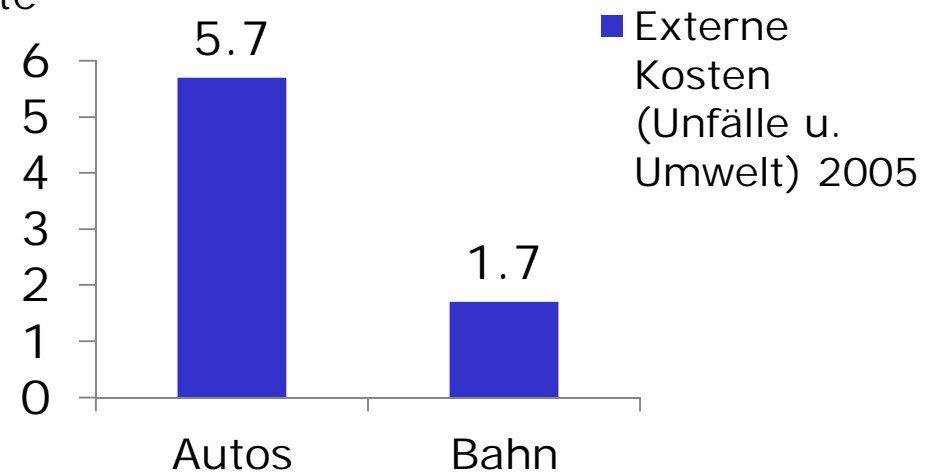


Externe Kosten ?

Rp. pro Personenkilometer



Rp. pro Personenkilometer



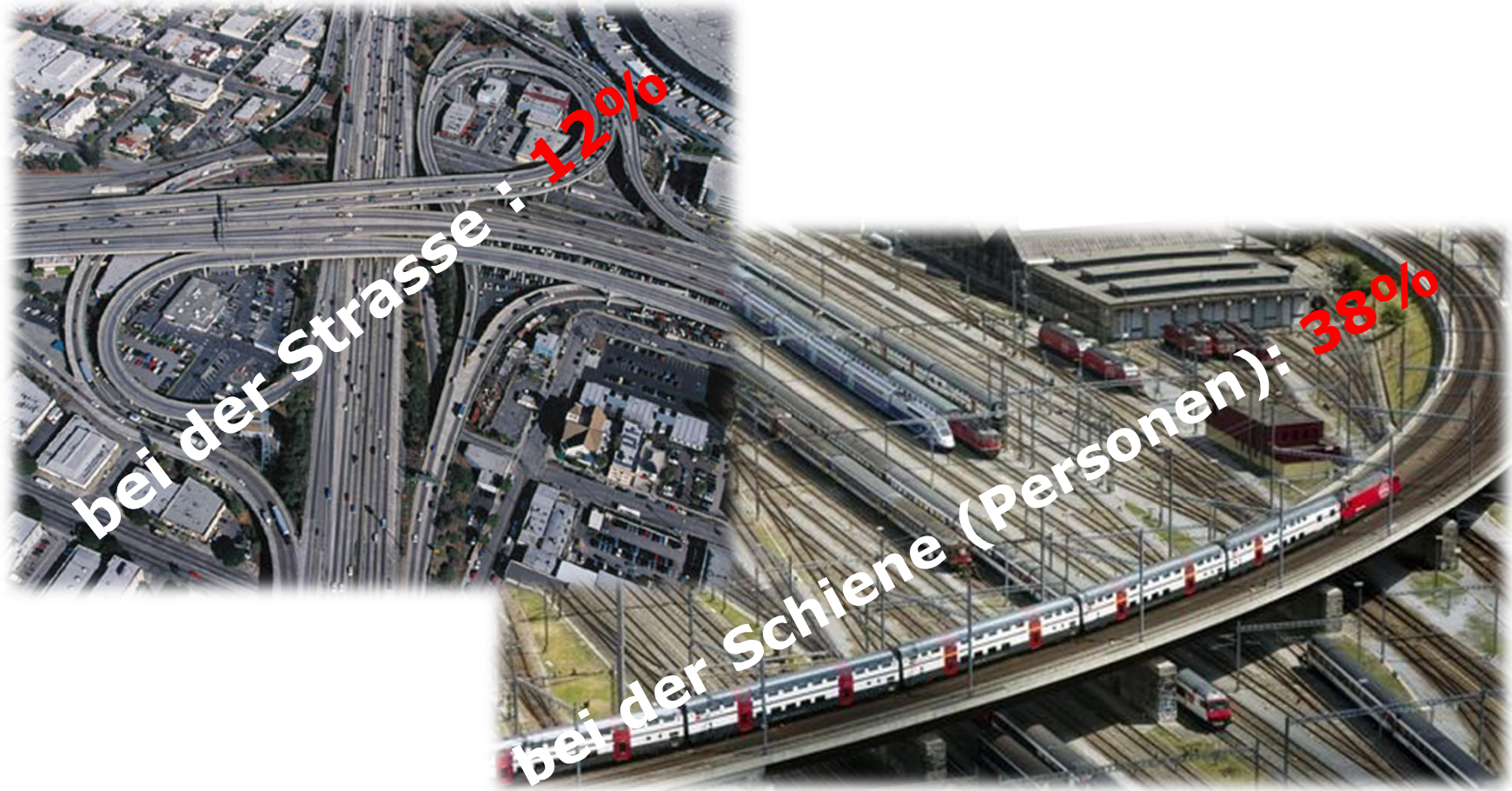
Quellen:

JEANRENAUD CL. ET AL., *Die sozialen Kosten des Verkehrs in der Schweiz: eine Gesamtrechnung nach Verkehrsträgern*, Generalsekretariat EVED, Dienst für Gesamtverkehrsfragen (GVF), 1993.

Transportrechnung 2005, Bundesamt für Statistik (BFS), Neuenburg, 2009



Infrastrukturkosten

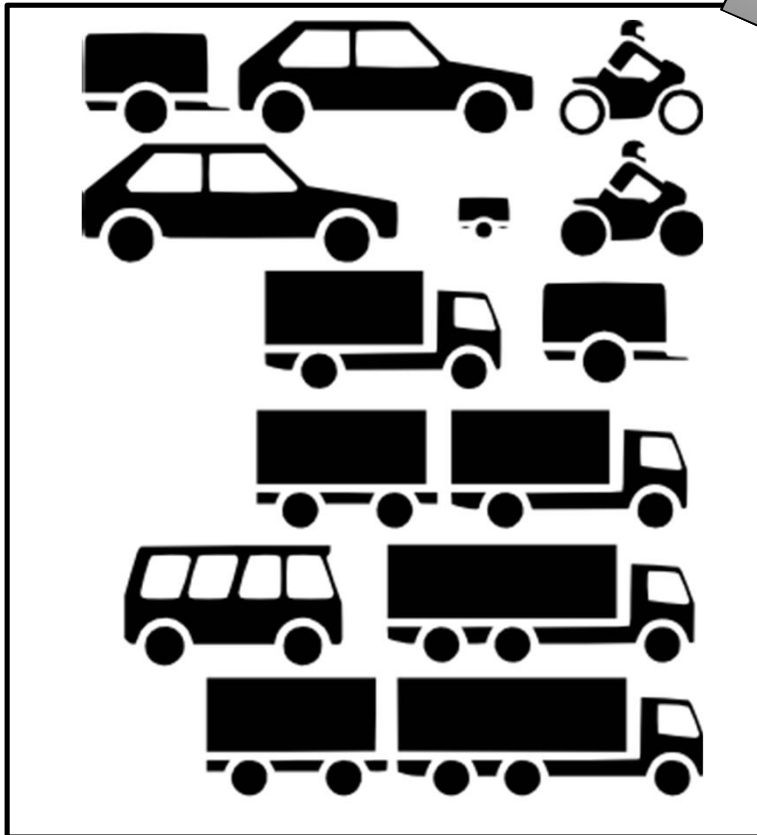




Stand der Verkehrsfinanzierung



Verwendung von Abgaben der Strassenbenützer (2013)



Nationalstrassen 2460 Mio

Schiene/ÖV 1803 Mio

Kantone/Bund 4710 Mio

Quellen:
Strasseschweiz (FRS)
Eidgenössisches Finanzdepartement (EFD)



Kostendeckungsgrad (1)

- Strasse (Autos): 91%
- Strasse (LKW): 99%
- Strasse (ÖV): 52%
- Schiene (Personenverkehr): 56%
- Schiene (Güterverkehr): 61%

Quelle: Transportrechnung 2005, BFS, Neuenburg, 2009

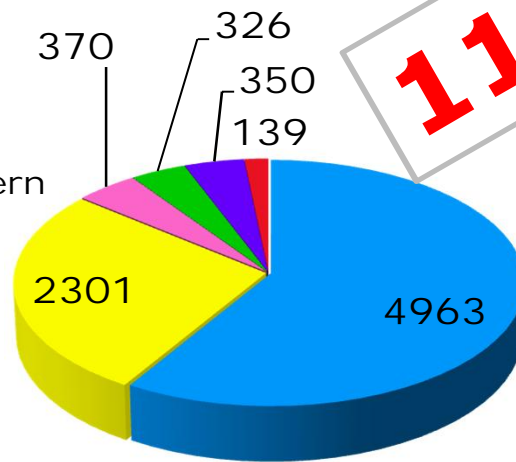


Kostendeckungsgrad (2)

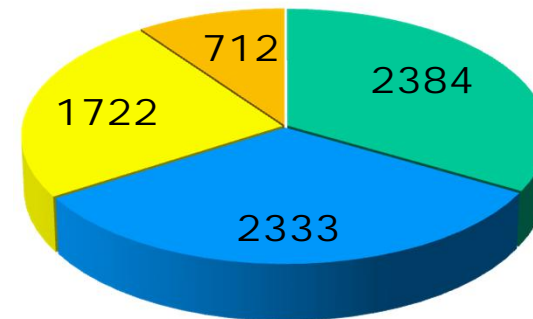
Anrechenbare Einnahmen:
8448 Mio.

Zurechenbare Ausgaben:
7151 Mio.

- Mineralölsteuern
- Kantonale Motorfahrzeugsteuern
- Anteil LSVA für Strassenzwecke
- Autobahnvignette
- Zollertrag aus Motorfahrzeugimporten
- Anteil MWSt.



1180%



Quelle: Strassenrechnung der Schweiz 2011, BFS, Neuenburg, 2013



Kostendeckungsgrad (3)

Total Steuern und Abgaben auf
Strassenbenützer:

CHF 12 Mia.

144%

Brutto Strassenausgaben (Bund, Kantone,
Gemeinden)

CHF 8.3 Mia.

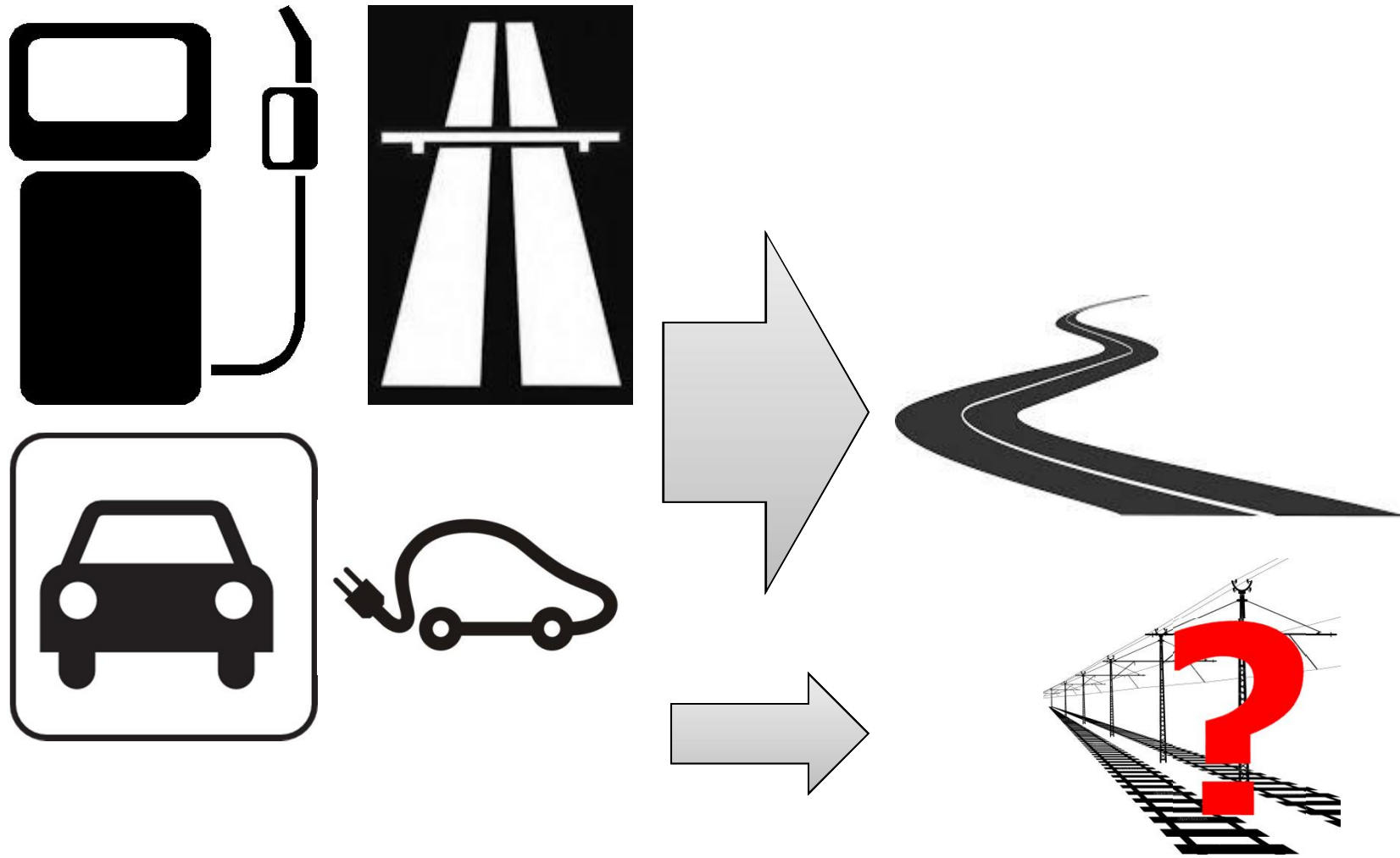
Quellen:

Strassenschweiz (FRS)

Strassenrechnung der Schweiz 2011, BFS, Neuenburg, 2013

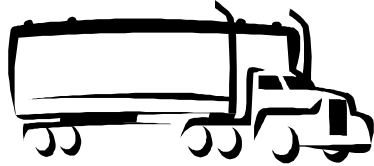


NAF: Strasse finanziert Strasse

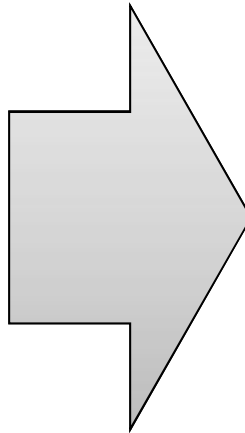




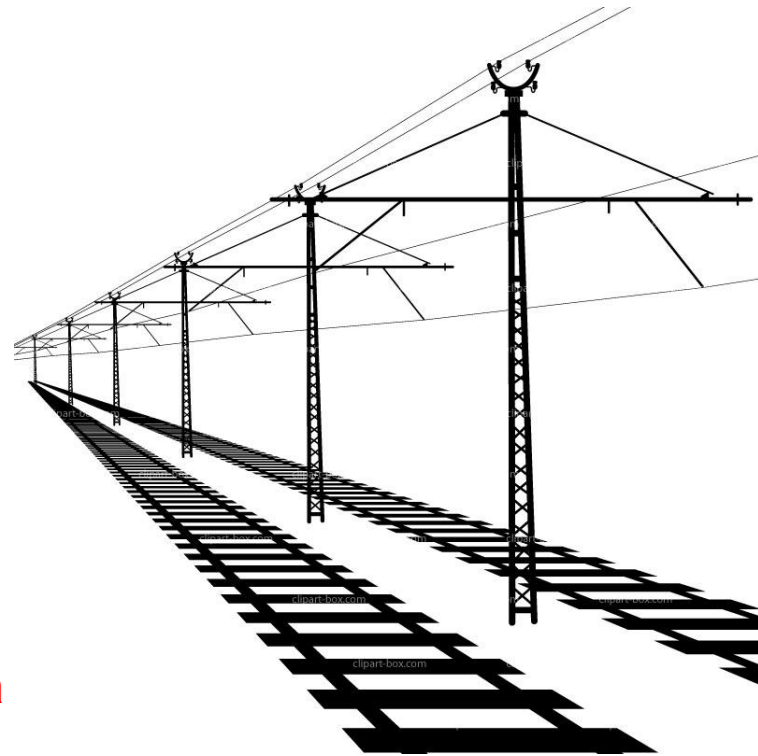
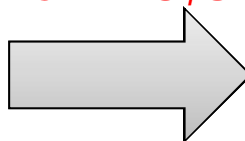
Tendenz mit FABI: weniger Nutzerfinanzierung



+ CHF 1 Mia



+ CHF 0,3 Mia





Risiken Nutzerfinanzierung

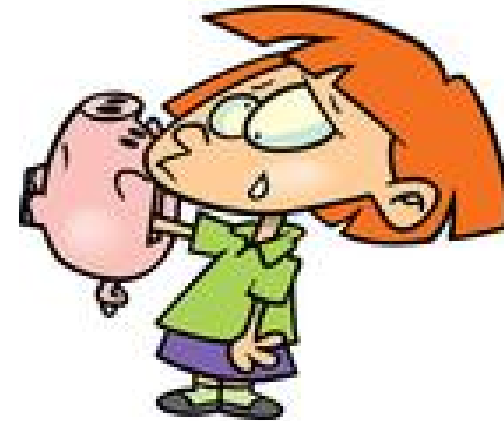
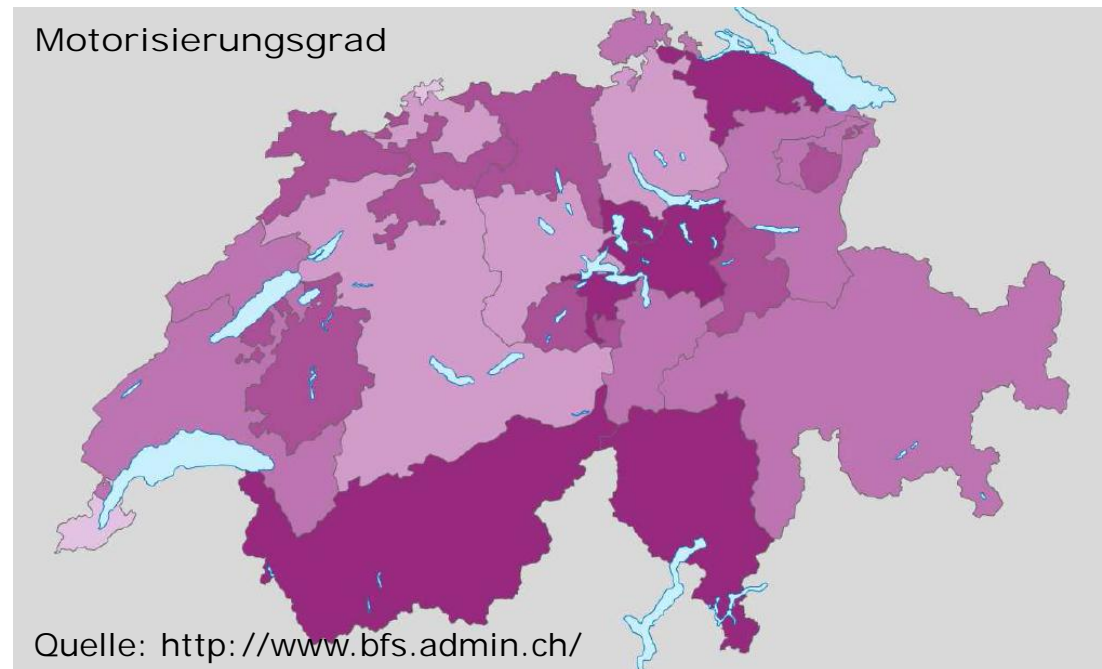


Risiken (1)





Risiken (2)





Risiken (3)

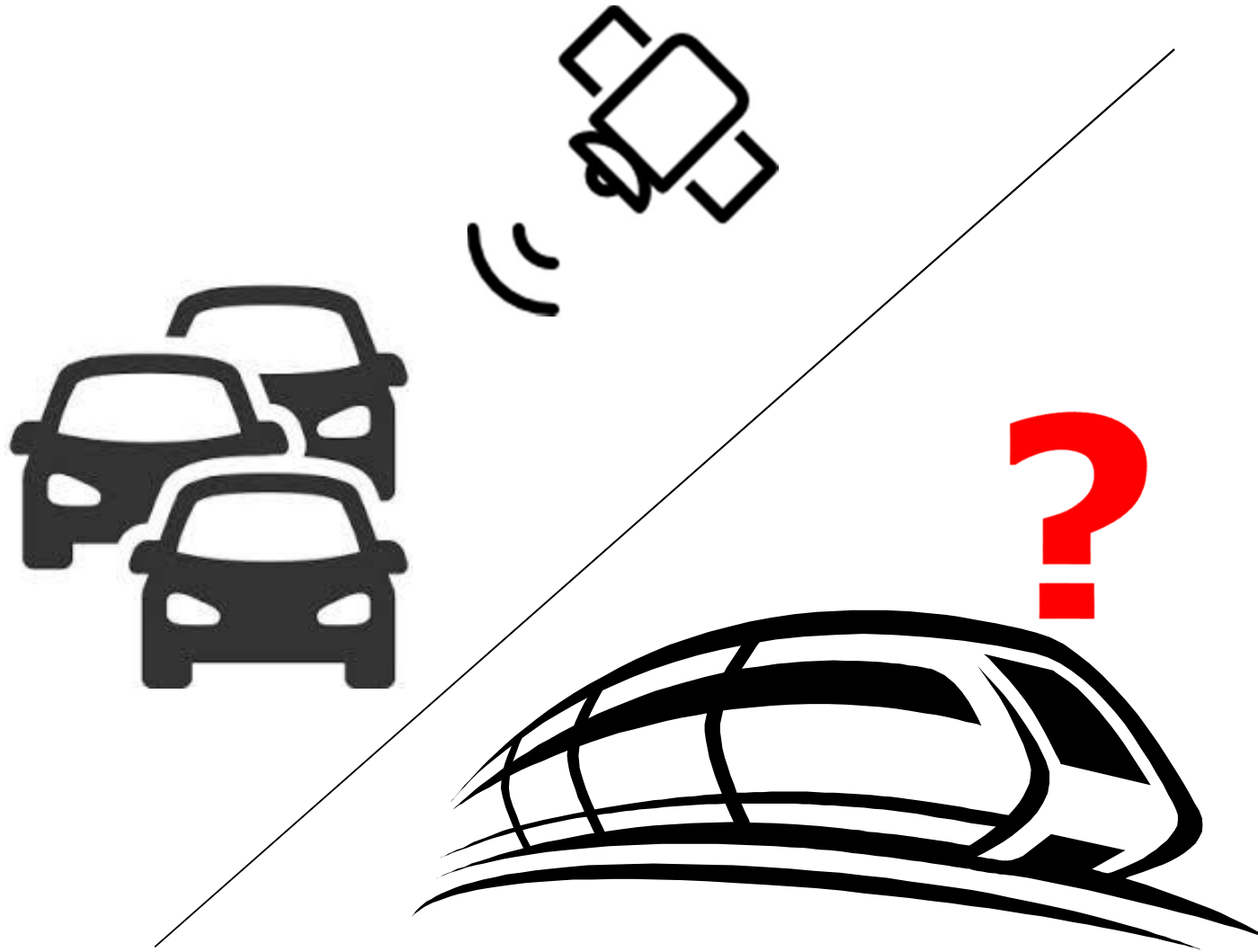




Ausblick



Mobility Pricing ?





Pragmatischer Kompromiss





Bibliographie

FREY R. L., Ökonomie der städtischen Mobilität: durch Kostenwahrheit zur nachhaltigen Entwicklung des Agglomerationsverkehrs, Hochschulverlag AG, 1994.

JEANRENAUD CL. ET AL., Die sozialen Kosten des Verkehrs in der Schweiz: eine Gesamtrechnung nach Verkehrsträgern, Generalsekretariat EVED, Dienst für Gesamtverkehrsfragen (GVF), 1993.

PÄLLMANN W., Verkehr finanziert Verkehr: 11 Thesen zur Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur, Friedrich-Ebert-Stiftung, Stabsabt., 2009.

Transportrechnung 2005, Bundesamt für Statistik, Neuenburg, 2009.

Strassenrechnung der Schweiz 2011, Bundesamt für Statistik, Neuenburg, 2013.

Jahresbericht 2013, Strasseschweiz.

Berner Verkehrstag 2014

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

