



Berner Verkehrstag 2011

**Verkehr in Zukunft
Wer soll das bezahlen?**

**26. August 2011
Bern, BEA Expo**

Inhaltsverzeichnis

Verkehr in Zukunft

Wer soll das bezahlen?

Wofür braucht der Kanton Bern mehr Geld im Verkehr?

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

Wie will der ÖV die steigende Nachfrage nach Plätzen und Finanzen bewältigen?

Ueli Stückelberger, Direktor Verband öffentlicher Verkehr VÖV

Welche Finanzierungsideen haben die Strassenverbände?

Hans Koller, Generalsekretär «strasse schweiz»
(vormals Schweizerischer Strassenverkehrsverband)

Neue Wege oder auf dem Weg zu einem mehrheitsfähigen Flickwerk?

Ständerat Christoffel Brändli,
Präsident Verkehrskommission des Ständerates

Was sagt die Wissenschaft zum Nutzen und zur Finanzierung von Verkehr?

Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig,
Institut für Verkehrswissenschaft Universität Münster

Ihre Meinung ist gefragt

Was meinen die Teilnehmenden? Gruppendiskussionen «World Café»

Leitung: Moderator, Tischmoderatoren

Ein Blick von aussen

How to finance transport in London – the congestion charge and other lessons learned

Paul Cowperthwaite,
Head of Contracted Services, Transport for London

Fazit: Wie weiter im Kanton Bern?

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



Wofür braucht der Kanton Bern mehr Geld im Verkehr?

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

**Verkehr in Zukunft
Wer soll das bezahlen?**

26. August 2011 | Bern, BEA Expo

Verkehrstag 2011
Berner

REFERAT: Wofür braucht der Kanton Bern mehr Geld im Verkehr?

Referent/in	Frau Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer
Thema/Anlass	Begrüssung Berner Verkehrstag 2011
Datum	Freitag, 26. August 2011; 08.45 Uhr
Ort	BEA Expo <i>Es gilt das gesprochene Wort!</i>

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich begrüsse Sie ganz herzlich zum 11. Berner Verkehrstag. Es freut mich, dass wir Matthias Aebischer als Moderator gewinnen konnten. Vorstellen muss ich ihn wohl kaum, sie kennen ihn ja bestimmt aus dem Schweizer Fernsehen. Diejenigen von Ihnen, die nicht zum ersten Mal dabei sind, haben sicher gemerkt, dass heute alles ein bisschen anders ist als früher. Wir sind heute eine kleinere Runde und dies ist nicht als Hinweis zu deuten, dass sich der Berner Verkehrstag auf dem absteigenden Ast befindet. Im Gegenteil: Das Interesse war auch dieses Jahr sehr gross. Wir haben uns aber bewusst dazu entschieden, die Teilnehmerzahl zu beschränken, um den Anlass interaktiver gestalten zu können.



Der Berner Verkehrstag soll ein Forum sein und nicht nur Monolog. Und wenn ich hier in die Runde blicke, so denke ich, dass man durchaus sagen kann, dass die prägenden Köpfe der Berner Verkehrspolitik anwesend sind.

Wir haben somit nicht nur auf der Bühne hochkarätige Fachleute, sondern auch im Publikum. Es wäre deshalb eine Verschwendung, wenn wir Sie, meine Damen und Herren, nicht zu Wort kommen zu liessen. Darum haben wir im zweiten Teil der Veranstaltung eine Diskussionsrunde eingeplant. Wir verwenden dazu die World-Café-Methode, die es erlaubt, auch in grossen Gruppen konstruktive Gespräche zu führen. Damit wird der Berner Verkehrstag heute besonders reich an ausgetauschten Inspirationen, angeregten Gesprächen und neu geknüpften Kontakten sein.

Das Thema der heutigen Veranstaltung ist die Frage, wie wir den Verkehr der Zukunft finanzieren. Für mich ist das eine sehr konkrete und zentrale Frage. Und das will ich ihnen kurz anhand von zwei Folien erläutern.

Hier sehen Sie die Mittel, die wir im Kanton Bern in den kommenden Jahren benötigen, um die geplanten Projekte im öffentlichen Verkehr zu finanzieren. Vor allem im Agglomerationsverkehr kommen grosse Investitionen auf uns zu.

Der Bahnhof Bern platzt aus allen Nähten. Als Dreh- und Angelpunkt einer Grossregion mit über einer Million Einwohnerinnen und Einwohner und als zentraler Hub im nationalen und internationalen Schienennetz ist der Berner Bahnhof von grösster Bedeutung. Er wird aber zunehmend zum Flaschenhals im Pendlerverkehr: Zu den Hauptverkehrszeiten sind die Züge übervoll, das Gedränge auf den Perrons und in den Passagen so dicht, dass das Vorwärtskommen erschwert und die Sicherheit gefährdet ist. Deshalb ist ein Ausbau unverzichtbar. Auch nachdem wir das Projekt etappiert haben und nur die dringendsten Elemente umsetzen, brauchen wir dafür in den nächsten Jahren mehrere Hundert Millionen Franken.

Auch die Buslinie zwischen Köniz und Ostermundigen ist an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. In den Stosszeiten stehen die Pendler dichtgedrängt in den Bussen, die bereits so dicht aufeinander fahren, dass keine weitere Taktverdichtung mehr möglich ist. Um den Verkehrskollaps im sich kräftig entwickelnden Korridor zu verhindern, hilft nur der Bau einer

neuen Tramlinie. Es sind unter anderem diese beiden Grossprojekte, die zu einer Investitionsspitze in den nächsten Jahren führen.

In der Darstellung zeigt die rote Linie die aktuell gültige Finanzplanung. Blau gestrichelt ist das Budget, das ich dieses Jahr beantragt habe. Es ist unübersehbar, dass sich da eine Lücke öffnet zwischen Bedarf und zur Verfügung stehenden Mitteln.

Dasselbe Bild beim Strassenbau. Auf den ersten Blick sieht die Entwicklung hier weniger dramatisch aus. Der Schein trügt aber, da wir uns bereits auf einem hohen Niveau befinden. In absoluten Zahlen ist die Situation noch kritischer als beim öffentlichen Verkehr, denn es fehlen jährlich 50 Millionen Franken im Vergleich zum gültigen Finanzplan. Und wenn man bedenkt, dass uns aufgrund der verantwortungslosen Senkung der Motorfahrzeugsteuer ab nächstem Jahr zusätzlich 100 Millionen Franken pro Jahr fehlen, wird klar, dass die Lücke riesig ist. Wenn die Steuerausfälle direkt von diesem Budget abgezogen würden, würde das Geld gerade noch für den Unterhalt des bestehenden Strassennetzes reichen. Vielerorts warten die Bürger aber schon seit Jahren auf Sanierungen von Ortsdurchfahrten oder Umfahungsstrassen, deren Notwendigkeit eigentlich unbestritten ist.

So wie sich die Lage im Kanton Bern präsentiert, können wir die Finanzierung nicht einfach im Rahmen des Courant normal gewährleisten. Aufgrund verschiedener Faktoren sieht unsere Finanzlage ja bekanntlich schwierig aus. Um diese in den Griff zu bekommen, hat der Regierungsrat für die nächsten Jahre ein Entlastungspaket in der Höhe von rund 250 Millionen Franken pro Jahr präsentiert. In einer solchen Situation dürfen wir nicht hoffen, stetig mehr Mittel aus dem ordentlichen Budget zu erhalten. Wir müssen uns aber überlegen, was uns die Mobilität wert ist. Und wenn wir zum Schluss kommen, dass wir unser hohes Niveau der Mobilität beibehalten wollen, dann müssen wir neue Finanzierungsquellen erschliessen.

Ich bin überzeugt, dass wir es uns als Kanton nicht leisten können, Investitionen in die Verkehrsinfrastrukturen zu vernachlässigen. Wenn es uns nicht gelingt, unser Verkehrssystem gezielt auszubauen und sogar die Substanz gefährdet ist, werden sich Erreichbarkeit und Standortattraktivität verschlechtern. Professor Hartwig wird in diesem Zusammenhang auf die Bedeutung von Infrastrukturinvestitionen eingehen.

Auf Bundesebene ist diese Diskussion ja bereits lanciert und mit dem Paket FABI liegen einige Vorschläge auf dem Tisch. Wir haben heute Christoffel Brändli, den Präsidenten der Verkehrskommission des Ständerates eingeladen, um uns über den Stand der Diskussionen auf Bundesebene zu unterrichten. Als Vertreter von Schiene und Strasse werden Herr Stückelberger vom Verband öffentlicher Verkehr und Herr Koller von Strasse Schweiz die Finanzierungsfrage aus Sicht ihrer Verkehrsträger angehen.

Einige Vorschläge des Bundes sind durchaus interessant. Mit der Begrenzung des Steuerabzugs der Fahrtkosten fürs Pendeln könnten nicht nur Mittel generiert, sondern vor allem auch der Fehlanreiz zu langen Arbeitswegen behoben werden. Dies gilt im Prinzip nicht nur für die Bundessteuer sondern auch für die kantonalen Steuern. Oder mit einer Abschöpfung des Mehrwertes aus guter Verkehrsanbindung bei Firmen könnten die Nutzniesser unserer Investition stärker an den Kosten beteiligt werden. Ich denke, dies sind Ansätze, die wir auch auf kantonaler Ebene prüfen müssen.

Weniger begeistert sind wir natürlich vom Vorschlag des Bundes, das fehlende Geld einfach bei den Kantonen einzufordern, dafür gibt es ja keine sachlichen Argumente.

Die Forderung, die Benutzer stärker an der Finanzierung zu beteiligen, scheint mir hingegen nachvollziehbar. Für mich ist es aber ganz wichtig, dass wir dabei das Gesamtsystem des Verkehrs nicht aus den Augen verlieren. Wenn wir nur beim öffentlichen Verkehr die Schraube anziehen und beim MIV nichts tun, setzen wir das Verlagerungsziel aufs Spiel. Eine Rückverlagerung vom öV auf den MIV würde einen herben Rückschlag für eine nachhaltige

und verträgliche Verkehrspolitik bedeuten. Vielversprechender scheint es mir, eine stärkere Nutzerfinanzierung auf der Strasse voranzutreiben. Ich bin deshalb sehr gespannt darauf, was uns Herr Cowperthwaite über die Erfahrungen Londons mit dem Roadpricing erzählen wird.

Darüber hinaus braucht es weitere Lösungsansätze. Insbesondere sollte der Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr zeitlich nicht mehr begrenzt sein. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Agglomerationsverkehrspolitik, welche erste Erfolge zeitigt, auch langfristig erfolgreich sein kann. Auf kantonaler Ebene prüfen wir die Bildung einer Investitionsgesellschaft, um teure Grossprojekte mit zu finanzieren.

Eine solche Investitionsgesellschaft könnte Mittel auch via Volksanleihen beschaffen. Die Bevölkerung könnte sich so direkt an den Infrastrukturen beteiligen, welche sie täglich selber nutzt.

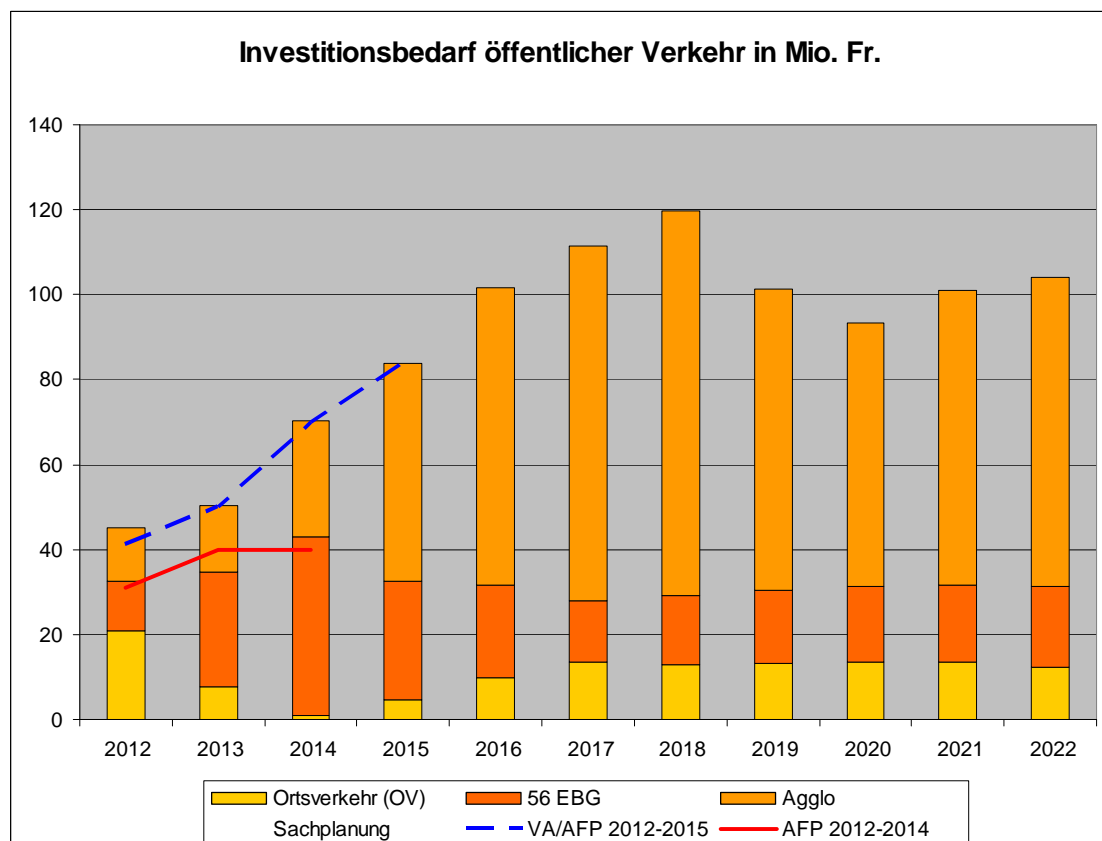
Die heutige Veranstaltung sehe ich als Forum, um all diese Vorschläge zu diskutieren und neue Anregungen einzubringen. Und ich bin jetzt gespannt auf die Inputs unserer Referenten und ich freue mich auf die Diskussion im World Café.

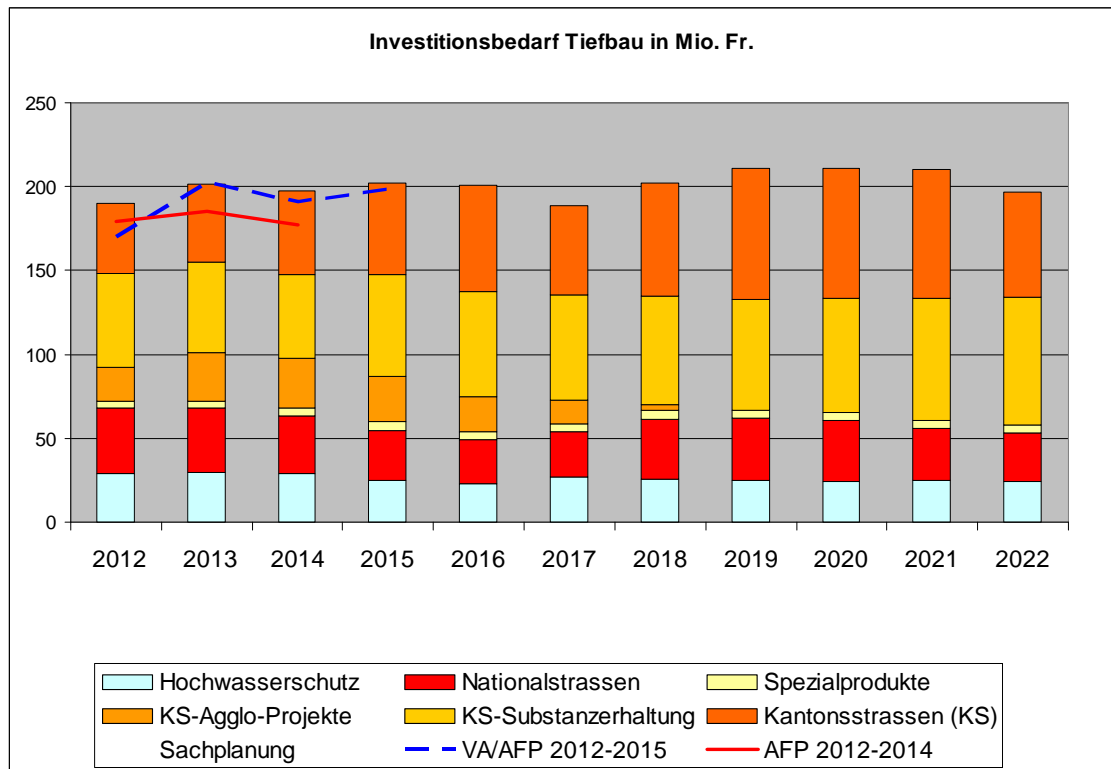
Wofür braucht der Kanton Bern mehr Geld im Verkehr?



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

Berner Verkehrstag 2011





Fazit: Wie weiter im Kanton Bern?



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

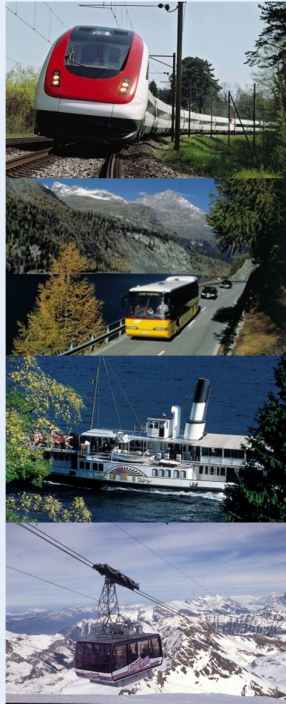
Berner Verkehrstag 2011



Wie will der ÖV die steigende **Nachfrage nach Plätzen und Finanzen bewältigen?**

Ueli Stückelberger,
Direktor Verband öffentlicher Verkehr VÖV

**Verkehr in Zukunft
Wer soll das bezahlen?**
26. August 2011 | Bern, BEA Expo



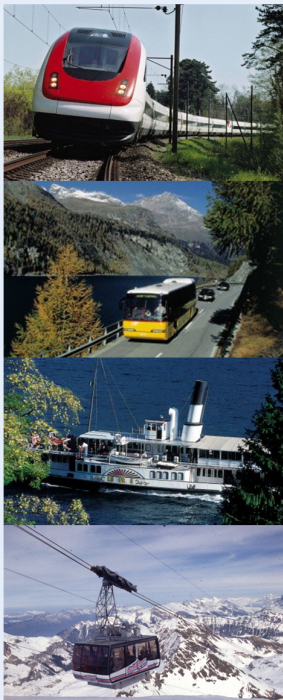
«Wie will der öV die steigende Nachfrage nach Plätzen und Finanzen bewältigen?»

26.8.2011

Berner Verkehrstag

Ueli Stückelberger, Direktor VÖV

Inhalt



- I. Die Erfolgspositionen des öV Schweiz
- II. Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)
- III. Preisentwicklung
- IV. Fazite

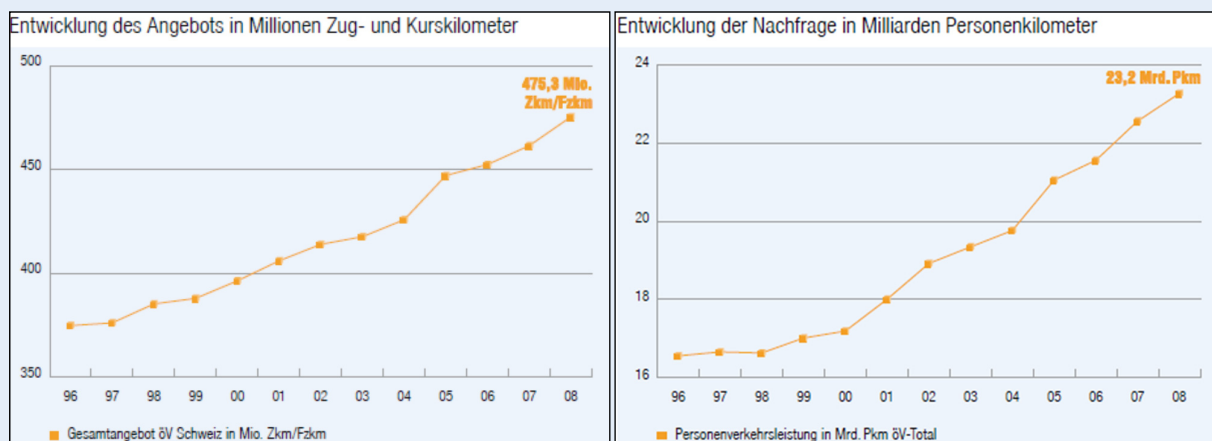
I. Die Erfolgspositionen des öV Schweiz

- Flächendeckendes, dichtes Angebot
- Gemeinsamer Fahrplan
- Gemeinsames Preissystem/Ticketing (GA!)
- Offenes System
- Der öffentliche Verkehr ist effizient

26.8.2011 – Ueli Stückelberger – Berner Verkehrstag

I. Erfolgspositionen des öV Schweiz

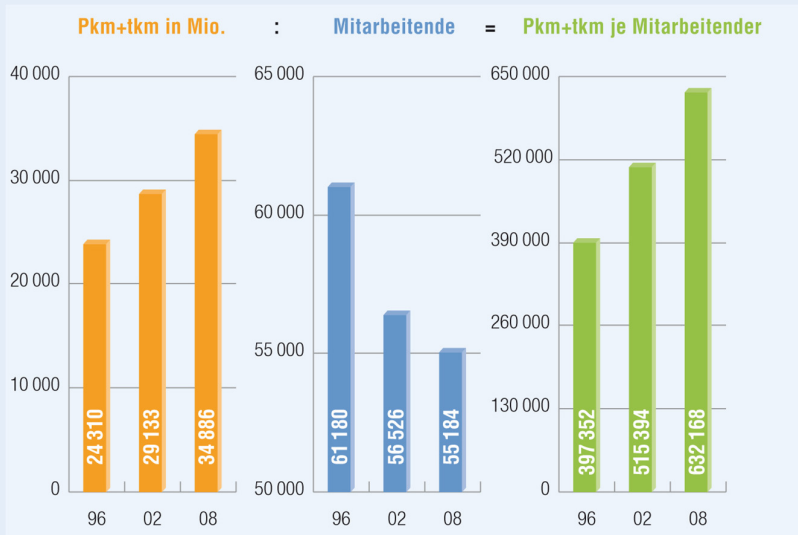
- Der öV in der Schweiz befindet sich auf Erfolgskurs!
- Die Nachfrage und das Angebot wachsen und wachsen



26.8.2011 – Ueli Stückelberger – Berner Verkehrstag

I. Die Erfolgspositionen des öV Schweiz

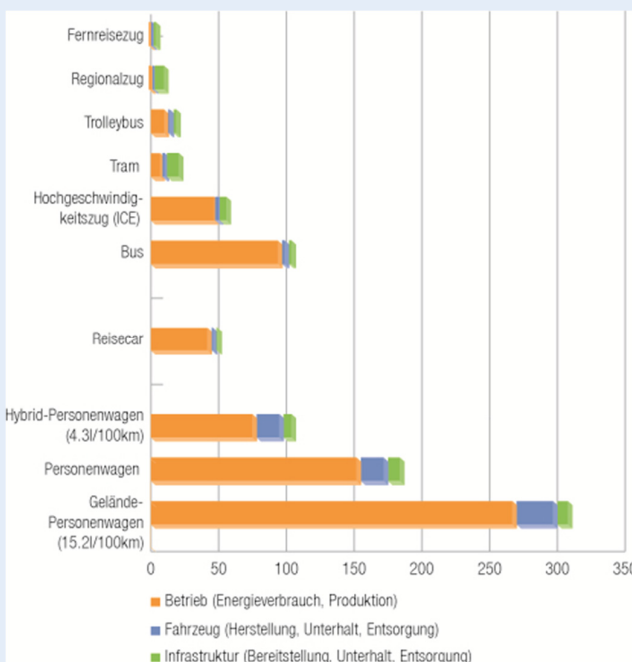
- Leistungsproduktivität des öV



26.8.2011 – Ueli Stückelberger – Berner Verkehrstag

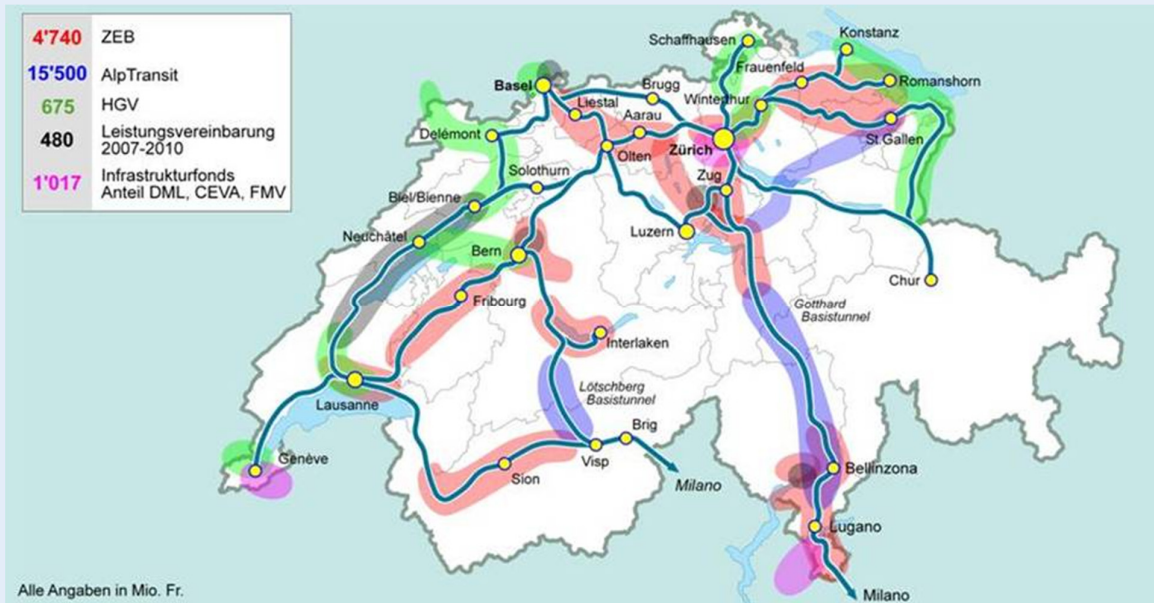
I. Die Erfolgspositionen des öV Schweiz

- CO₂-Intensität



26.8.2011 – Ueli Stückelberger – Berner Verkehrstag

II. FABI: Beschlossene Bauvorhaben vor FABI



26.8.2011 – Ueli Stückelberger – Berner Verkehrstag

II. FABI: Ausgangslage

- Auftrag im ZEB-Gesetz: Vorlage für Ausbau Infrastruktur
 - ⇒ Bahn 2030
 - Netzaudit SBB / second opinion BAV: Erhöhter Finanzbedarf für Substanzerhalt
 - Arbeitsgruppe BAV / EFV
 - VCS-Initiative am 6.9.2010 eingereicht
 - Gibt «Takt» für weiteres Vorgehen vor
- ⇒ FABI als Antwort auf diese Herausforderungen
- ⇒ FABI als Antwort auf die VCS-Initiative

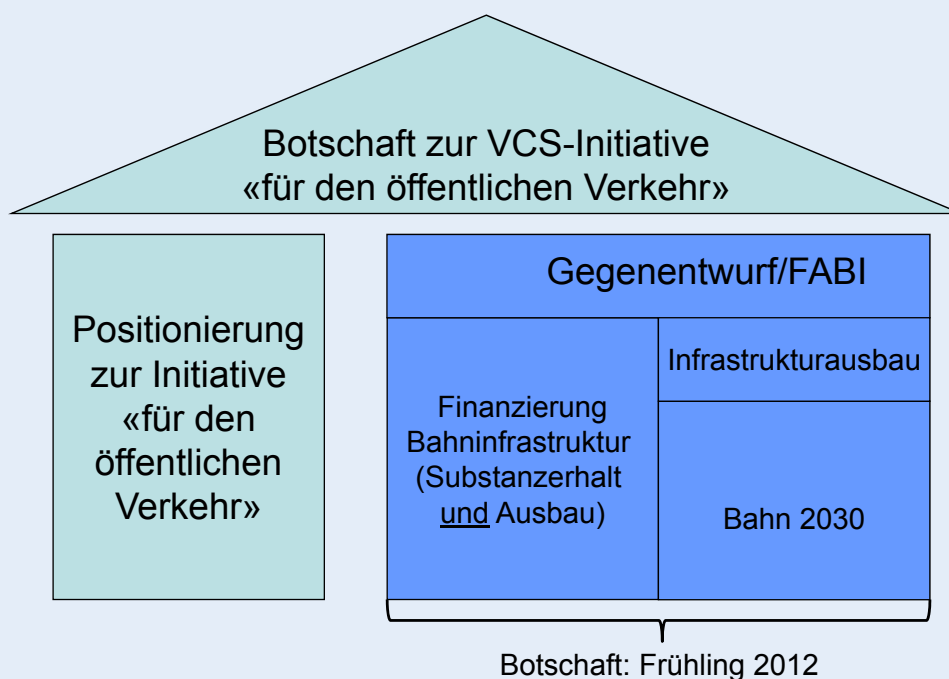
26.8.2011 – Ueli Stückelberger – Berner Verkehrstag

II. FABI: Die Ziele

- Sicherstellen der Finanzierung von Unterhalt, Betrieb und Ausbau ⇒ Bahninfrastrukturfonds (BIF)
- öV-Qualität erhalten und verbessern
- Beseitigung von infrastrukturellen Engpässen
 ⇒ mehr Kapazität und Stabilität
- Besondere Gewichtung von Agglo- und Regionalverkehrsmassnahmen
- Verbesserung für Schienengüterverkehr

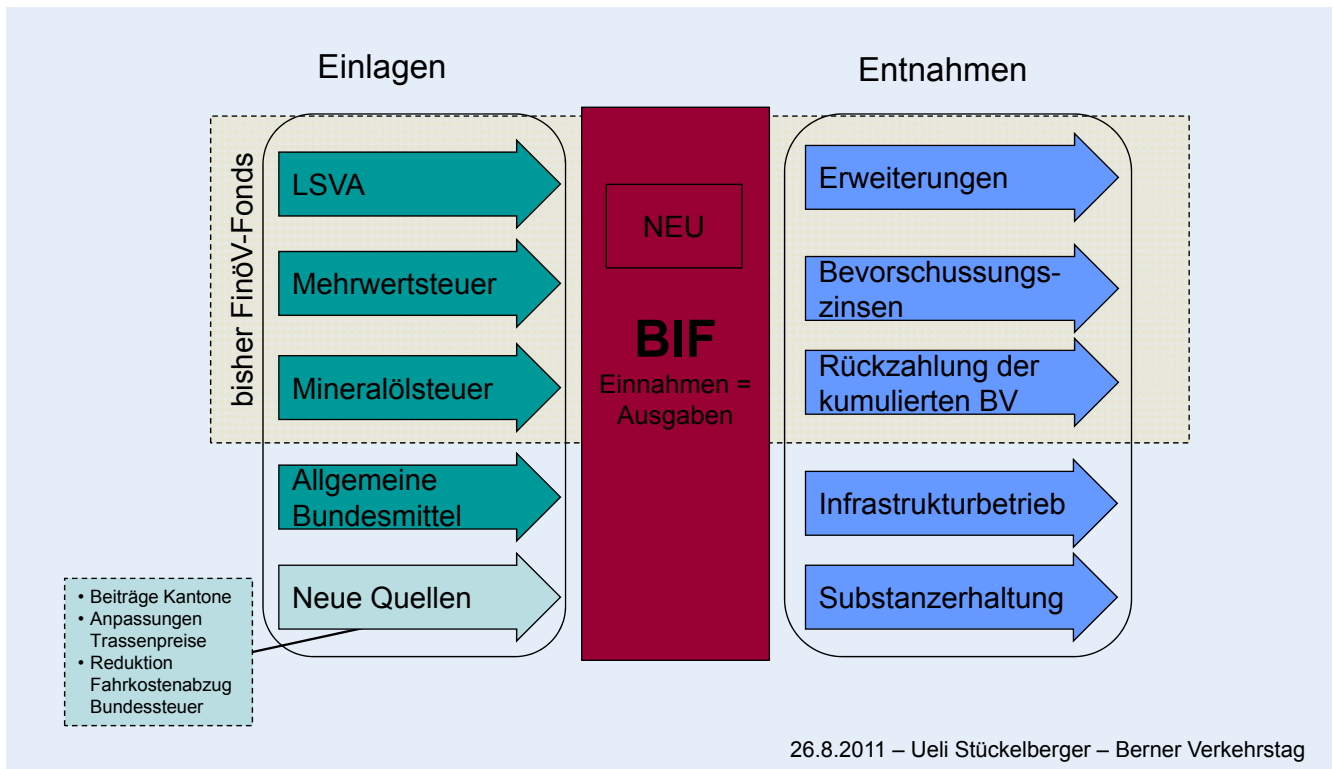
26.8.2011 – Ueli Stückelberger – Berner Verkehrstag

II. FABI und die VCS-Initiative



26.8.2011 – Ueli Stückelberger – Berner Verkehrstag

II. FABI: Bahninfrastrukturfonds (BIF)



II. FABI: Ausbau Bahninfrastruktur



- Ausbau Bahninfrastruktur: Teil des «Gesamtpaketes» Gegenentwurf
- Berücksichtigung Auftrag Parlament im ZEB-G: Vorlage bis 2010
- Strategisches Entwicklungsprogramm: Gesamtkonzept (Bahn 2030)
- Schrittweise Umsetzung: Ausbausritte / Erweiterungen (inkl. Kredit) alle 4-8 Jahre
- Ausbausritt 2025 (1. Erweiterung): Teil des Gegenentwurfs

II. FABI: Positive Haltung des VöV

- Direkter Gegenvorschlag ist sinnvoll
- Bahninfrastrukturfonds nützt dem öV
 - Finanzierung Schiene langfristig gesichert
 - Es fließen mehr Mittel als heute
- Vorlage enthält ersten konkreten Ausbauschnitt
- Knackpunkt: Zusatzfinanzierung

26.8.2011 – Ueli Stückelberger – Berner Verkehrstag

II. FABI: Zusatzfinanzierung VöV

Vorschlag Bund		Haltung VöV
Kantone:	300 Mio/Jahr	(+) ja, aber etwas hoch
Fahrkostenabzug:	250 Mio/Jahr	+ gut, nachhaltig
Erhöhung Trassenpreise:	300 Mio/Jahr	(+) ja, aber zuviel

- Bund muss sich auch an Zusatzfinanzierung beteiligen:
 Varianten VöV:
 - langsamere Rückzahlung Bevorschussung (150 Mio/Jahr)
 - Verzicht auf Verzinsung Bevorschussung (150 Mio/Jahr)
 - Befristetes zusätzliches MwSt-Promille (300 Mio/Jahr)
- «Opfersymmetrie» ist anzustreben

26.8.2011 – Ueli Stückelberger – Berner Verkehrstag

II. FABI: Umfang 1. Ausbaustappte VöV

- Ca. 6 Milliarden statt 3.5 Mia. Franken
- Erste Ausbaustappte wird grösser
- Mehr Bauvorhaben können realisiert werden

26.8.2011 – Ueli Stückelberger – Berner Verkehrstag

III. Preisentwicklung: Leistungen der TU

- Produktionssteigerungen
- Neues Rollmaterial
 - ⇒ Mehr Sitzplätze
- Preisentwicklungsszenarien: Bericht VöV
 - ⇒ Transparenz

26.8.2011 – Ueli Stückelberger – Berner Verkehrstag

III. VöV-Bericht zur Preisentwicklung: Ausgangslage

- Enger Bezug zu FABI: Erhöhte Nutzerfinanzierung (Trassenpreis) beeinflusst öV-Preise
 - Abhängigkeiten aufzeigen
- Unterschiedliche Bedürfnisse in der öV-Branche (Kommunikation diverser Zahlen)
- Beschlossen am 15. Juni 2011 durch VöV-Organe
- Zu finden auf:
www.voev.ch/MM_Preisentwicklungsstrategie_2011.html

26.8.2011 – Ueli Stückelberger – Berner Verkehrstag

III. VöV-Bericht zur Preisentwicklung: Ziele

- Transparenz gegenüber Politik und Kunden
 - ⇒ Was kommt insgesamt auf die öV-Kunden zu?
- Faktoren der Preisentwicklung darstellen
- Bedürfnisse der Branche zeigen
- Mittelfristige Planung statt Überraschungen
- Zwei Szenarien aufzeigen: Trassenpreiserhöhung um 300, bzw. 150 Mio. Franken (2012–2018)
 - ⇒ Nutzerfinanzierung vom VöV grundsätzlich akzeptiert

26.8.2011 – Ueli Stückelberger – Berner Verkehrstag

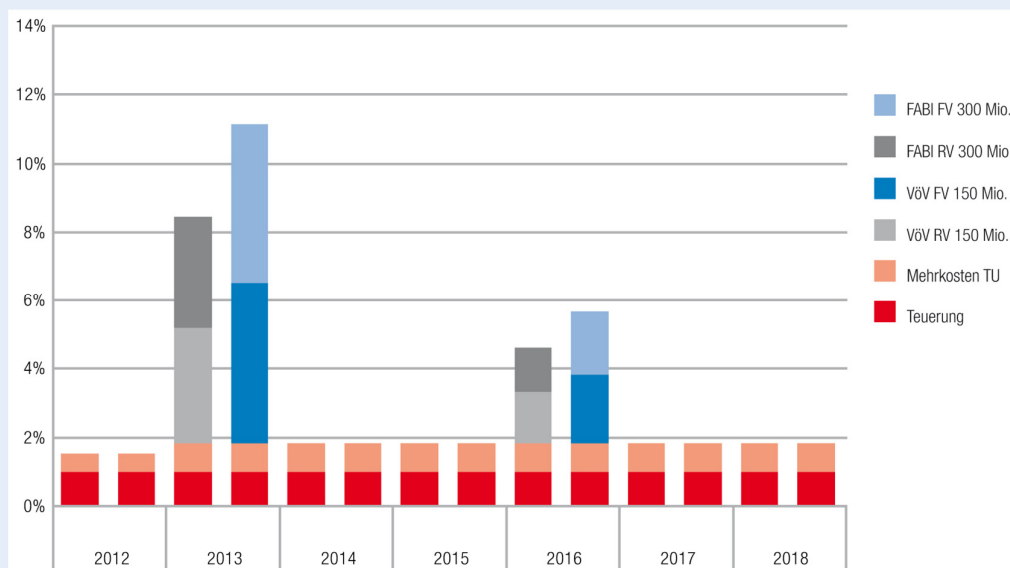
III. VÖV-Bericht zur Preisentwicklung: Ergebnisse

- Zahlreiche Annahmen, die sich verändern können
 - Teuerung: 1%
 - Produktivitätssteigerung öV: 1%
- Eigenbedarf der Branche: 0,8% = moderat
- Zwei Varianten von Trassenpreiserhöhungen detailliert durchgerechnet (2012–2018)
 - 150 Mio.: 2,6–3,1% (insgesamt ca 20% höhere Preise)
 - 300 Mio.: 3,5–4,1% (insgesamt ca 27% höhere Preise)

26.8.2011 – Ueli Stückelberger – Berner Verkehrstag

III. VÖV-Bericht zur Preisentwicklung

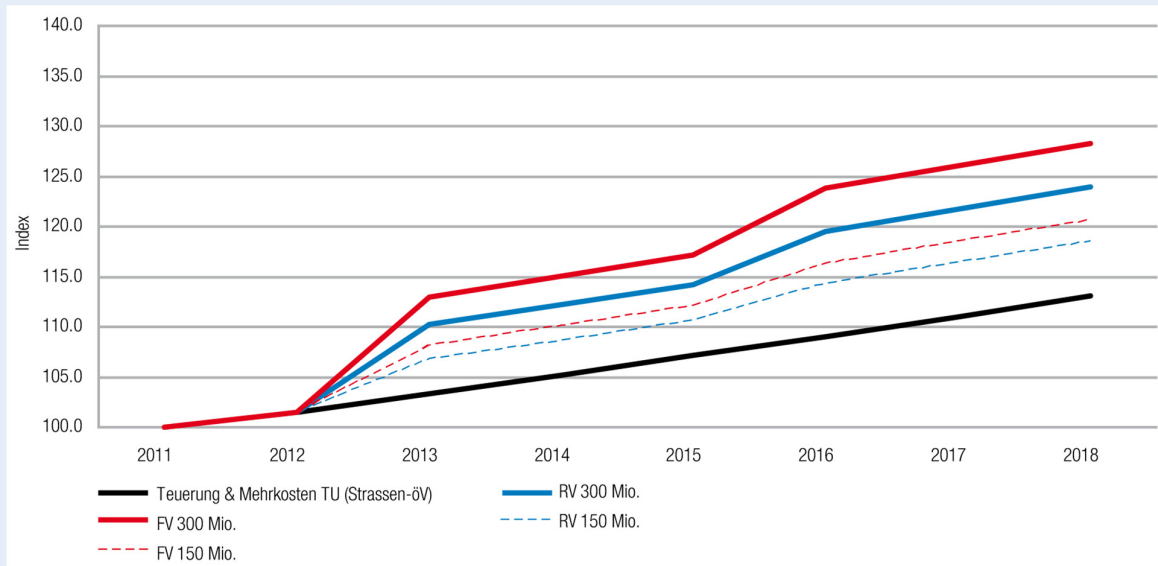
Preiserhöhungen in zwei Varianten



26.8.2011 – Ueli Stückelberger – Berner Verkehrstag

III. VöV-Bericht zur Preisentwicklung

Preisentwicklung indexiert (2012–2018)



26.8.2011 – Ueli Stückelberger – Berner Verkehrstag

III. VöV-Bericht zur Preisentwicklung: Würdigung

1. öV-Ausbau zum «Nulltarif» gibt es nicht
2. Der VöV will jährliche, aber moderate Tarifierhöhungen
3. Kundenakzeptanz ist für den VöV wichtig
4. Tarifierhöhungen bis 2018: 2,6–3,1% sind für die Kunden verkraftbar, da Kunden Gegenwert erhalten
 - ⇒ öV-Angebot wird laufend ausgebaut
5. VöV verlangt, dass sich die Strasse im gleichen Umfang verteuert

26.8.2011 – Ueli Stückelberger – Berner Verkehrstag

IV. Fazite

1. **öV-Erfolg erfordert weiteren Ausbau der Schiene**
 - ⇒ FABI als gute Antwort
2. **Schieneinfrastruktur erfordert mehr Mittel als heute**
3. **Konsenssuche für Zusatzfinanzierung steht an**
4. **öV-Branche leistet ihren Teil zur Zusatzfinanzierung**
 - ⇒ Produktivitätssteigerungen als Daueraufgabe
 - ⇒ VöV-Bericht zur Preisentwicklung schafft Transparenz
5. **Nutzerfinanzierung**
 - ⇒ Erhöhte Nutzerfinanzierung ist notwendig
 - ⇒ Moderate Erhöhung ist für die Kunden tragbar



Welche Finanzierungsideen haben die Strassenverbände?

Hans Koller, Generalsekretär «strasse schweiz»
(vormals Schweizerischer Strassenverkehrsverband)

**Verkehr in Zukunft
Wer soll das bezahlen?**

26. August 2011 | Bern, BEA Expo

Berner Verkehrstag 2011
26. August 2011, BEA Expo, Bern

Verkehr in der Zukunft: Welche Finanzierungsideen haben die Strassenverbände?

Hans Koller, **strasseschweiz**



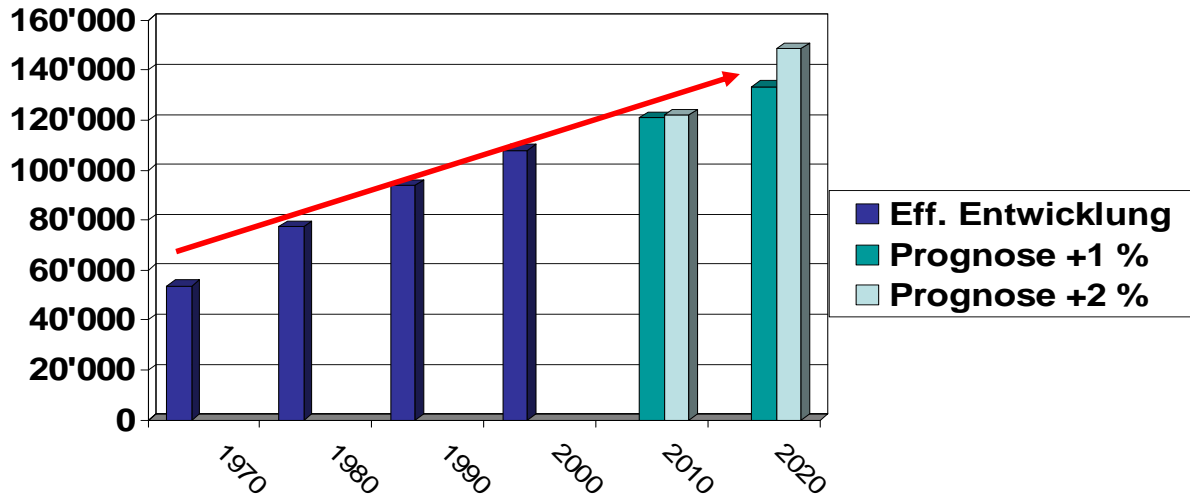
Übersicht

1. **Ausgangslage:
Bedarf, Beschaffung und Verwendung der
Finanzmittel im Verkehrsbereich**
2. Grundsätze der Verkehrsfinanzierung
(Zahlungsbereitschaft der Verkehrsteilnehmer)
3. Untauglichkeit von VCS-Initiative und Gegenvorschlag
FABI zur künftigen Verkehrsfinanzierung

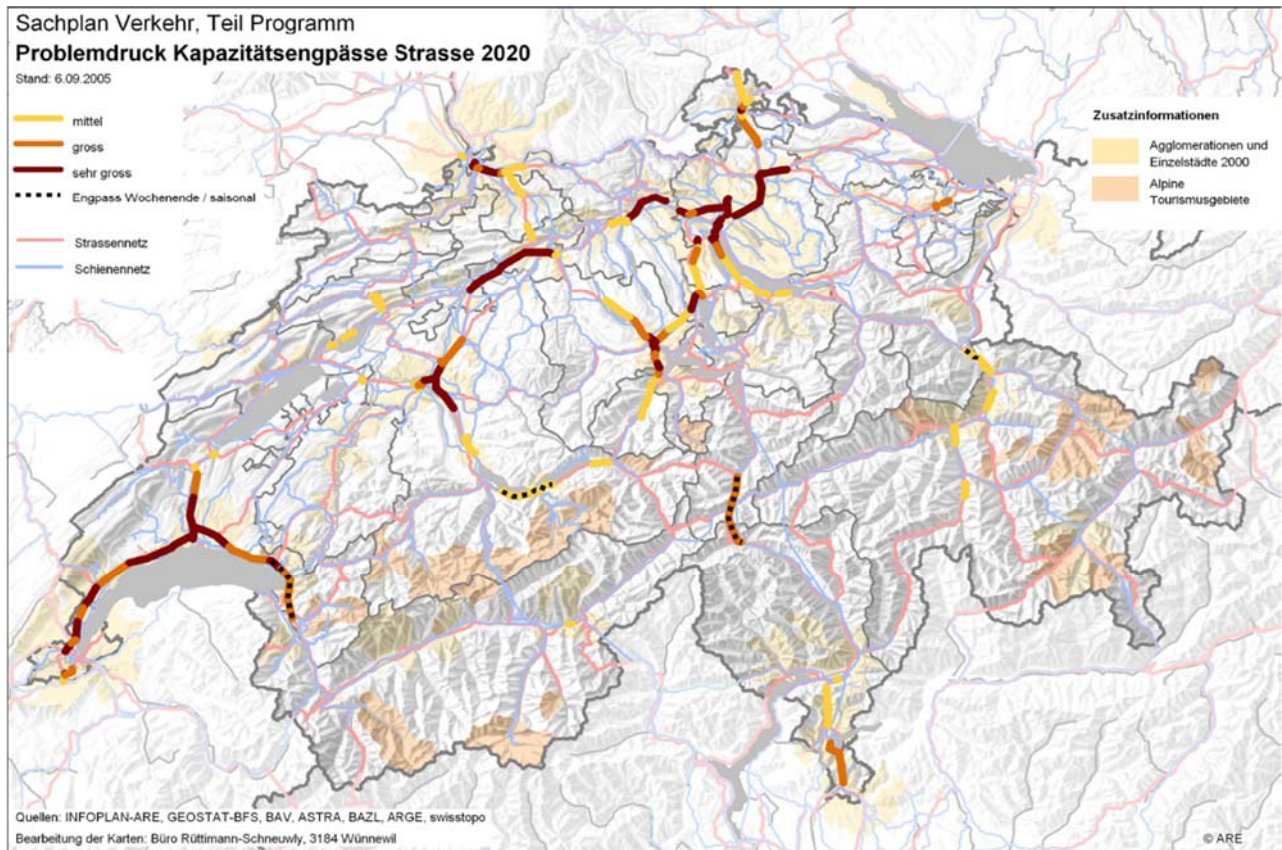


Prognose Strassenverkehr

in Mio.
Pkm/Tkm



Quelle: bfs T 11.3.2.2.

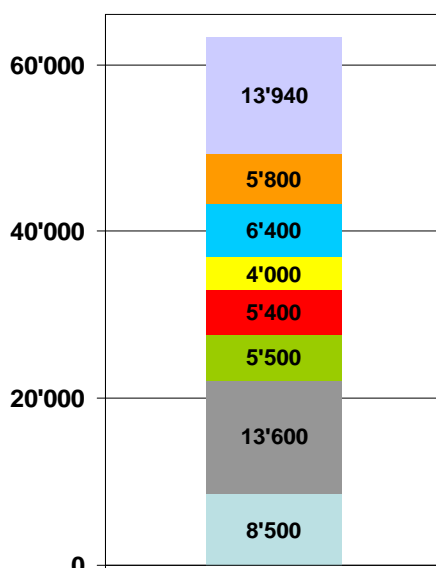


Ausgewiesener Ausbaubedarf !



Investitionsbedarf Strasse bis 2030

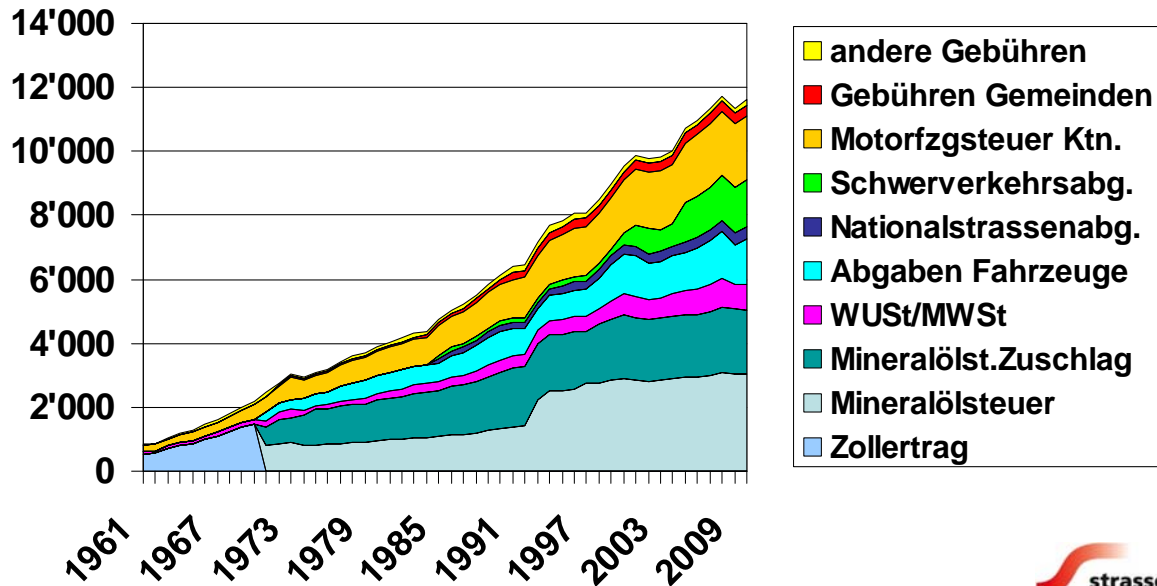
in Mio. Franken



- Bypässe Agglomerationen
 - wünschbare Engpassbeseitigungen
 - absehbare Engpassbeseitigungen
 - Neuer Netzbeschluss (Ausbau/Anpassungen)
 - Netzergänzungen
 - dringliche Engpassbeseitigung
 - ordentlicher Ausbau (z.B. Lärmschutz, Tunnelsicherheit, Wildquerungen, usw.)
 - Netzvollendung
- } heute gedeckt

Fiskalleistungen Strassenverkehr

(in Mio Fr)



strasseschweiz
routesuisse
Verband des Strassenverkehrs FRS
Fédération routière suisse FRS

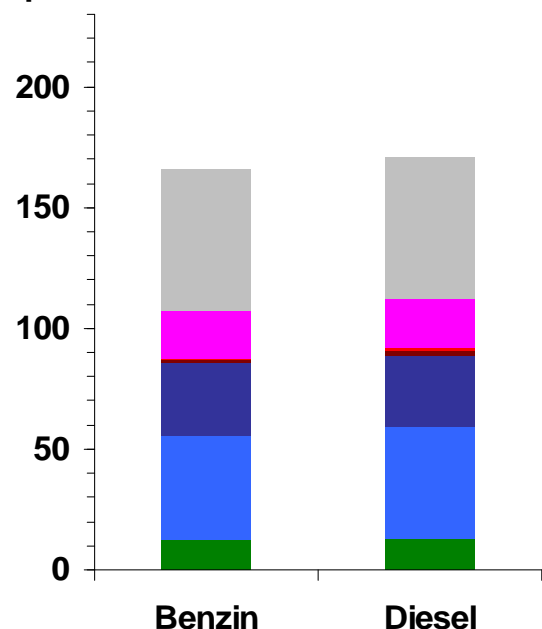
strasseschweiz
routesuisse
Verband des Strassenverkehrs FRS
Fédération routière suisse FRS

Treibstoffpreise an der Zapfsäule

Stand Anfang Januar 2011 (Quelle: EV)

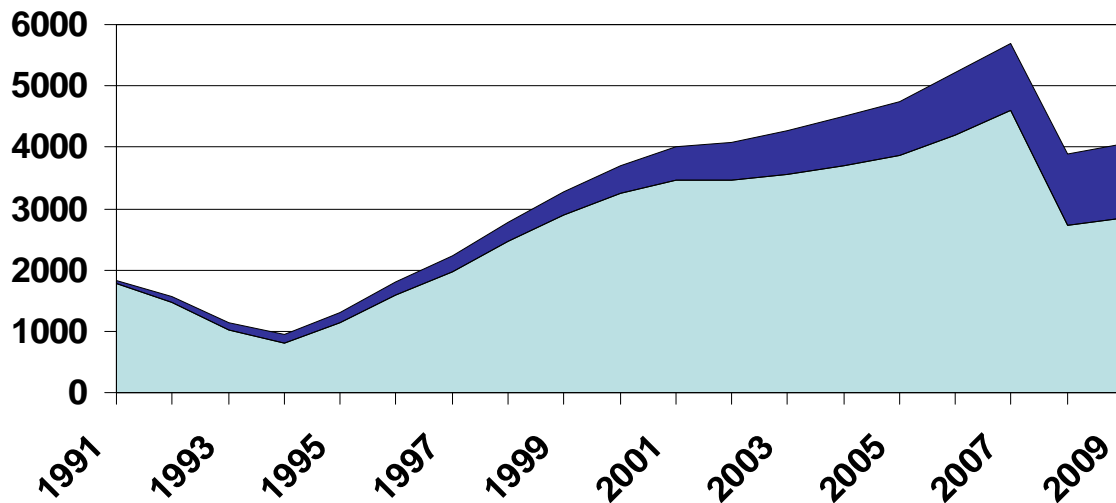
	Benzin	Diesel
Säulenpreis	166.00	171.00
• Einkauf und Fracht	58.61	59.01
• Handelsspanne CH	20.00	20.00
• Importabgaben	0.33	1.43
• Klimarappen	1.50	1.50
• Mineralölsteuer-zuschlag	30.00	30.00
• Mineralölsteuer	43.12	45.87
• Mehrwertsteuer	12.44	13.19

Rp./l



Rückstellungen „Strassenverkehr“ (zweckgebundene Bundesmittel für das Strassenwesen)

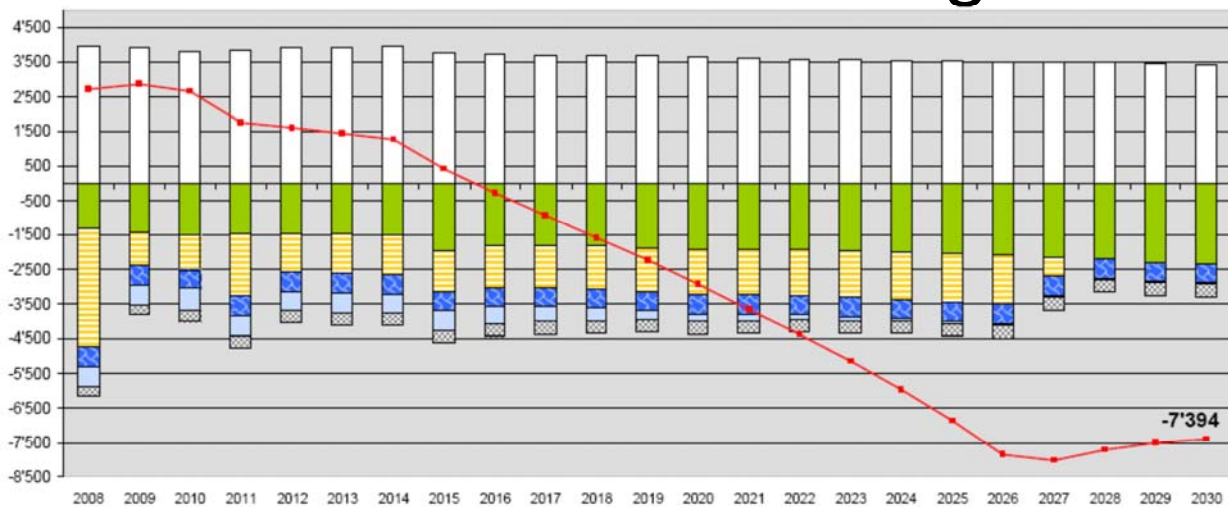
(in Mio Fr)



■ Rückstellung ■ kumulierte Zinsen seit 1991



Gesamtschau Strassenfinanzierung

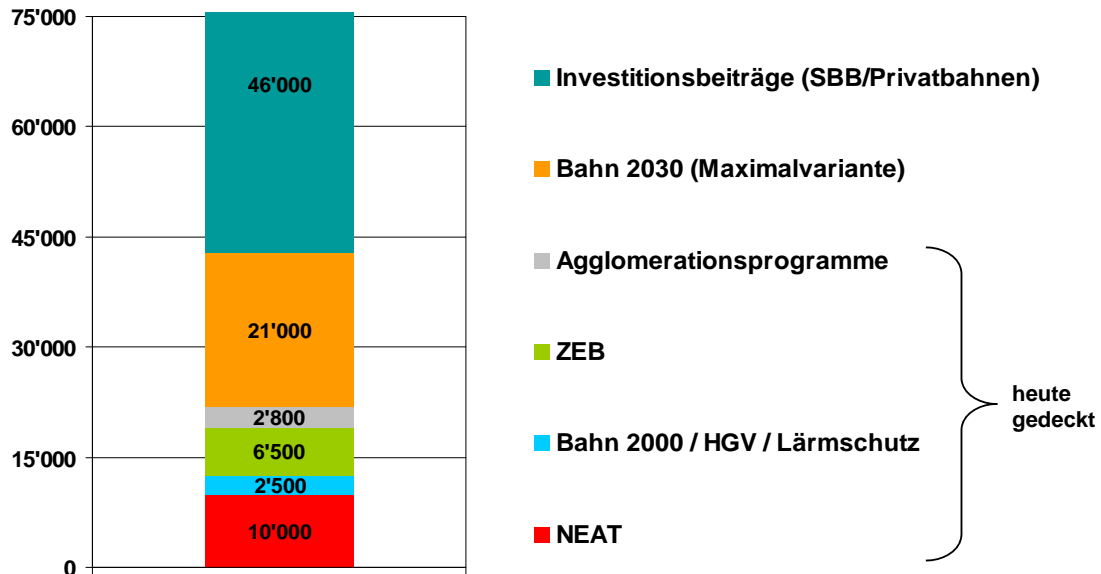


□ Einnahmen SFSV
 □ Ausbau, Betrieb, Unterhalt NS
 □ Einlagen in den F
 □ Globalbeiträge HS / nicht werkgebundene Beiträge
 □ Übrige werkgebundene Beiträge (inkl. FinöV-Fonds)
 □ Sonstiges
 —●— Bestand SFSV

Quelle:
ASTRA 11.10.10

Investitionsbedarf Schiene bis 2030

in Mio. Franken



Quelle: Bericht BuRa 17.09.10 Nationale
Infrastrukturnetze

strassenschweiz
routesuisse
Verband des Strassenverkehrs FRS
Fédération routière suisse FRS

Übersicht

1. Ausgangslage: Bedarf, Beschaffung und Verwendung der Finanzmittel im Verkehrsbereich
2. **Grundsätze der Verkehrsfinanzierung (Zahlungsbereitschaft der Verkehrsteilnehmer)**
3. Untauglichkeit von VCS-Initiative und Gegenvorschlag FABI zur künftigen Verkehrsfinanzierung

strassenschweiz
routesuisse
Verband des Strassenverkehrs FRS
Fédération routière suisse FRS



Grundsätze der Verkehrsfinanzierung (I)

Es gilt das Verursacherprinzip

- Jeder Verkehrsträger finanziert seine Kosten selber (Wegekostenrechnung).
- Querfinanzierungen zwischen den Verkehrsträgern werden vermieden.
- Betriebskosten werden vollumfänglich vom Verkehrs-Benutzer bzw. –Besteller bezahlt.
- Infrastrukturkosten werden durch die öffentliche Hand unter Beteiligung der Verkehrsteilnehmer finanziert.

Keine Abgabe ohne Zweckbindung

- Verkehrsabgaben ausschliesslich zur Finanzierung von Verkehrskosten
- Zweckgebundene Strassengelder sind für Strassenzwecke einzusetzen
- Keine Lenkungsabgaben (z.B. auf nichterneuerbaren Energieträgern)
- Keine „Internalisierung externer Kosten“ (ohne Berücksichtigung der Verkehrsnutzen)

Grundsätze der Verkehrsfinanzierung (II)

Keine Steuern auf Vorrat

- Steuerbemessung nach Massgabe des Finanzbedarfs für Bau und Betrieb der Strasseninfrastrukturen
- Verbindliche Bauprogramme als Grundlage für Finanzplanung
- Keine Steuererhöhung, solange Reserven in Spezialfinanzierung Strassenverkehr über 0,5 Mrd. Franken

Ausreichende Finanzierung für bedarfsgerechte Verkehrsinfrastrukturen

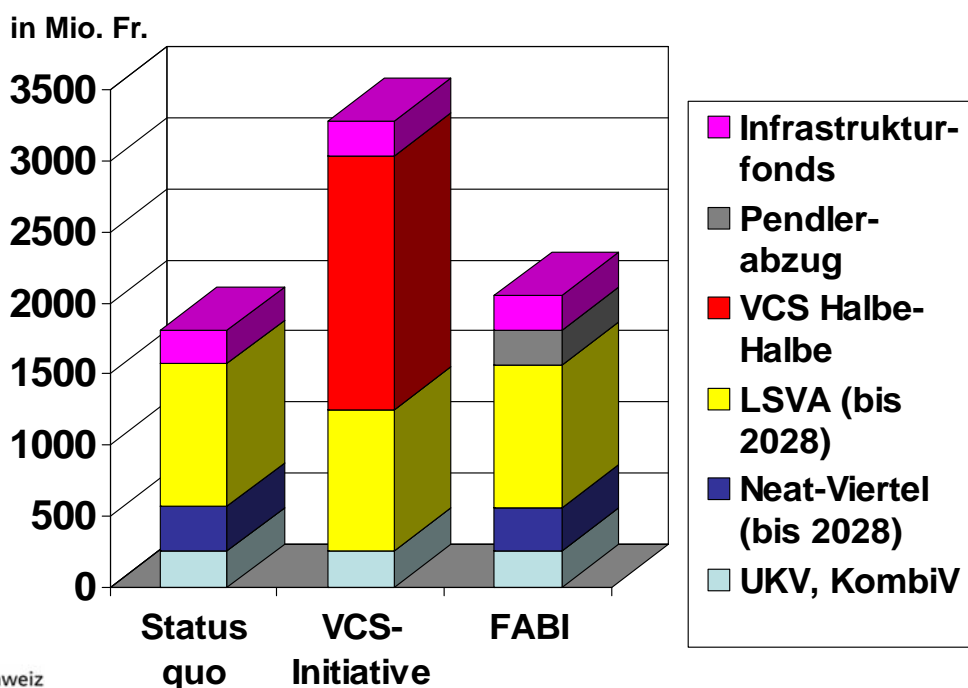
- Funktionstüchtigkeit des ganzen Strassennetzes sicherstellen
- Priorität beim reibungslosen Betrieb der Hochleistungsstrassen
- Gewährleistung des Betriebs von Hauptstrassen und wichtigen Durchgangsstrassen
- Massnahmen zum Schutz der Anwohner und der Umwelt

Übersicht

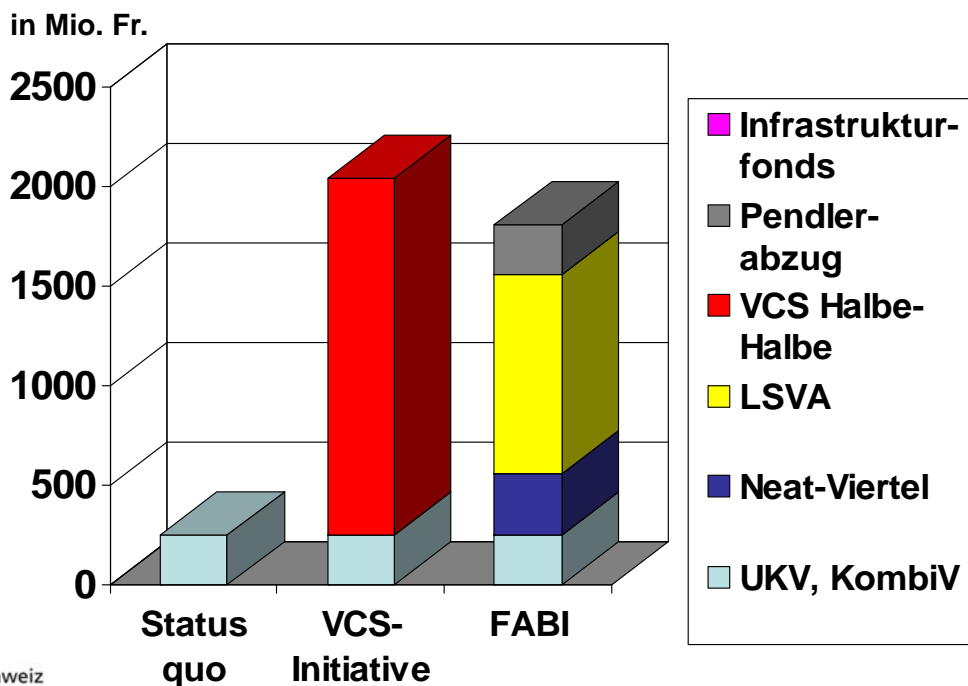
1. Ausgangslage: Bedarf, Beschaffung und Verwendung der Finanzmittel im Verkehrsbereich
2. Grundsätze der Verkehrsfinanzierung (Zahlungsbereitschaft der Verkehrsteilnehmer)
3. **Untauglichkeit von VCS-Initiative und Gegen-vorschlag FABI zur künftigen Verkehrsfinanzierung**



Vergleich: Transfer-Zahlungen von MiV an öV (bis 2028)



Vergleich: Transfer-Zahlungen von MiV an öV (ab 2029)



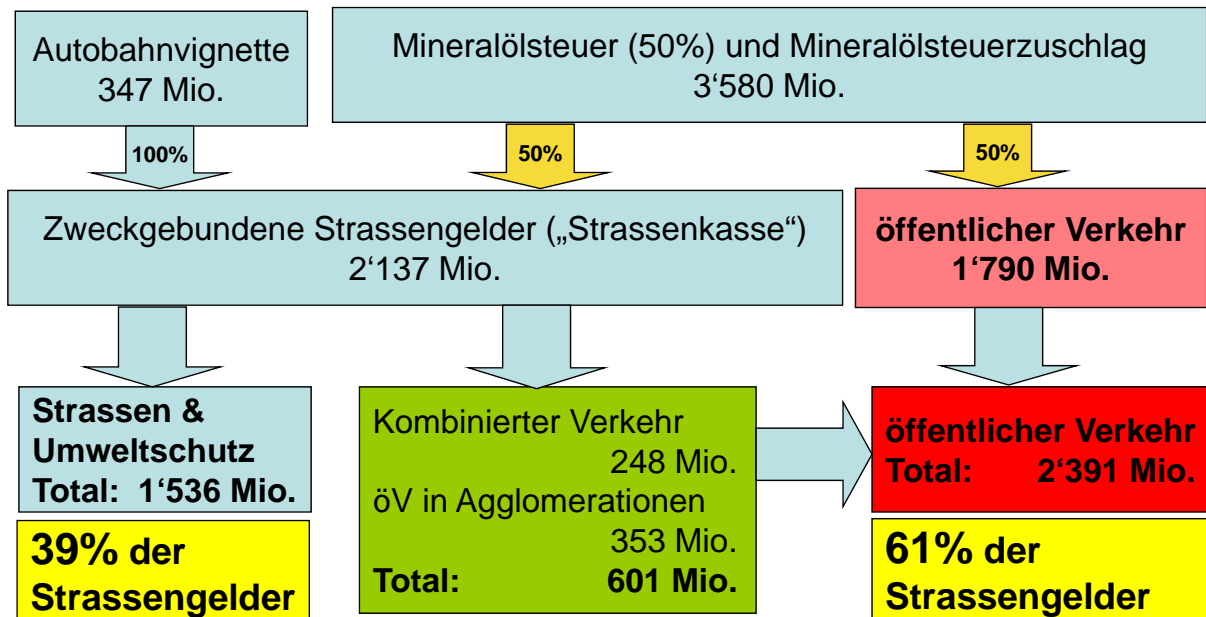
VCS-Initiative

Mineralölsteuer: Art. 86 Abs. 3

3 Er verwendet für den Verkehr die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf Treibstoffen des **Landverkehrs**. Dieser zweckgebundene Anteil verteilt sich wie folgt:

- a. die eine Hälfte für die Aufgaben nach Artikel 81a (**öffentlicher Verkehr**); die Förderung erfolgt hauptsächlich über die Finanzierung der Infrastruktur;
- b. die andere Hälfte für die folgenden Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem **Strassenverkehr**:
 1. Errichtung, Unterhalt und Betrieb von Nationalstrassen,
 2. Förderung des kombinierten Verkehrs
 3. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen,
 4. Hauptstrassen
 5. Schutzbauten / Massnahmen des Umwelt- und Landschaftsschutzes
 6. allgemeine Beiträge an die kantonalen Kosten für Strassen, die dem Motorfahrzeugverkehr geöffnet sind
 7. Beiträge an Kantone ohne Nationalstrassen.

öV-Finanzierung aus der „Strassenkasse“ (mit VCS-Initiative) Zahlen 2010



Quelle: Staatsrechnung 2010 der Schweizerischen Eidgenossenschaft



Vielen Dank für Ihr Interesse



Neue Wege oder auf dem Weg zu einem mehrheitsfähigen Flickwerk?

Ständerat Christoffel Brändli,
Präsident Verkehrskommission des Ständerates

**Verkehr in Zukunft
Wer soll das bezahlen?**
26. August 2011 | Bern, BEA Expo

Neue Wege oder auf dem Weg zu einem mehrheitsfähigen Flickwerk?

Berner Verkehrstag 2011

26. August 2011

Ständerat Christoffel Brändli

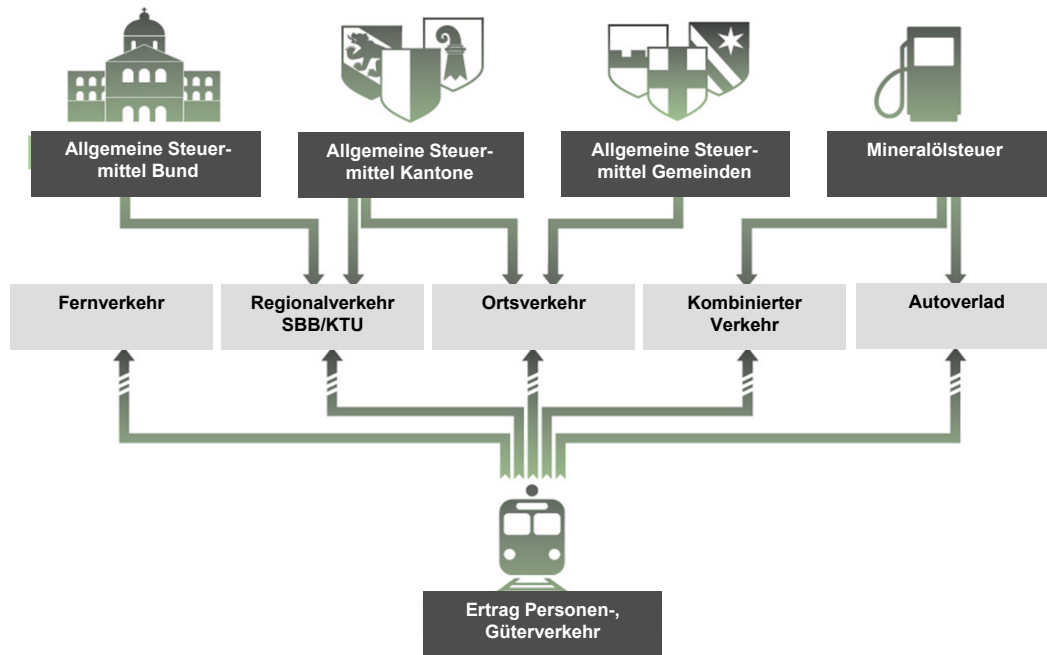
Präsident der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen KVF
des Ständerates

Verkehrsfinanzierung ist

- unübersichtlich
- ungerecht
- nicht nachhaltig
- ohne innovative Ansätze

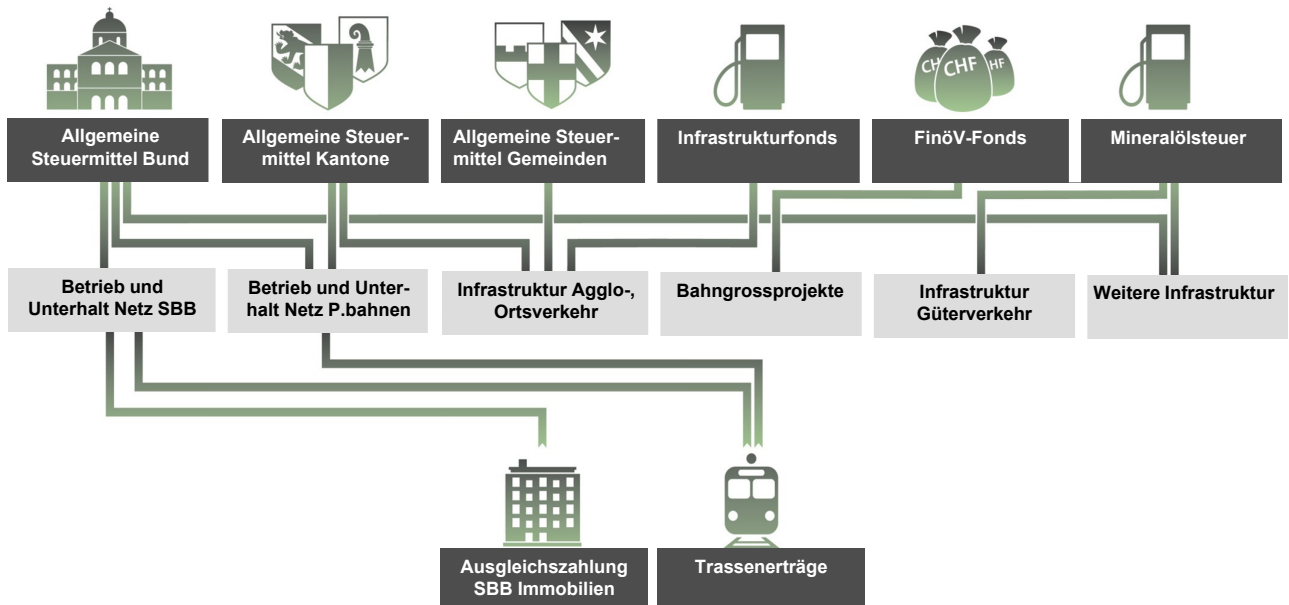
öV-Finanzierung Betrieb

Finanzierung Personen- und Güterverkehr



öV-Finanzierung Infrastruktur

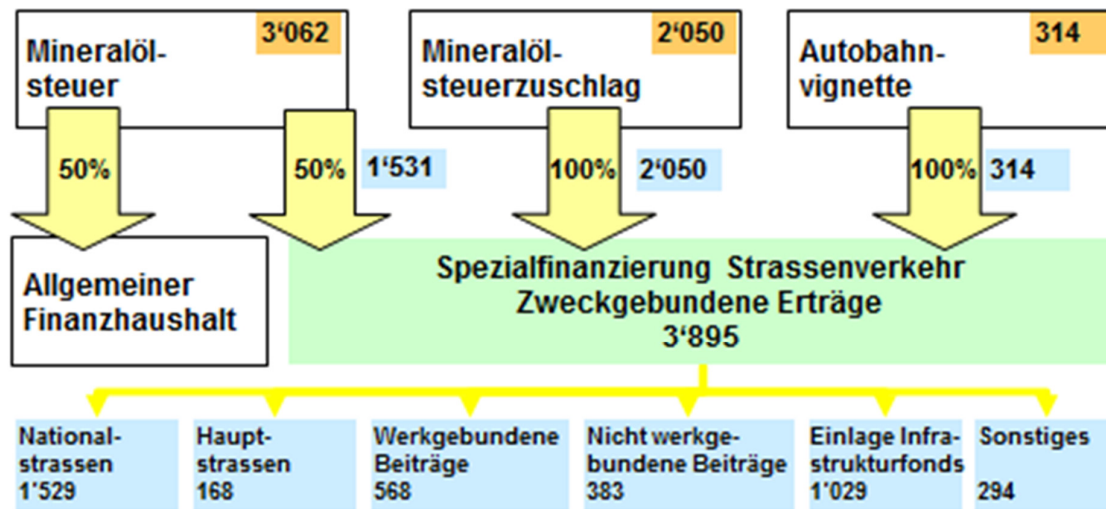
Finanzierung Schieneninfrastruktur



Spezialfinanzierung Strasse



Finanzflüsse der Spezialfinanzierung Strassenverkehr im Jahr 2010 in Millionen Franken



Das verbleibende Delta zwischen Einnahmen und Ausgaben wurde dem Bestand der Spezialfinanzierung Strassenverkehr belastet.

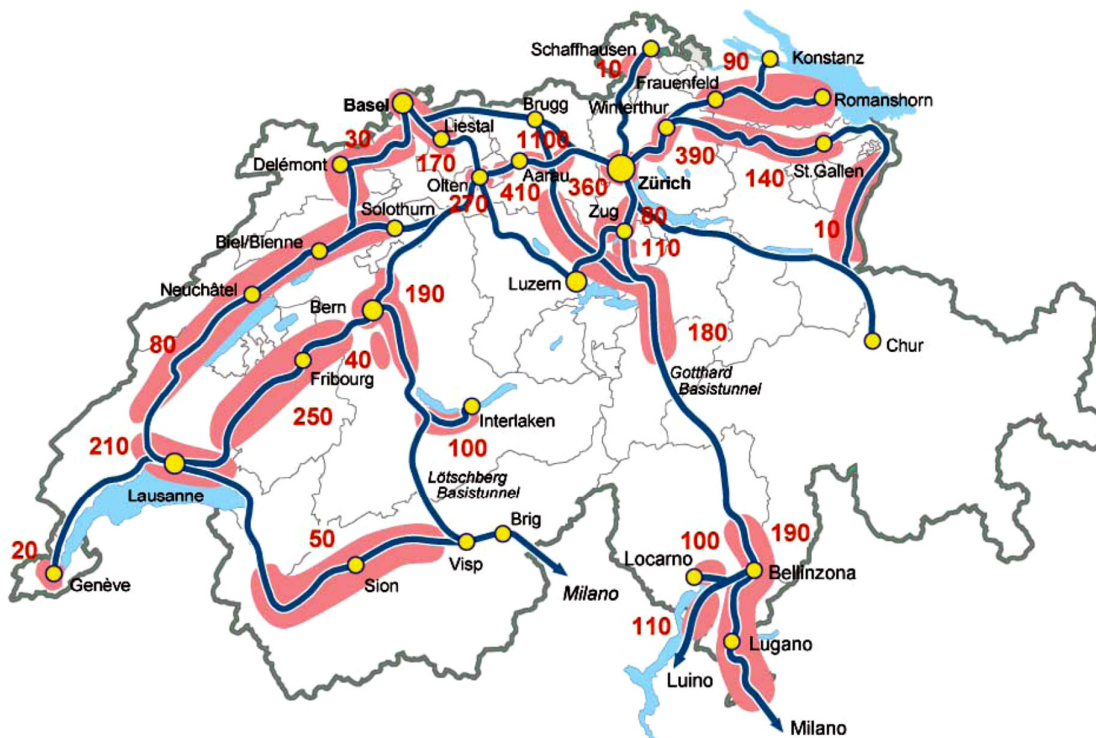
5

Ziele der Verkehrspolitik

- Bedarfsgerechte Grunderschliessung aller Regionen
- Verhinderung von Wettbewerbsverzerrungen

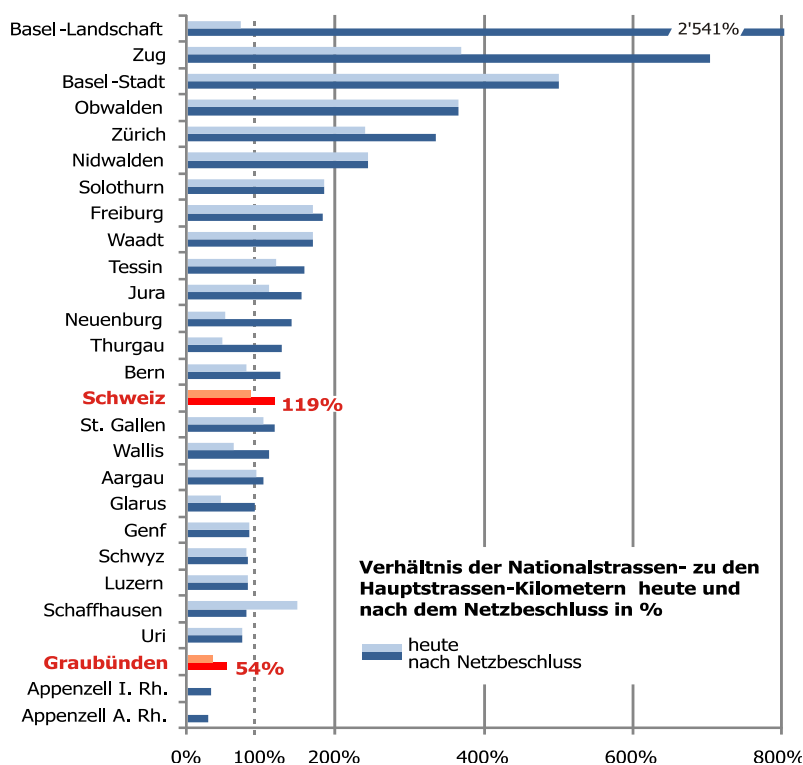
6

Bahnerschliessung Schweiz



- Alle Angebote in Mio. CHF
- inkl. Energieversorgung, Lärmschutz, Abstellanlagen: 430 Mio. CHF
- inkl. Projektaufsicht und Ausgleichmassnahmen für den Regionalverkehr, gem. Art.5 ZEB-Gesetz: 80 Mio. CHF

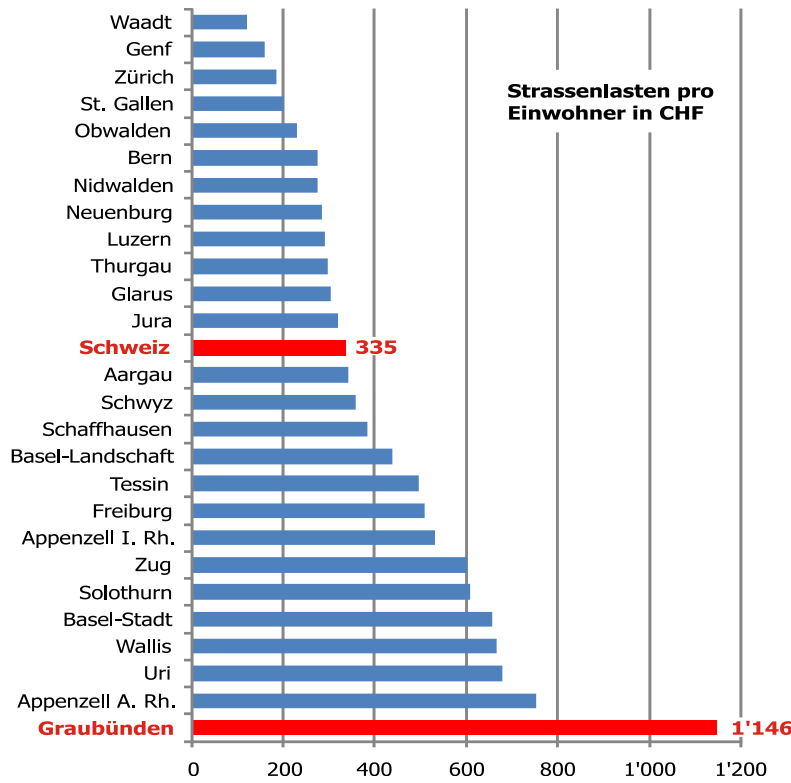
Nationalstrassen im Vergleich



Quelle

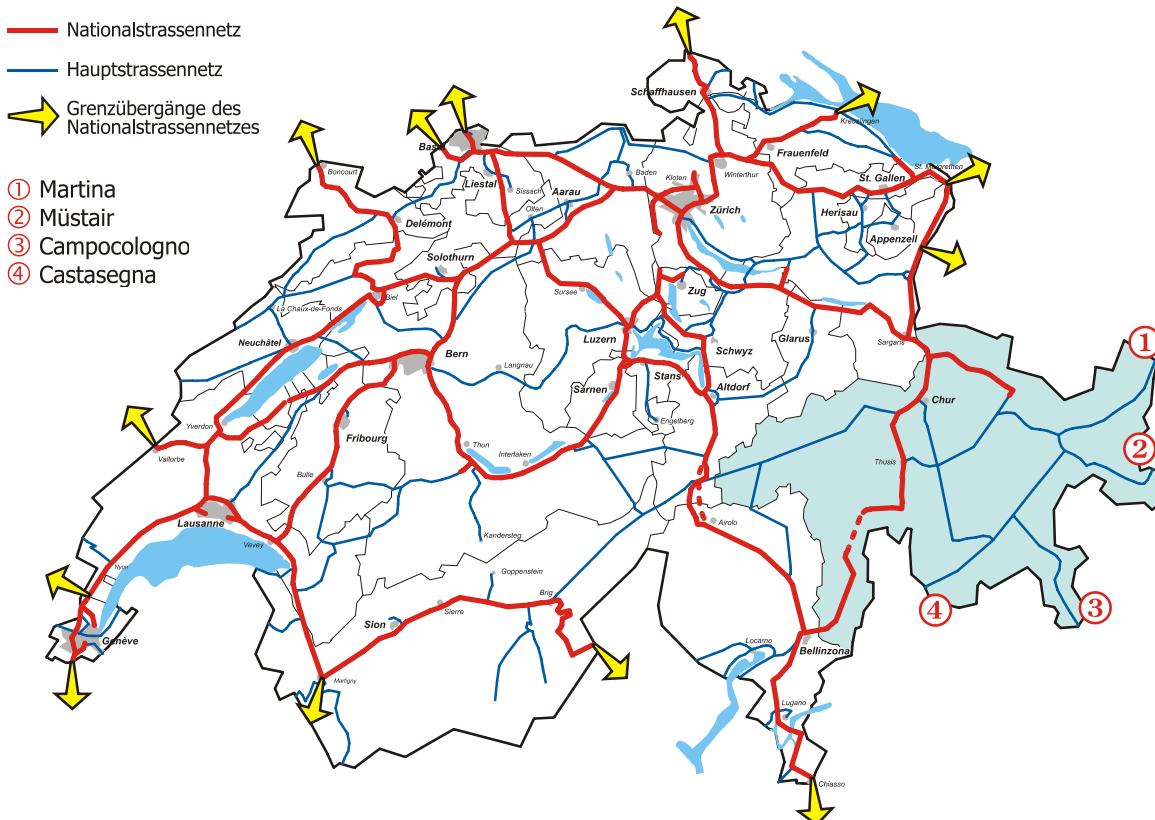
Bundesamt für Strassen, Auswirkungen der beantragten Anpassungen des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz auf die Länge des Nationalstrassennetzes sowie des Hauptstrassennetzes

Strassenkosten pro Kopf

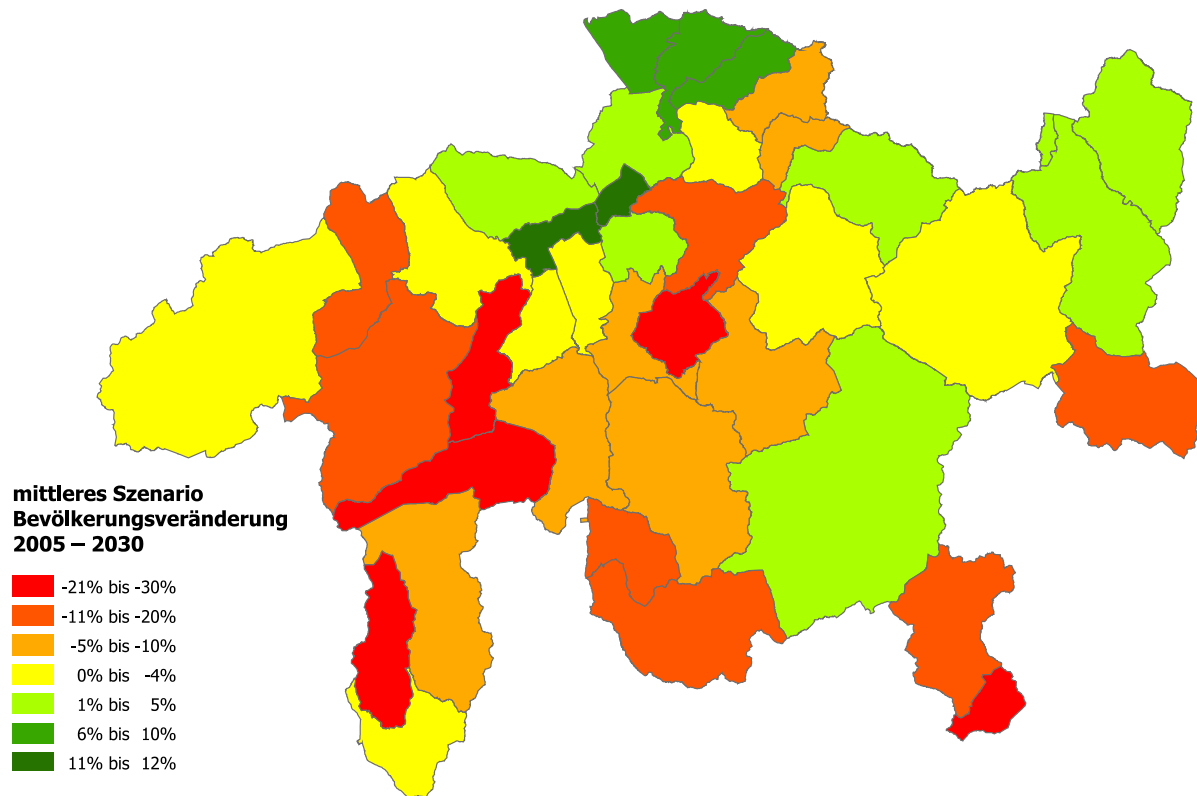


Quelle: Bundesamt für Statistik, Strassenaufwendungen 2008, Strassenrechnung

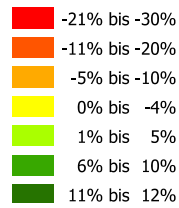
Anbindung ans Ausland



Entvölkerungsgebiete



**mittleres Szenario
Bevölkerungsveränderung
2005 – 2030**



Quelle

Amt für Richtplanung Graubünden, Bevölkerungsperspektive 2030 für den Kanton Graubünden

Fünf Teilziele einer bedarfsgerechten, ausgewogenen Verkehrspolitik

- Flächendeckende Grunderschliessung
- Gleichwertige Pro-Kopf-Belastung
- Bahnfinanzierung SBB und KTU harmonisieren
- Beiträge der Kantone nach Nutzen
- Trennung Bahn- und Strassenfinanzierung

Vorschlag Bahnfinanzierung

Bedarf von 1 bis 1,2 Mrd. CHF kann gedeckt werden durch:

- Erhöhung Tarife
- Kantonsbeiträge
- Bundesbeitrag
- Effizienzsteigerungen

Vorschlag Strassenfinanzierung

- Finanzierungslücke ab 2016,
kumuliert bis 2030 auf 20 Mrd. CHF !!!
- Finanzierungsvorschlag fehlt weitgehend
- Ziel: Botschaft 2012 muss Bahn- und Strassenfinanzierung
beinhalten

Lösung längerfristig

- Trennung Bahn- und Strassenfinanzierung
- CO₂-Abgabe an öV?
- Ablösung Treibstoffzölle durch neues System



Was sagt die Wissenschaft zum Nutzen und zur Finanzierung von Verkehr?

Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig,
Institut für Verkehrswissenschaft Universität Münster

**Verkehr in Zukunft
Wer soll das bezahlen?**
26. August 2011 | Bern, BEA Expo

**Berner
Verkehrstag 2011**



Was sagt die Wissenschaft zum Nutzen und zur Finanzierung von Verkehr

Berner Verkehrstag 2011

26. August 2011

Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig
Lehrstuhl für Wirtschaftspolitik
Institut für Verkehrswissenschaft
Westfälische Wilhelms-Universität Münster

1

RÄUMLICHE MOBILITÄT VON PERSONEN UND GÜTERN

zentrale Voraussetzung für Wachstum und Wohlstand

ermöglicht und verbessert:

- Spezialisierung und Arbeitsteilung
- Markterweiterungen und Erschließung von neuen Märkten
- Innovationen
- Strukturwandel
- vielfältige Wahlmöglichkeiten bei Befriedigung von Bedürfnissen
- vielfältige Formen der Beschäftigung und der Erzielung von Einkommen und Vermögen
- räumliche, wirtschaftliche und politische Integration

„Grundrecht auf Mobilität“

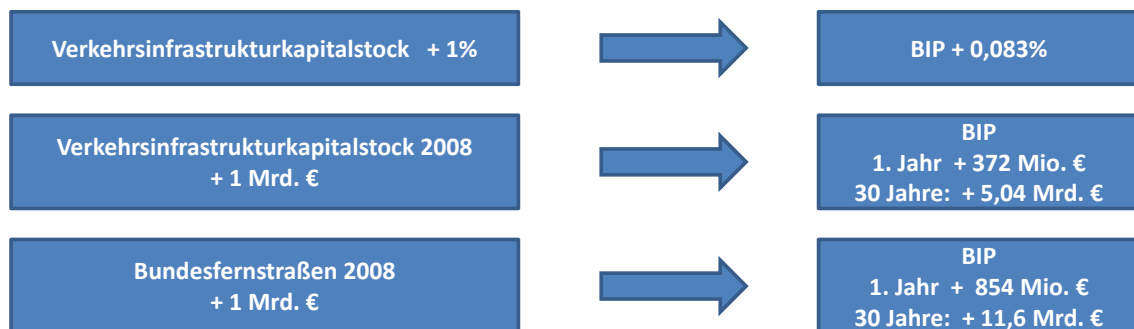
zentrale Voraussetzung für räumliche Mobilität

- Potenzial- und Vorleistungsfunktion
- bedeutender gesellschaftlicher Produktionsfunktionsfaktor
- Social Overhead Capital
- Schmiermittel der gesellschaftlichen Entwicklung



WACHSTUMSEFFEKTE DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Brom/Lighthart (2008): Outputelastizität Kerninfrastruktur 0,083 (International)



RWI (2010): Wachstumseffekte von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen (D)

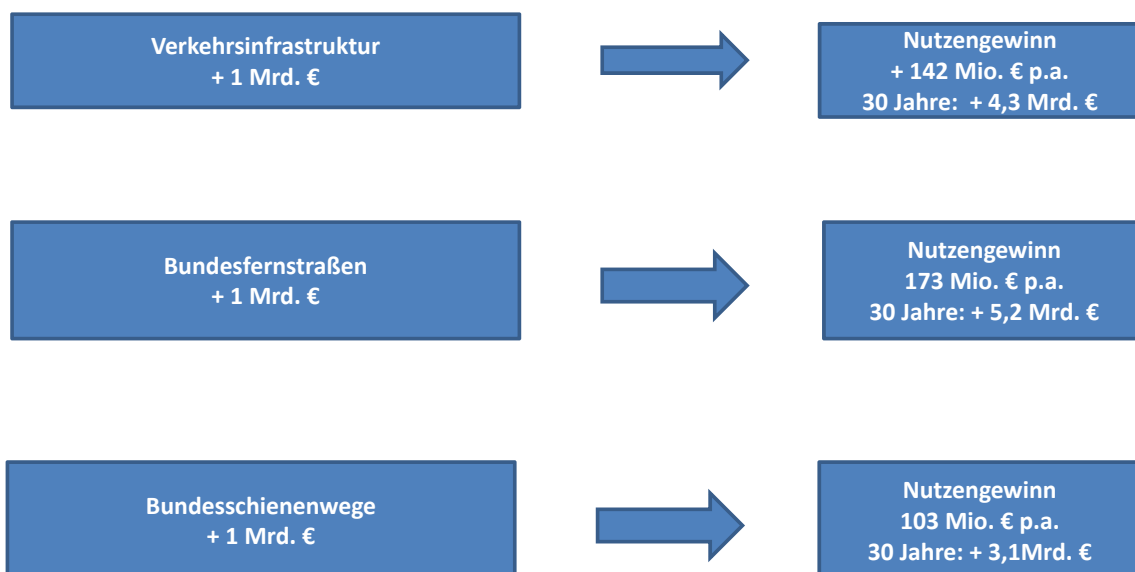


EFFEKTE VON VERKEHRSINFRASTRUKTURINVESTITIONEN

- abnehmende Grenzerträge mit Zunahme an Bestand und Qualität der Infrastruktur
- stärkste Wachstumseffekte durch Straßeninfrastrukturinvestitionen
- Anreize für private Investitionen („crowding in“)
- langfristig positive Effekte nur bei entsprechendem Infrastrukturbedarf (ungenutzte und überdimensionierte Infrastruktur: Wachstumseinbußen)
- unterschiedliche Wachstumseffekte nach Ländern, Regionen und Sektoren
- überwiegend dämpfende Effekte auf Produktionskosten



WOHLFAHRTSEFFEKTE VON VERKEHRSINFRASTRUKTURINVESTITIONEN

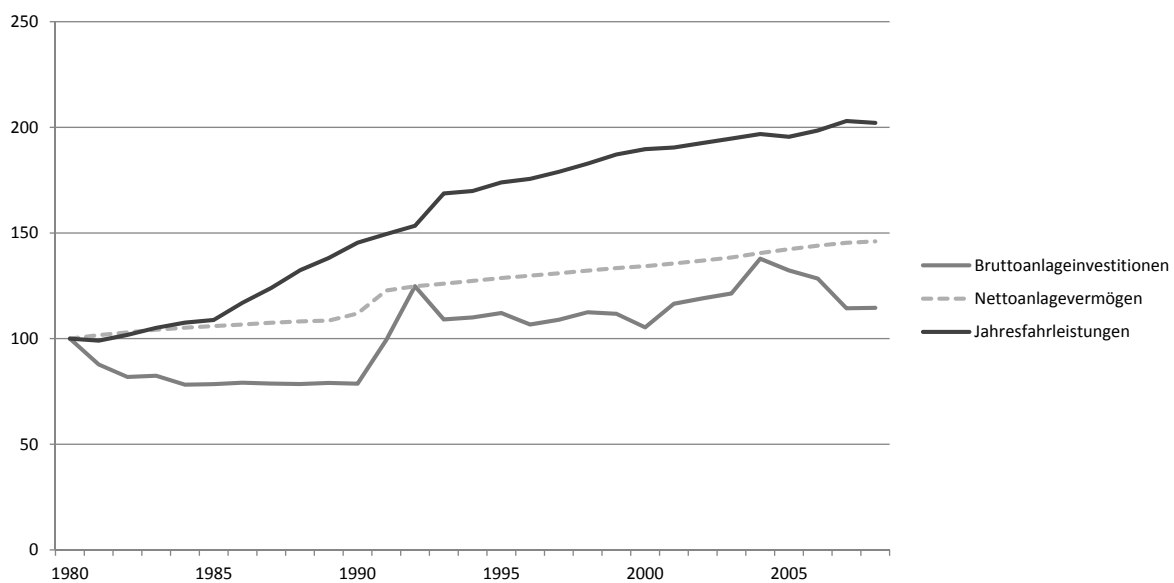


PROBLEME DER INFRASTRUKTURBEREITSTELLUNG

- **Finanzierungsproblem:** ungenügende staatliche Mittelbereitstellung für bedarfsgerechte Finanzierung von Neubau, Ausbau und Erhaltung
- **Allokationsproblem:** ineffizienter Einsatz der vorhandenen knappen Mittel
- **Stauprobem:** hohe volkswirtschaftliche Kosten durch Überlastungen (Umweltbelastungen, Betriebskosten usw. 25 – 65 Mrd. € p.a. für Deutschland)



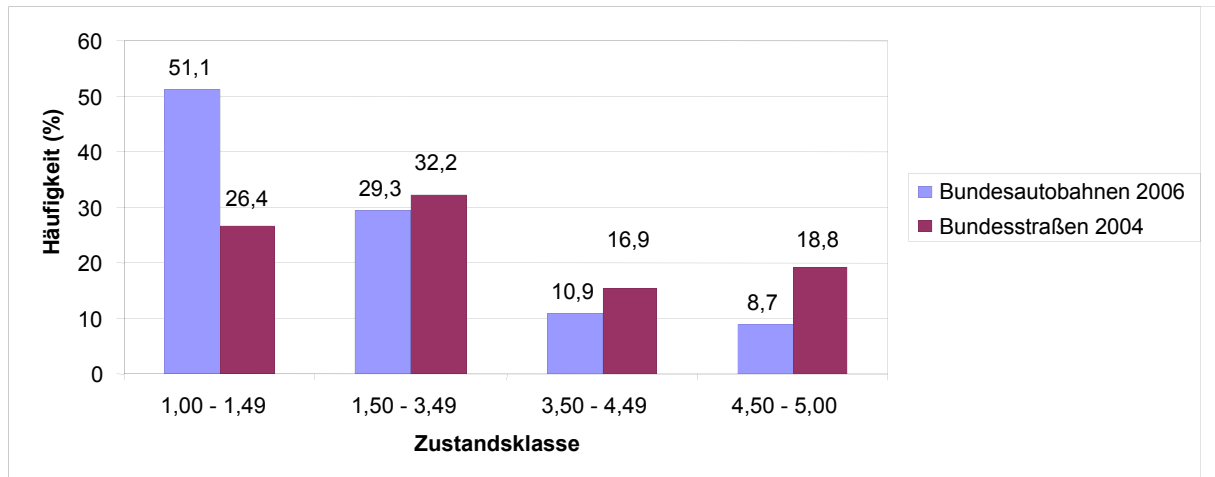
Jahresfahrleistungen in Fzkm und Infrastrukturinvestitionen in Deutschland Bundesfernstraßen 1980-2008



INFRASTRUKTURZUSTAND

Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) BAST und Straßen.NRW.

Gesamtwert aus Substanz- und Gebrauchswert nach vier Zustandsklassen



BAST und Straßen.NRW.



Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig

9

Festgelegte Budgets für Straße und Schiene BVWP 03

Ausbau Schienenstrecke Berlin und Görlitz: NKV = 1,6

➡ Vordringlicher Bedarf

Ausbau A10 Werder und Berlin-Spandau: NKV = 1,2

➡ Vordringlicher Bedarf

Ausbau A8 München/Brunnthal und Holzkirchen: NKV = 20,6

➡ Weiterer Bedarf

Ausbau A5 Darmstädter Kreuz-Heidelberger Kreuz: NKV = 26,8

➡ Weiterer Bedarf



Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig

10

STAUS AUF AUTOBAHNEN

Deutschland

Jahr	2010	2008
Gesamtstaulänge in km	400.000	375.000
Stauvorfälle	185.000	130.000
Gesamtdauer in h		230.000

ADAC

„Stauland“ NRW

Jahr	2008
Stauvorfälle	61.000
Gesamtstaulänge in km	77.000
Gesamtdauer in h	103.000
Stautrecken mit > 260h/p.a.	104
Staudauer in h Durchschnitt	1,33

Straßen NRW



Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig

11

STAUS 2008

TOP - Stautrecken

BAB	Autobahnabschnitt (gilt für beide Fahrrichtungen)		Anzahl Stau- meldungen	Gemeldete Staudauer (Stunden)	Gemeldete Staulänge (km)	Länge Ab- schnitt (km)
A 1	Buchholzer Dreieck	AS Münster Nord	4.142	4.891	16.811	242
A 1	AD Ertal	Kamener Kreuz	5.363	8.637	17.977	121
A 3	AK Oberhausen	AK Köln-Ost	4.953	8.233	18.327	72
A 3	Wiesbadener Kreuz	Kreuz Fürth/Erlangen	6.885	12.299	16.410	227
A 40/ A 44	AK Kaiserberg (A3)	AK Werl	7.046	16.364	18.799	62
A 8	AK München Süd	Landesgrenze	2.504	2.665	9.970	116
A 8	AS Karlsbad	AK Ulm/Elchingen	3.184	7.627	15.593	149

ADAC 2009



Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig

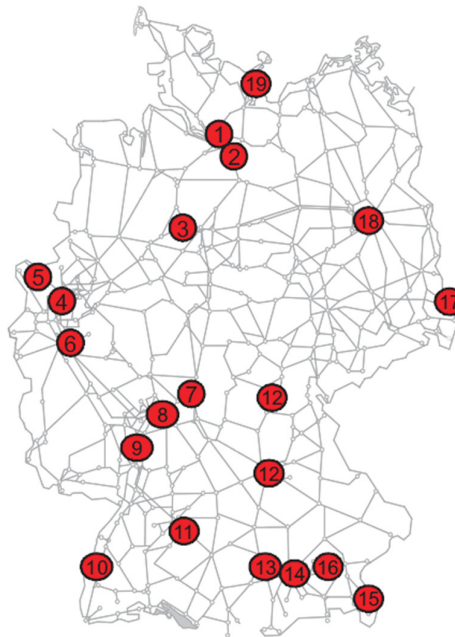
12

ENGPÄSSE IM SCHIENENNNetz 2008

Engpassbereiche

- 1 Knoten Hamburg
- 2 Stelle - Lüneburg
- 3 Seelze - Minden
- 4 Düsseldorf - Duisburg
- 5 Emmerich - Oberhausen
- 6 Knoten Köln
- 7 Fulda - Frankfurt/M.
- 8 Knoten Frankfurt/M.
- 9 Rhein/Main - Rhein/Neckar
- 10 Karlsruhe - Basel
- 11 Stuttgart - Ulm
- 12 Nürnberg - Fürth - Leipzig
- 13 Augsburg - München
- 14 Knoten München
- 15 Salzburg - Freilassing
- 16 München - Mühldorf
- 17 Hoyerswerda - Horka - Gr. D/PL
- 18 Knoten Berlin (Stadtbahn)
- 19 Schwartau - Lübeck-Kücknitz

 Engpassbereiche



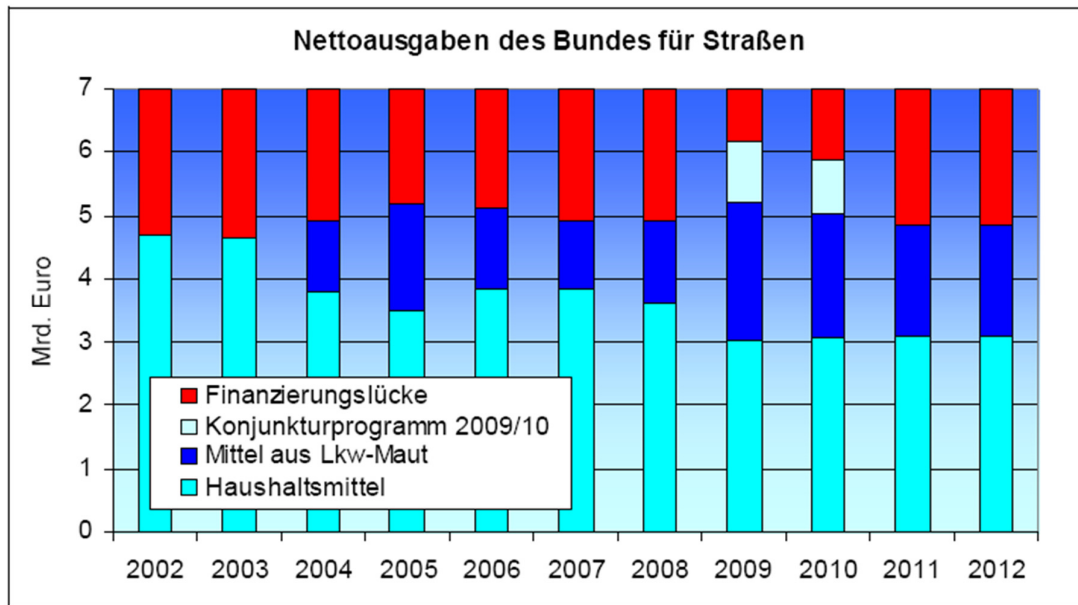
VERKEHRSWACHSTUM 2004-2025 IN VH

		Ges.	p.a.
Personen	Schienerverkehr	26	1,1
	Motorisierter Individualverkehr	16	0,7
	Luftverkehr	112	3,6
	Gesamt	19	0,9

Güter	Schienerverkehr	65	2,4
	Straßenverkehr	79	2,8
	Binnenschifffahrt	26	1,1
	Seeverkehr	150	4,5
	Gesamt	71	2,6



ENTWICKLUNG DER FERNSTRAßENFINANZIERUNG



ADAC 2009



Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig

15

Zur Umsetzung der Realisierungsprojekte des vordringlichen Bedarf bis 2025 wären 2 Mrd. Euro Bundesmittel jährlich erforderlich



Mittelbedarf



Jährlicher BHH-Bedarf in Abhängigkeit vom Realisierungszeitraum

Realisierungszeitraum	Mittel-Bedarf p.a
25 Jahre (bis 2035):	1,2 Mrd. EUR
20 Jahre (bis 2030):	1,5 Mrd. EUR
15 Jahre (bis 2025):	2,0 Mrd. EUR

Nachrichtlich:
Verfügbar BHH p.a.: rd. 1,1-1,2 Mrd. EUR ¹⁾

¹⁾ Mit dem „Finanzkreislauf Schiene“ zeichnet sich eine Erhöhung dieser Linie ab

* Realisierungsprojekte umfassen eine Teilmenge des vordringlichen Bedarfs inkl. ETCS-Ansatz (ETCS = European Train Control System)

Quelle: DB AG (2011)



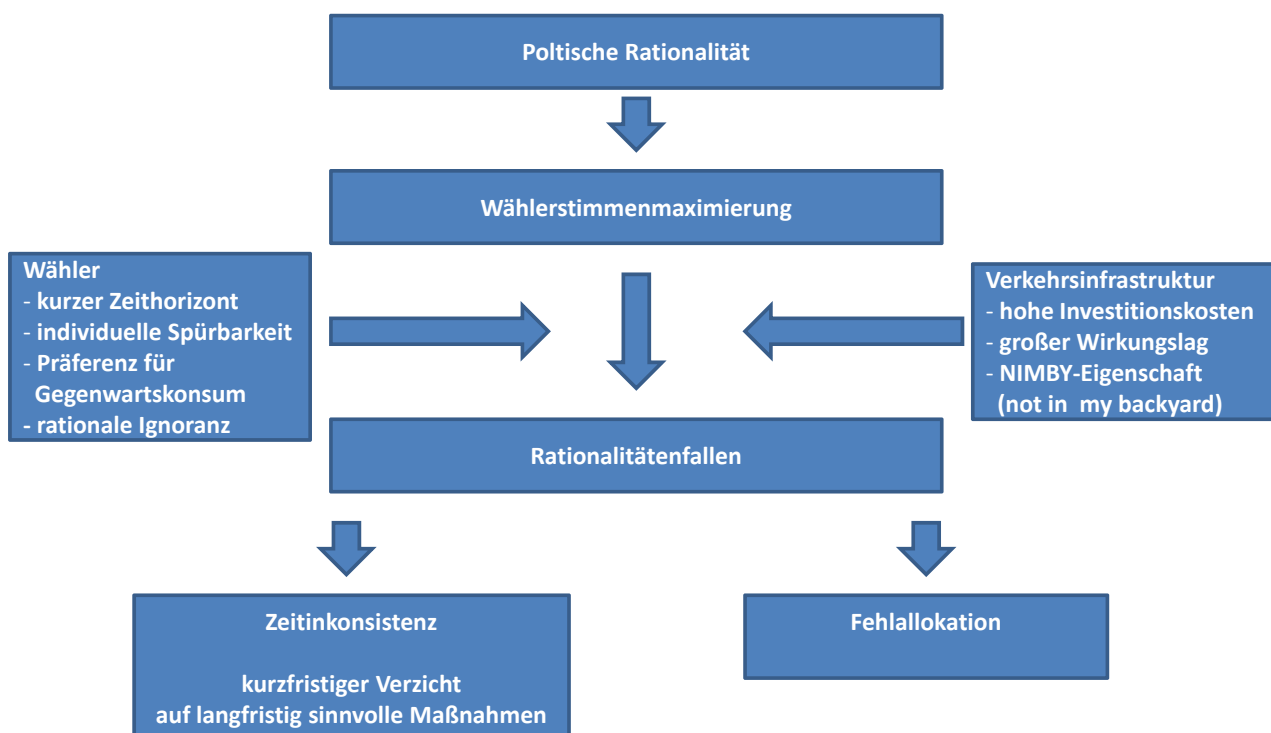
Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig

16

PROBLEMURSACHEN

- Mangelnde Kontinuität der Finanzierung durch Abhängigkeit von aktueller Haushaltslage
- Politische Priorisierung von öffentlichen Konsumausgaben: Rationalitätenfallen
- Zuweisung knapper Straßenkapazität durch Mengenrationierung: Straßenkommunismus

RATIONALITÄTENFALLEN



NACHHALTIGE INFRASTRUKTURFINANZIERUNG

- Kontinuität der Infrastrukturfinanzierung durch Herauslösen aus den öffentlichen Haushalten und Übertragung an eine Infrastrukturgesellschaft
- Schaffung eines „geschlossenen Finanzierungskreislaufs“ durch zweckgebundene Nutzergebühren
- Einsatz der knappen Mittel nach Nutzen-Kosten-Erwägungen
- staatliche Zuschüsse bei öffentlicher Daseinsvorsorge nach Bestellerprinzip
- stärkere Beteiligung Privater an Planung, Finanzierung, Betrieb und Erhaltung
- effizientere Auslastung der vorhandenen Infrastrukturkapazitäten durch auslastungsabhängige Nutzergebühren auf staubelasteten Strecken, wenn Staukosten > Kapazitätserweiterungskosten



STAUMANAGEMENT: RATIONIERUNG

Nutzungsverbote

- Zeitliche Nutzungsverbote für bestimmte Bevölkerungsgruppen
- Nutzungsverbote für bestimmte Tage und Regionen
- Nutzungsverbote nach Nummernschildern
- Nutzungsverbote nach Fahrzeugauslastung

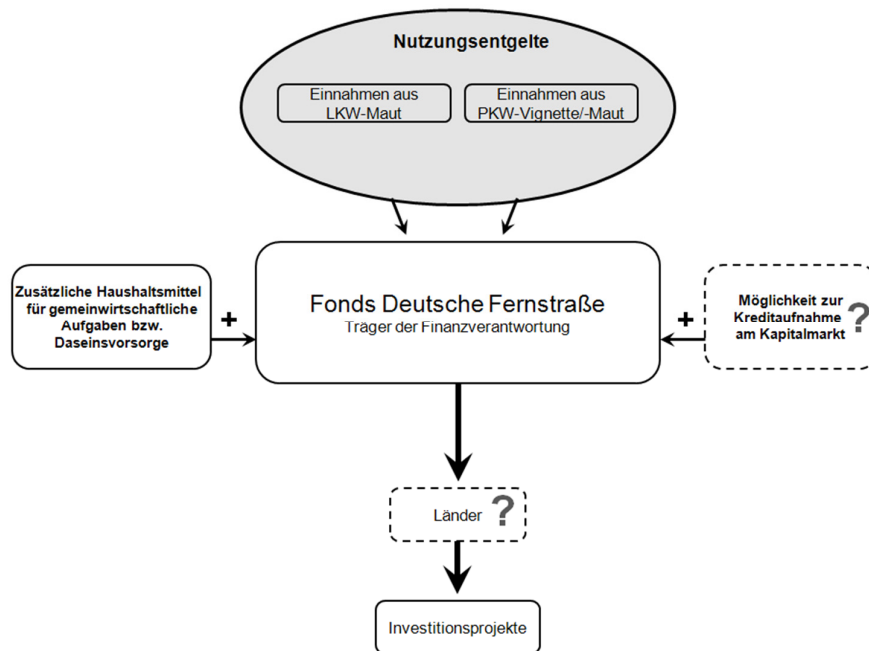
Mengenbeschränkungen und Auktionen

- Zulassungsbegrenzungen für Fahrzeuge und regelmäßige Versteigerung der Zulassungen



Autonomer Fernstraßen-Fonds

Fernstraßen-Fonds wird Eigentümer/Pächter der Bundesfernstraßen.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



How to finance transport in London – the congestion charge and other lessons learned

Paul Cowperthwaite,
Head of Contracted Services, Transport for London

**Verkehr in Zukunft
Wer soll das bezahlen?**
26. August 2011 | Bern, BEA Expo

How to Finance Transport in London - The Congestion Charge and Other Lessons Learned



Paul Cowperthwaite

Head of Contracted Services

Congestion Charging and Traffic Enforcement
Transport for London



Agenda

- Congestion Charging
 - Operation
 - Scheme Impacts
 - Lessons Learned
- Funding
- Efficiencies, Savings and Alternatives
- Conclusion



Operation

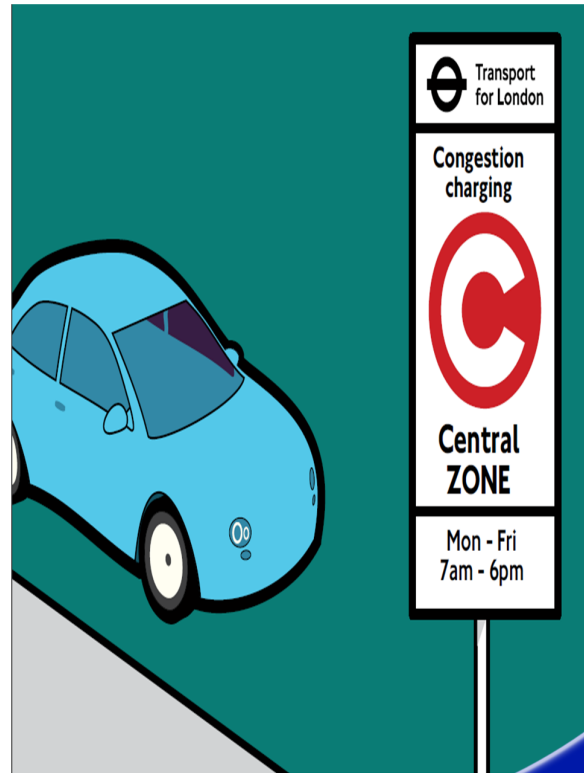


Central London Congestion Charging Zone



Charge payment

- Daily, weekly, monthly or annual payment for individual vehicle registration number
- Monday – Friday, 7am – 6pm
- £10 on the day of travel
- £12 on the charging day after travel
- £9 for customers on CC Auto Pay



Payment Channels

- Pay online (cclondon.com)
- Pay by mobile phone text message
- Pay at selected shops and petrol stations
- Pay by phone (0845 900 1234)
- Pay by post
- Auto pay
- Fleet Auto pay




CC Auto Pay

- CC Auto Pay automatically records the number of charging days a vehicle travels within the zone each month and will then charge a registered debit or credit card on a monthly basis

**Congestion Charging
Auto Pay is coming**

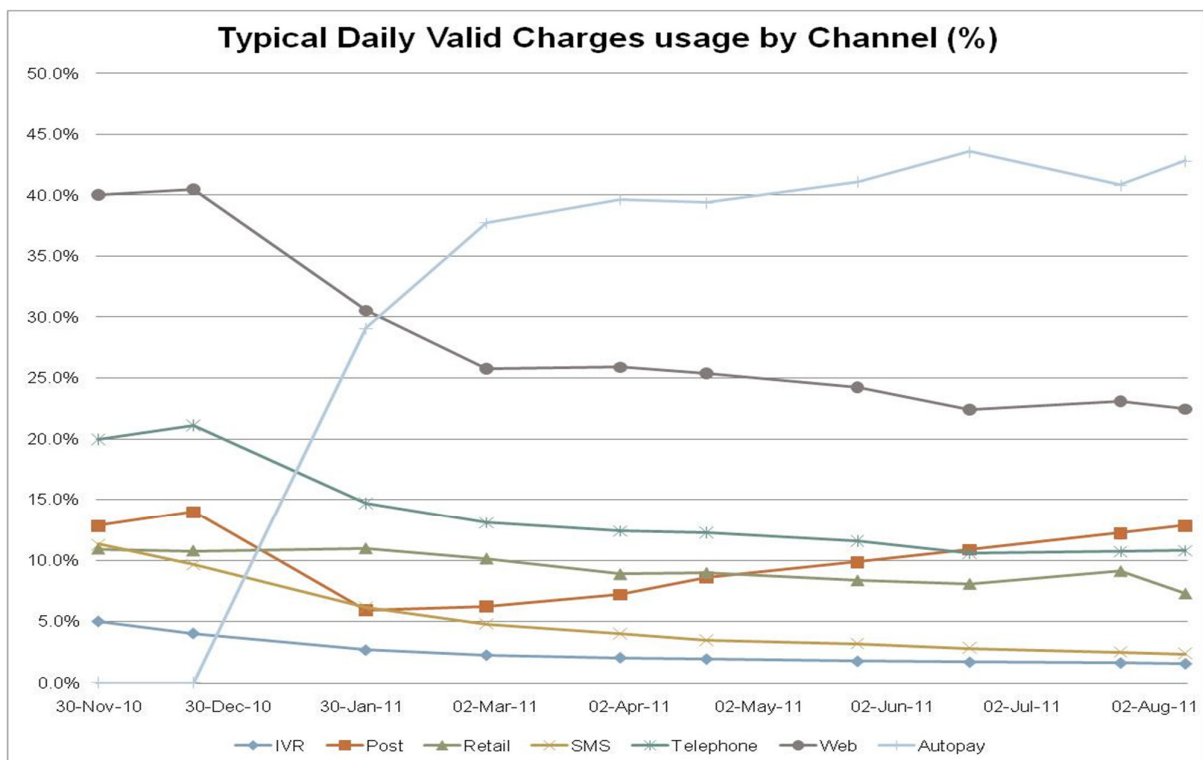
Register for CC Auto Pay and you will benefit from:

- Never having to remember to pay the charge again
- A reduced £9 daily charge
- Protection from receiving Penalty Charge Notices (PCNs), as long as your vehicle is registered and your account is active
- Being able to register up to 5 vehicles.





Charge transactions by channel



Key exemptions and discounts

- Buses, coaches and minibuses
- Taxis and licensed minicabs
- Motorbikes / mopeds
- Military vehicles
- Emergency services
- Disabled persons
- NHS reimbursement
- Greener vehicle discount
- Breakdown and recovery vehicles
- Certain Health Service workers
- 90% discount for residents of zone
- Blue Badge discount
- Nine or more seats
- Electric Vehicle & Plug Ins

Exempt and 100% discount currently account for c.45% of the total daily traffic of 180,000



Enforcement

- Signs placed at the 277 entry and exit points of the zone, and up to 17 miles away on main arteries into London
- A comprehensive network of road markings exist on the boundaries of and within the zone
- Vehicle registration numbers are observed by 1,360 cameras at 348 sites, covering entry and exit points and within the zone
- 1.45 million images are captured and processed every charging day - cameras linked to Automatic Number Plate recognition (ANPR) technology
- If a valid payment is not received for a correct vehicle for the correct date of travel, the enforcement process commences

Congestion charging **Transport for London**

Penalty Charge Notice The Road User Charging (Charges & Penalty Charges) (London) Regulations 2001 as amended, The Road User Charging (Enforcement & Adjudication) (London) Regulations 2001 as amended and The Greater London (Central Zone) Congestion Charging Order 2001 in force.

To: _____

Issue date: _____

Penalty Charge Notice number: _____

Automated payment of fines: _____

This Penalty Charge Notice has been sent to you as the registered keeper/driver of the following vehicle:

Registration Number: _____

Make: _____

Model: _____

For the following contravention the use of a vehicle on a road in the charging area to which a charging scheme applies with outpayment of the appropriate charge, at the time and location stated below:

Contravention Location: _____

Contravention Date: _____

Contravention Time: _____

Failure to respond within 28 days of service of this notice will result in a Charge Certificate being issued which will increase the penalty charge to _____. Failure to then pay the increased penalty charge will result in the outstanding balance being registered as a debt in the County Court.

You have _____ days from service of this notice to pay the discounted penalty charge of _____. If it is not paid by _____ then the full penalty charge of _____ is payable. If you fail to pay the penalty charge or make a representation by _____ a Charge Certificate will be issued which will increase the amount payable to _____.

Penalty charge payment slip tick off section

Reason complete the details below and sign as necessary

Tick to indicate payment method:

By credit/debit card Penalty Charge Notice number: _____

By cheque/postal order Which registration number: _____

Automated payment reference: _____

Tick box to authorise/decline payment of:

_____ for a penalty charge paid within _____ days

_____ for a penalty charge paid within _____ days

Credit Number: _____

Valid from/mm/yy: _____ Expiry date mm/yy: _____ Switch issue number (if applicable): _____

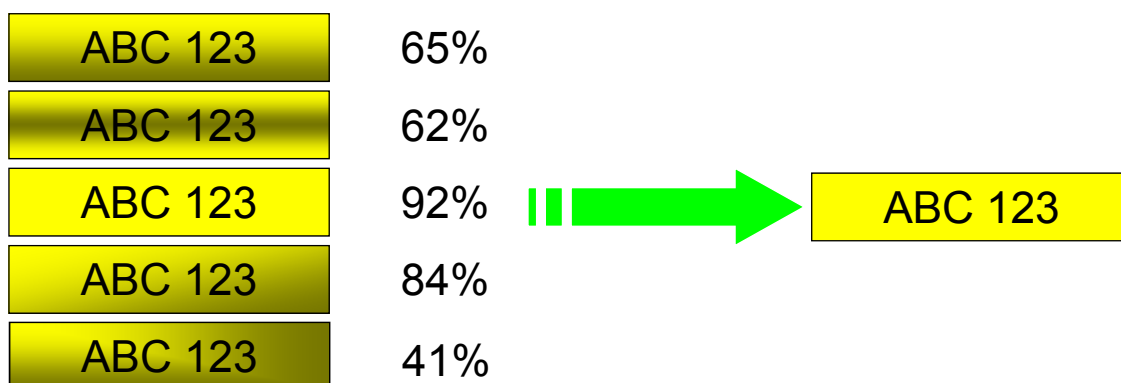
Name on card: _____

Signature: _____ Date: _____

MAYOR OF LONDON TMF_01 v1.1



Vehicle number plate processing



During the day the system constantly checks new images/interpretations against those already stored

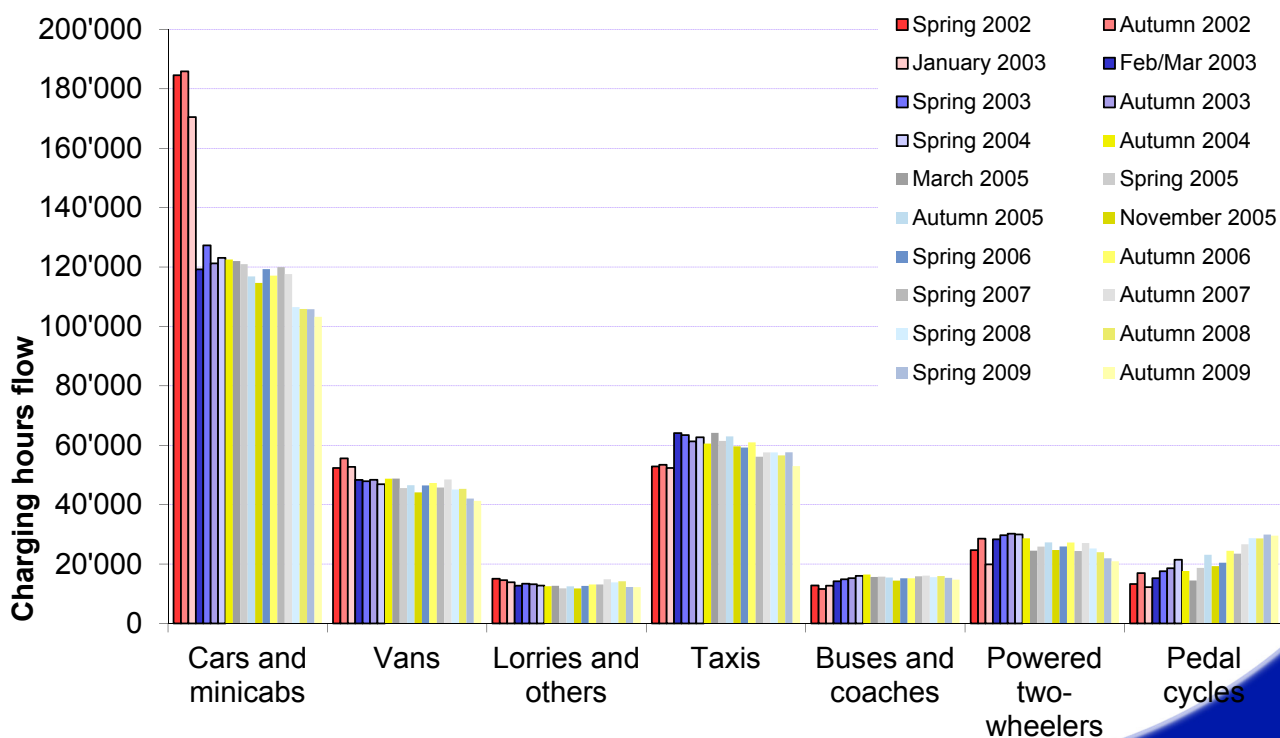
By the end of the day only the best, highest quality images and interpretations progress through to the next stage of the enforcement process



Scheme Impacts



Average daily traffic entering charging zone*



* During charging hours (07.00-18.00)



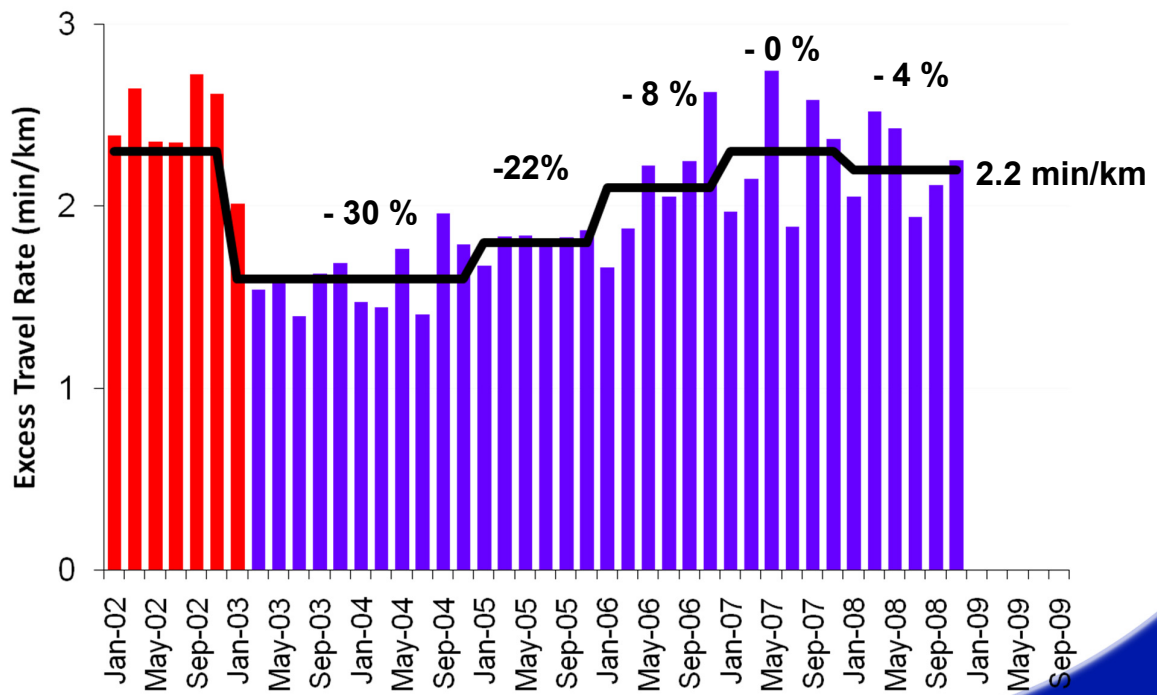
Other impacts



- Net revenues
 - In 2009/10 Congestion Charging raised £158.1 million to be spent on other transport initiatives within London
- Economy
 - Broadly neutral impact overall on business
- Environment
 - Congestion Charging directly responsible for reductions inside the original zone of traffic emissions equating to 8% of NOx, 7% of PM10 and 16% of CO2
- Road safety
 - Reduced numbers of cars have led to fewer personal injury road accidents in the central zone



Congestion levels in charging zone



* Moving car observer surveys - during charging hours (07.00-18.00)



Lessons Learned



Lessons from Congestion Charging

- Political commitment key
- Effective research and clear policy objectives
- Extensive public consultation and stakeholder engagement
- Strong project management
- Need for effective contract management
- Adequate public transport alternatives
- Effective traffic management
- Strong public information campaign
- Need for ongoing customer and impacts monitoring, stakeholder engagement and scheme improvements



Lessons from Congestion Charging (cont.)

- Focus on the customer experience
- Do as much scenario planning as you can - but accept there will be other things that emerge and be prepared to be flexible
- Ensure effective escalation procedures for high-profile issues - the relationship between the Press Office and the operation is critical
- Explain the benefits clearly - and make use of third-party endorsements
- Control costs - and be able to explain how net revenues are spent in a meaningful way



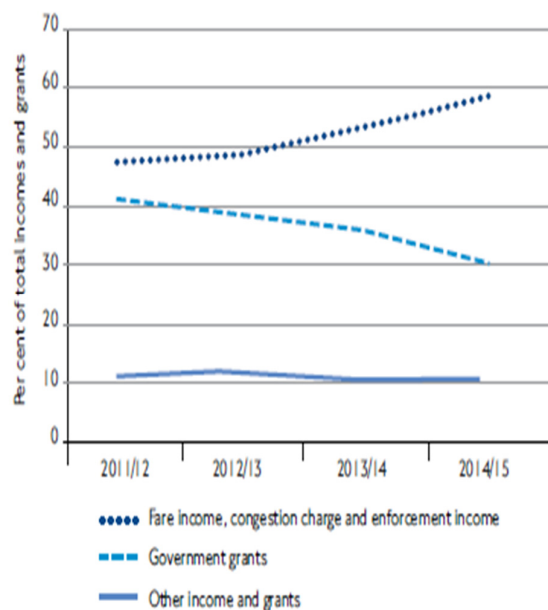
Funding



TfL funding

- TfL's activities are funded from six main sources:
 - Government grants, which have been agreed to 2014/15 following the 2010 Spending Review
 - Prudential borrowing (the amount and profile of which also forms part of TfL's settlement with Government)
 - Income from fares and the Congestion Charging scheme
 - Secondary income sources, such as advertising and property rental
 - Third-party funding for specific projects
 - Sales of property and other assets

TfL's sources of funding and income



Comprehensive Spending Review - TfL funding

- Approximately one-third of TfL's funding comes from a direct grant from the Department for Transport (DfT).
- Following the Government's Comprehensive Spending Review (CSR), TfL's overall grant funding from the DfT has been reduced by £2.17bn in total over the four years covered by the CSR, or 21 per cent in real terms in 2014/15, when compared to the base year of 2010/11.
- However, the overall DfT grant is just one element of TfL's funding
- To put it in context, by 2014/15, this cut represents less than eight per cent of TfL's planned expenditure on capital investment (excluding Crossrail) and frontline services.
- The review and negotiation between Mayor and Government secured the future of Crossrail, upgrade work on the Tube and the protection of bus services.
- The funding settlement has protected funding for London's cycling revolution, including the extension of Barclays Cycle Hire ahead of the London 2012 Games and delivery of all 12 Barclays Cycle Superhighways by 2015.
- All of TfL's London 2012 Games transport commitments will be delivered.



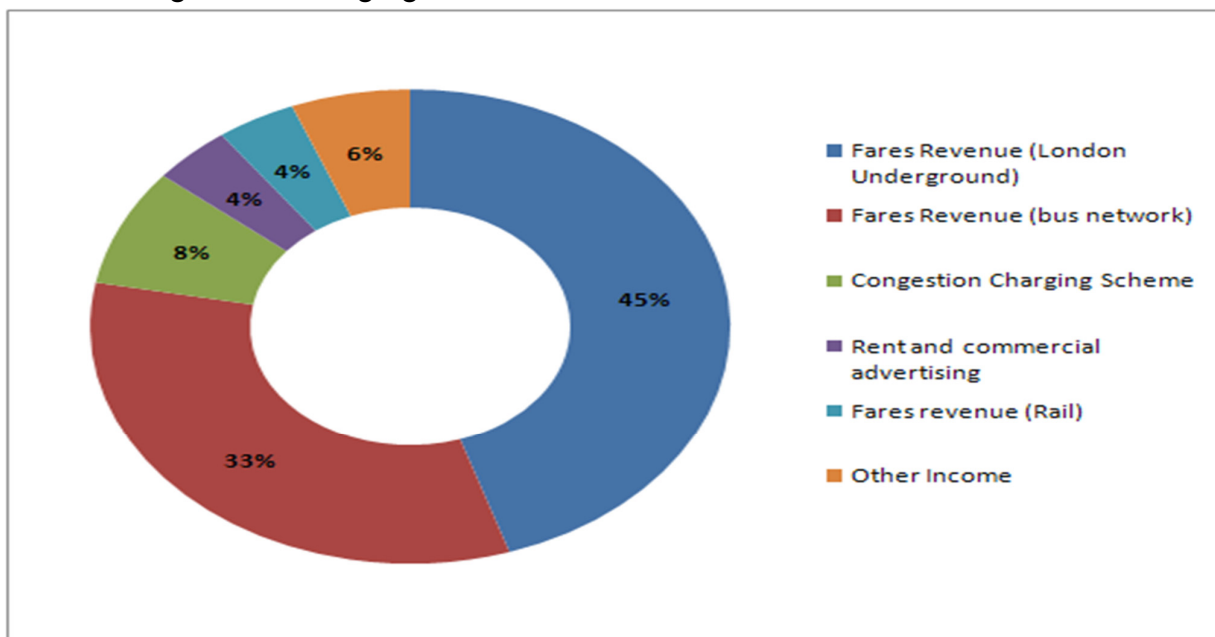
Comprehensive Spending Review - TfL funding

- A key element of TfL's case was that TfL has led the public sector in its efforts to improve value for money, year on year.
- Successive reviews of TfL's operations and costs.
- This represents an ambitious cost reduction programme that covers all areas of TfL, with a particular focus on back office and support function.
- The savings target has grown to £7.6bn, net of implementation costs, over the period to 2017/18.
- Around one third of the £7.6bn target has already been secured through initiatives that have already been implemented, for example:
 - Integrating Metronet with London Underground (LU), saving 1,000 roles
 - Packaging nearly 100 separate maintenance service contracts into four main contracts, generating economies of scale, reducing administrative costs and increasing competition
 - The re-letting of the Congestion Charge and Oyster ticketing contracts
 - The removal of 800 operational roles in LU and deployment of front-line staff to more visible roles
 - Bus network contract savings contributing to a 40 per cent reduction in bus subsidy
 - Accommodation savings, including a move to cheaper locations and a reduction in desk capacity by more than 1,300 workstations during 2010/11
 - Reductions in marketing spend
 - A two-year pay freeze for senior managers
- The reduction in funding following the Spending Review necessitates further action, including a 20 per cent saving in non-operational staff costs (in addition to pre-existing savings programmes) if vital investment is to continue as planned.



Revenue

- The primary source of revenue remains tube and bus fares
- Congestion Charging income accounts for 8%



Congestion Charging Income

Congestion Charging

	2011 £m	2010 £m
Income	286.5	312.6
Toll Facilities and traffic management	(102.6)	(144.4)
	183.9	168.2
Administration, support services and depreciation	(10.4)	(10.1)
Net income from Congestion Charging	173.5	158.1



Mayors Transport Strategy & CC Revenue

- The Mayor's Transport Strategy (MTS) was published in May 2010
- It sets out the transport improvements necessary to support the Capital's growth over the period to 2031
- It realises the Mayor's vision for London as the 'best big city on earth'
- The Mayor's Transport Strategy (MTS) identifies six goals:
 1. Support economic development and population growth
 2. Enhance the quality of life for all Londoners
 3. Improve the safety and security of all Londoners
 4. Improve transport opportunities for all Londoners
 5. Reduce transport's contribution to climate change and improve its resilience
 6. Support delivery of the London 2012 Olympic and Paralympic Games and its legacy



Mayors Transport Strategy & CC Revenue

- The legislation governing the Congestion Charging means that all revenue must be reinvested into transport and linked to the MTS with specific reference in the Scheme Order

The harge is helping it happen

	More buses on more routes	£73m
	Road safety measures	£10.5m
	Better walking facilities	£2m
	Safer routes to schools	£2m
	Better cycling facilities	£4m
	Improved distribution of goods vehicles	£1.5m



Efficiencies, Savings & Alternatives



Contract Relet – Efficiencies & Savings

- In 2003 the original contract with Capita mainly fixed price (with the addition of small percentage of each charge payment made).
- Supplementary agreement included an additional payment for each Penalty Charge paid
- This mechanism meant TfL had no visibility of Capita's cost and difficulty ensure cost effective change
- Changes were made when contract was relet applying lessons learned
- TfL now pays a fixed monthly element to cover operation of IT system and a larger variable amount for the volumes of 50 different priced processes.
- TfL now pays for work actually done which allows understanding of the cost of operating scheme.
- The relet programme will deliver savings over the life of the contract of £200million



Funding alternatives

- With Spending Review, economic changes TfL has explored alternative methods of financing initiatives including;
 - The Barclays Cycle Hire scheme and cycle super highways
 - Possible sponsorship of the Thames cable car scheme
 - The electric vehicle initiative;

•Public / private consortium led by TfL
includes London Boroughs, Asda, BAA , Brunel University, IKEA, Hertz, NCP, NHS, Nissan, Sainsbury's, Siemens, SSE, Tesco, Workspace Group

•£9.3m grant awarded by UK Government provides 50% match funding for consortium members

•Siemens sponsor back office and IT for 'Source London'

•Charge Point and Vehicle Manufacturers



Conclusions

- Congestion Charging has seen many changes since introduction in 2003
- The funding for transport initiatives has changed significantly
- TfL has become smarter and more efficient
- Changes in revenue and funding have led to reconsidered approaches
- Contractual renegotiations
- Sponsorship opportunities
- Better ways of working



Paul Cowperthwaite
Paul Cowperthwaite@TfL.gov.uk



Liste der Teilnehmenden: Berner Verkehrstag 2011

Name	Vorname	Funktion / Institution	Ort
Referierende			
Aebischer	Matthias		Bern
Brändli	Christoffel	SVP GR, Präsident KVF SR	Landquart
Cowperthwaite	Paul	Head of Contracted Services	London
Egger-Jenzer	Barbara	Regierungsrätin, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE)	Bern
Hartwig	Karl-Hans	Institut für Verkehrswissenschaft	Münster
Koller	Hans	Generalsekretär, strasseschweiz - Verband des Strassenverkehrs FRS	Bern
Stüchelberger	Ueli	Direktor, Verband öffentlicher Verkehr	Bern 6
Tischmoderatoren			
Aebi	Christian	Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern	Bern
Albrecht	Christian	Generalsekretär, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE)	Bern
Breuer	Stephan	Tiefbauamt des Kantons Bern	Bern
Deuschle	Wolf-Dieter	Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern	Bern
Kindler	Martin	Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern	Bern
Lerch	Peter	Tiefbauamt des Kantons Bern	Bern
Ramser	Tobias	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE)	Bern
Schibler	Roger	Kreisoberingenieur, Tiefbauamt des Kantons Bern	Burgdorf
Studer	Stefan	Kantonsoberingenieur, Tiefbauamt des Kantons Bern	Bern
Weber	Ueli	Kreisoberingenieur, Tiefbauamt des Kantons Bern	Bern
Winiger	Tobias	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE)	Bern
Schweizer	Lorenz	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE)	Bern
Seewer	Ulrich	Leiter Fachstelle Gesamtmobilität, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE)	Bern
Walter	Felix	Ecoplan	Bern
Teilnehmende			
Aeschmann	Pia	Gemeinderätin, Gemeinde Muri b. Bern	Gümligen
Amstad	Daniel	Verkehringenieur, Buchhofer Barbe AG	Zürich
Anreiter	Wilfried	Abteilungsleiter, Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich	Zürich
Bachmann	Bernhard	Gemeindepräsident, Gemeinde Ipsach	Ipsach
Bähler	Christof	Projektleiter, Tiefbauamt des Kantons Bern	Bern
Bähler	Peter	Projektleiter, Tiefbauamt des Kantons Bern	Bern
Balmer	Kathrin	Wiss. Mitarbeiterin, Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Bern	Bern
Bauer	Julien	Abteilungsleiter Verkehr, B+S AG	Bern 31
Baumann	Daniel	CEO / Verkehringenieur, SWISSTRAFFIC AG	Ittigen
Baumgartner	Urs	SBB AG	Bern 65
Bayard	Olivier	Leiter Public Affairs, BLS AG	Bern
Berchtold	Michel	Regionenleiter Nordwestschweiz, Schweizerische Bundesbahnen SBB	Basel
Berlinger	Ivo	Projektleiter Tief- / Strassenbau, Baudepartement Stadt Zug	Zug
Bertschi	Philipp	Leiter Abt. Verkehrsplanung und öV-Beratung, Rapp Trans AG	Basel
Bolliger	Frédéric	Chef finances et administration, Chemins de fer du Jura	Tavannes
Bovey	Pascal	Dienstchef, Kanton Wallis	Sion
Breitschmid	Paul	Einwohnergemeinde Kandersteg	Kandersteg
Brönnimann	Fritz	Projektleiter, B+S AG	Bern 31
Brönnimann	Matthias	Projektleiter, Tiefbauamt des Kantons Bern	Thun
Burgener	Stefan	Adjunkt, Kanton Wallis	Sion
Bützberger	Alain	CEO / Verkehringenieur, SWISSTRAFFIC AG	Ittigen
Camandona	Christian	Niederlassungsleiter, TRANSITEC Beratende Ingenieure AG	Bern 14
Costa	Stefan	Geschäftsführer, Region Oberaargau	Langenthal
Erb	Christoph	Direktor, Berner KMU	Burgdorf
Erni	Marco	Projektingenieur, TBF + Partner AG	Zürich
Etter	Jukka	Projektleiter, Verkehrsplanung der Stadt Bern	Bern
Fischer	Willi	Fischer W+M PR&Standort	Bern 7
Friedli	Clemens	Stv. Geschäftsführer, Region Emmental	Burgdorf
Friedli	Peter	CEO, Busland AG	Burgdorf
Frommenwiler	Remy	Raum- und Verkehrsplaner, Baudepartement Stadt Zug	Zug
Galli	Stefan	Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern	Bern
Giacomazzi	Maurizio	Capo ufficio, Cantone Ticino	Bellinzona
Giauque	Beat	Gemeindepräsident, Gemeinde Ittigen	Ittigen
Gisi	Thomas	Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern	Bern
Guggi	Martin	Stv. Direktor, Stadt Zürich	Zürich
Gwerder	Corina	Geschäftsführerin, Verkehrsclub der Schweiz VCS	Bern
Hänni	Aldo	Sektionspräsident, Pro Bahn Schweiz	Bern
Harrich	Michaela	Kapsch TrafficCom AG	Wien
Helwig Zeltner	Birgit	Tiefbauamt der Stadt Zürich	Zürich
Henggeler	Lukas	Key Account Manager, Schweizerische Bundesbahnen SBB	Oltten
Herren	Christoph	Stv. Sektionschef Direktionsgeschäfte, Bundesamt für Verkehr (BAV)	Bern
Herzog	Stephan	Projektmitarbeiter, Amt für Mobilität	Basel
Hilty	Niklaus	Bundesamt für Umwelt (BAFU)	Bern
Hinden	Samuel	Amt für Umweltkoordination und Energie des Kt. Bern	Bern
Hofer	Christoph	Angebotsplaner, Bernmobil	Bern 14
Hofmann	Andreas	Grossrat (SP)	Bern
Huber	Albert		Zimmerwald
Huber	Erich	Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern	Bern

Name	Vorname	Funktion / Institution	Ort
Hubmann	Jean-Pierre		Kirchberg BE
Isler	Beat	Bereichsleiter Projektmanagement, TBF + Partner AG	Zürich
Kappeler	Steven	Kontextplan AG	Bern
Kern	Markus	Fachspezialist Regulation und Internationales, Schweizerische Bundesbahnen SBB	Bern 65
Kernen	Martin	Key Account Manager, Creabeton Materiaux AG	Lyss
Kettner	Simon	Abteilungsleiter Strategie, Amt für Mobilität	Basel
Keusen	Fritz	Leiter Tiefbau / Stadtgrün, Baudirektion Burgdorf	Burgdorf
Kissling	Franz		Bern
Klauwers	Marianne	Gemeinderätin, Gemeindeverwaltung Diemtigen	Oey
Klug	Alex	Projektleiter Tiefbau, Creabeton Materiaux AG	Lyss
Knobel	Stephan	Kissling & Zbinden AG	Bern 14
König	André	IC Infraconsult AG	Bern
Krähenbühl	Bruno	Projektleiter, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE)	Bern
Kubik	Walter	Support + Instruktion zu Energiefragen	Bern
Kutter	Alain	Projektleiter Mobilität & Verkehr, Emch + Berger AG	Bern
Lieb	Christoph	Ecoplan	Bern
Lieberherr	Johannes	Verkehrsplaner, Schweizerische Bundesbahnen SBB	Bern 65
Liechti	Christophe	Technischer Verkaufsberater, Creabeton Materiaux AG	Lyss
Liechti	Peter	Bereichsleiter Erhaltungsplanung, Bundesamt für Strassen (ASTRA)	Thun
Linggi	Karl	Stadttingenieur, Baudepartement Stadt Zug	Zug
Lutz	Willms	SigmaPlan AG	Bern
Mauch	Samuel	Mauch Consulting	Oberlunkhofen
Meier	Bruno	Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern	Bern
Meier	Cornelia	Project Manager, Müller Consulting & Partner	Zürich
Meiner	Hans	Leiter Schifffahrt, BLS Schifffahrt	Thun
Merkli	Christoph	Geschäftsführer, Pro Velo Schweiz	Bern
Mettler-Stüssi	Rudolf	Präsident, Pro Swissmetro	Chur
Meuli	Hannes	Co-Präsident, VCS RG Bern	Bern
Meyer	Christoph	Die Schweizerische Post	Bern
Meyer-Usteri	Konrad		Bolligen
Muggli	Rudolf	Fürsprecher, Advocate	Bern 6
Neuenschwander	René	Ecoplan	Bern
Ochsenbein	Stephan	Stadtverwalter, Stadt Nidau	Nidau
Oppliger	Hanspeter	Gemeinderat, Gemeindeverwaltung	Wynigen
Overney	Pierre	Geschäftsführer, Business System AG	Bern
Pestalozzi	Pierre	Planforte	Bern
Racine	Francis	Leiter Geschäftsstelle Bern, Emch + Berger AG	Bern
Reichenbach	Martin	Leiter Projekte & Qualität Personenverkehr, BLS Netz AG	Bern
Renard	Aline	Projektleiterin, TRANSITEC Beratende Ingenieure AG	Bern 14
Richner	Marco	Abteilungsleiter Verkehrsplanung, Verkehrstechnik, Gruner AG	Basel
Rindsfuser	Guido	Bereichsleiter Mobilität-Verkehr-Raum, Emch + Berger AG	Bern
Roth	Georg	Projektleiter, IC Infraconsult AG	Bern
Rothenbühler	Roland	Gemeinderat, Gemeindeverwaltung Rüderswil	Rüderswil
Röthlisberger	Christian	Projektleiter, Tiefbauamt des Kantons Bern	Burgdorf
Rüegger	Theo	Mitglied Verkehrskommission, RVK3	Trubschachen
Rufener	Thomas	Stadtpräsident, Stadt Langenthal	Langenthal
Rupp	Marco	Fachbereichsleiter Verkehr, Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Bern
Rutz	Joachim	Mitglied der GL, TBF + Partner AG	Zürich
Salvisberg	Ueli	Experte Fachbereich Meliorationen, Bundesamt für Landwirtschaft (BLW)	Bern
Sansoni	Marino	Geschäftsleiter, LP Ingenieure AG	Bern 31
Saxer	Monika	Geschäftsleiterin, Metron Bern AG	Bern
Schäffeler	Ulrich	Leiter Netzdesign und Fahrplan, BLS Netz AG	Bern
Scheidegger	Fritz	Präsident, Regionale Verkehrskonferenz Oberaargau	Wangen an der Aare
Schley	Frank	Sektionsleiter, Eidgenössische Finanzverwaltung EFV	Bern
Schmid	Fabian	Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS	Worblaufen
Schwaller	Judith	Co-Präsidentin, VCS Kanton Bern	Bern
Schwarz	Daniel	Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern	Bern
Seeber	Jürgen	Projektleiter, Tiefbauamt des Kantons Bern	Burgdorf
Sinzig	Ulrich	Rechtsanwalt	Langenthal
Sollberger	Katharina	Sachbearbeiterin Angebotsplanung, Bernmobil	Bern 14
Sommer	Peter	Grossrat	Wynigen
Speck	Karl	Projektleiter Strassenunterhalt, Baudepartement Stadt Zug	Zug
Steffen	Daniel	Gemeindepräsident, Gemeindeverwaltung	Leissigen
Steffen	Roman	Verkehringenieur, Bernmobil	Bern 14
Steiner	Rolf	Geschäftsleiter, Verkehrsteiner AG	Bern
Steinmann	Ulrich	Vizedirektor, Aare Seeland mobil AG	Langenthal
Studer	Benedikt	Bundesamt für Verkehr (BAV)	Bern
Supersaxo	Thomas	Projektleiter, Verkehrsplanung der Stadt Bern	Bern
Thoma	Jörg	Vizedirektor, Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU)	Bern
Thomet	Michel	Bundesamt für Strassen (ASTRA)	Thun
Tribolet	Gustav		Bern
Tschannen	Monika	Rundum mobil GmbH	Thun
Vollmer	Gisela	Büro für Raum-und Sozialplanung	Bern
von Känel	Jürg		Gümligen
Wacker	Lorenz	Gemeindeveizepräsident, Gemeinde Kirchberg	Kirchberg
Wagner	Kurt E.	CEO, Emch + Berger AG	Bern
Wälti	Martin	Mobilitätsberater, Büro für Mobilität AG	Burgdorf
Wassmer	Urs	Stadttingenieur, Baudirektion Stadt Biel	Biel/Bienne
Wegmann	Thomas	Direktor, Verkehrsbetriebe STI AG	Thun
Wetter	David	Filialchef, Bundesamt für Strassen (ASTRA)	Thun
Widmer	Thomas	Vorsitzender der Geschäftsleitung, Markwalder & Partner AG	Burgdorf

Name	Vorname	Funktion / Institution	Ort
Wiedmer	Karen	Geschäftsführerin, Region Emmental	Burgdorf
Wili	Urs	Senior Consultant, Furrer + Frey AG	Bern 6
Willich	Andreas	Leiter Personenverkehr, BLS AG	Bern
Wüthrich	Stephan	Filialleiter, CSD Ingenieure AG	Liebefeld
Wuwer	Anatol	Projektleiter Stadtplanung, Stadt Thun	Thun
Wyder	Daniel	Leiter Infrastruktur, BLS AG	Bern
Zbinden	Kurt	Abteilungsleiter Bau, Gemeinde Ittigen	Ittigen
Zuber	Cordula	Kontextplan AG	Bern
Zuber	Edgar	Stv. Leiter Mobilität + Recht, Stadt Zürich	Zürich
Zürcher	Niklaus	Direktor, Automobil Club der Schweiz Zentralverwaltung	Bern 13
Organisation			
Dänzer	Sandra	Ecoplan	Bern
Setz	Matthias	Ecoplan	Bern

