



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](http://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 geäufnet 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 CO<sub>2</sub>-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
<b>Referierende</b>			
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
<b>Teilnehmende</b>			
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 Oberzolddirektion	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	Gesamtverkehrskordinator, 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