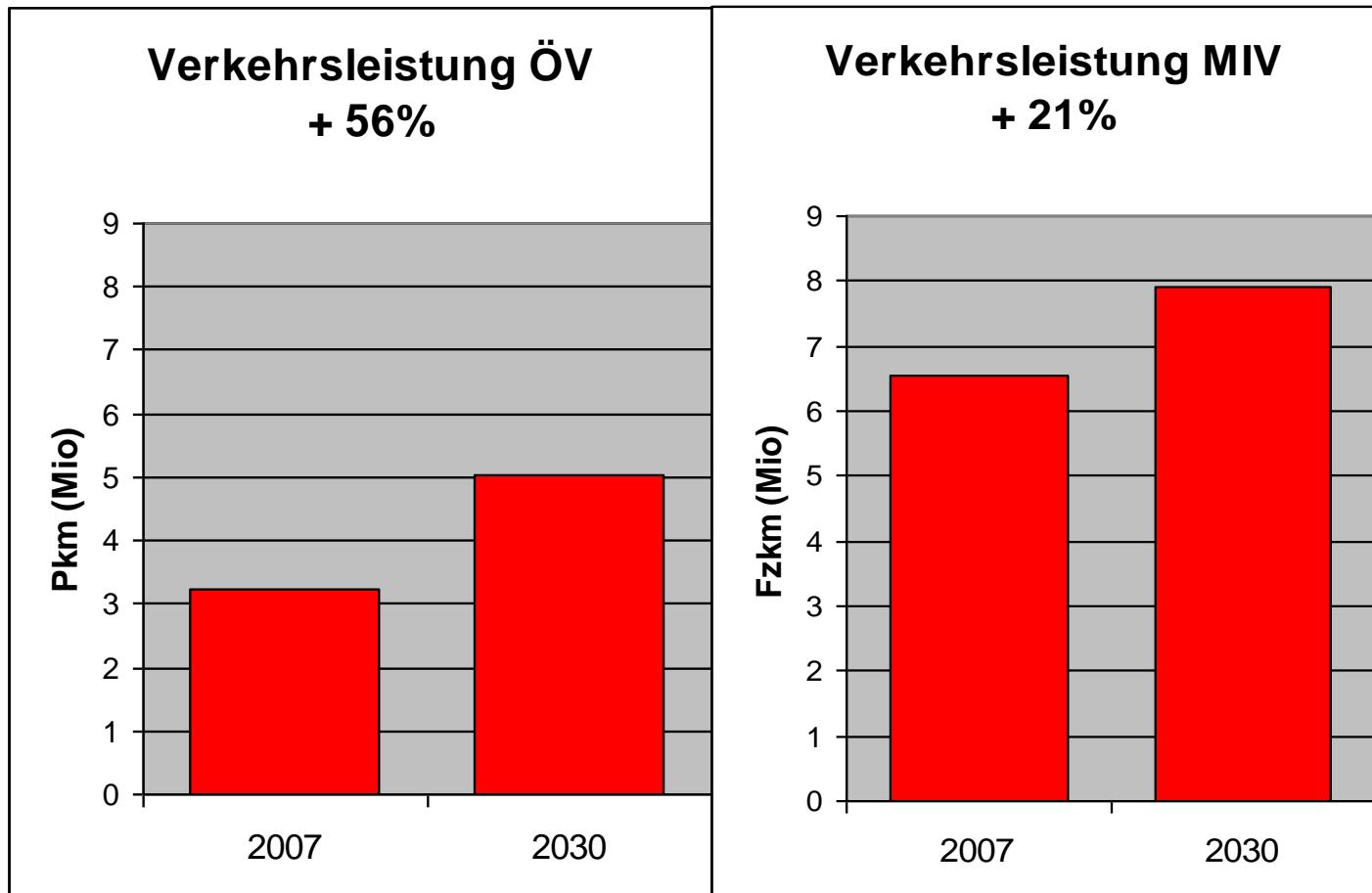


Roadpricing: Ausgangslage

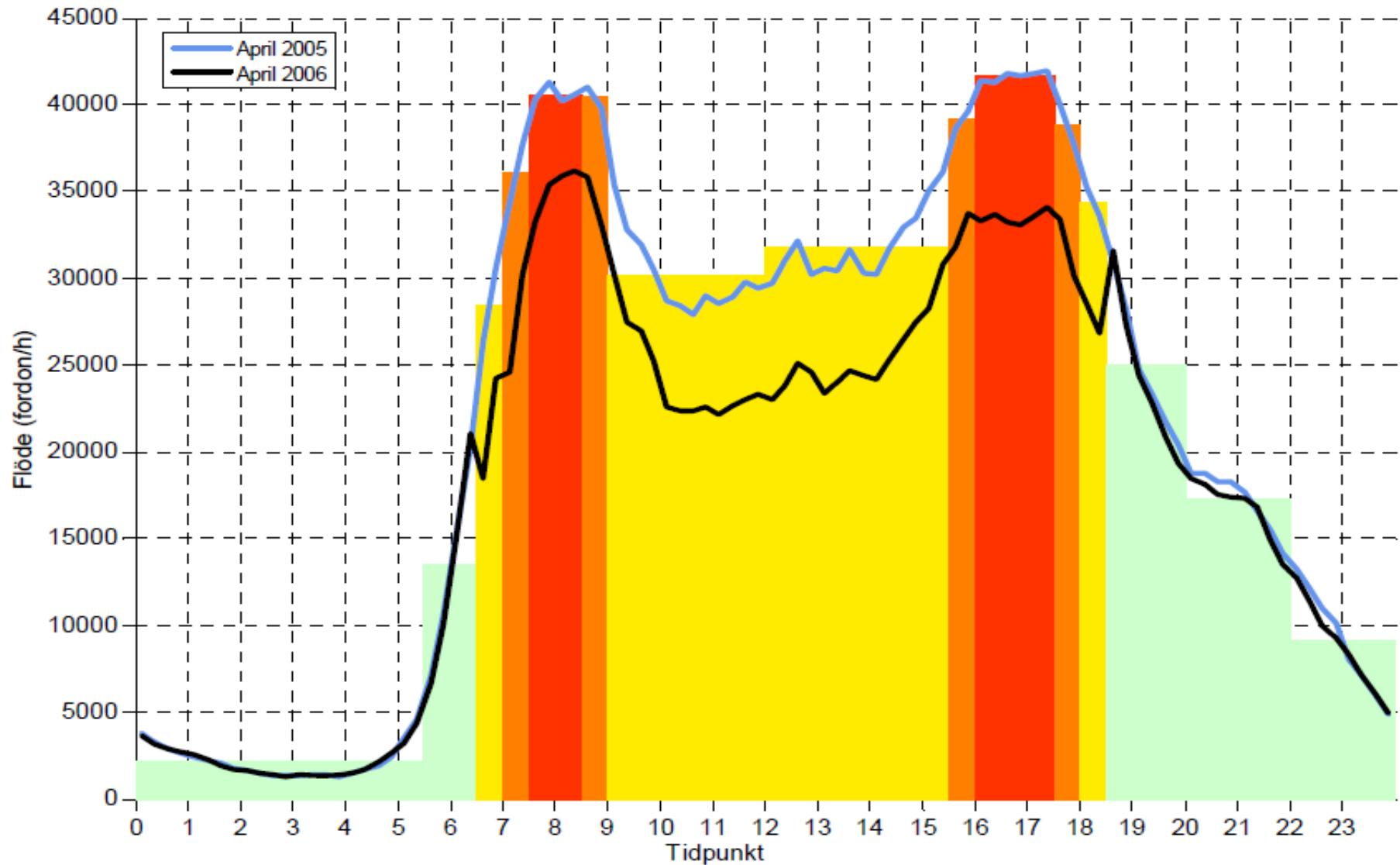


Ulrich Seewer
Leiter Abteilung Gesamtmobilität
Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

Prognostiziertes Verkehrswachstum für die Region Bern-Mittelland

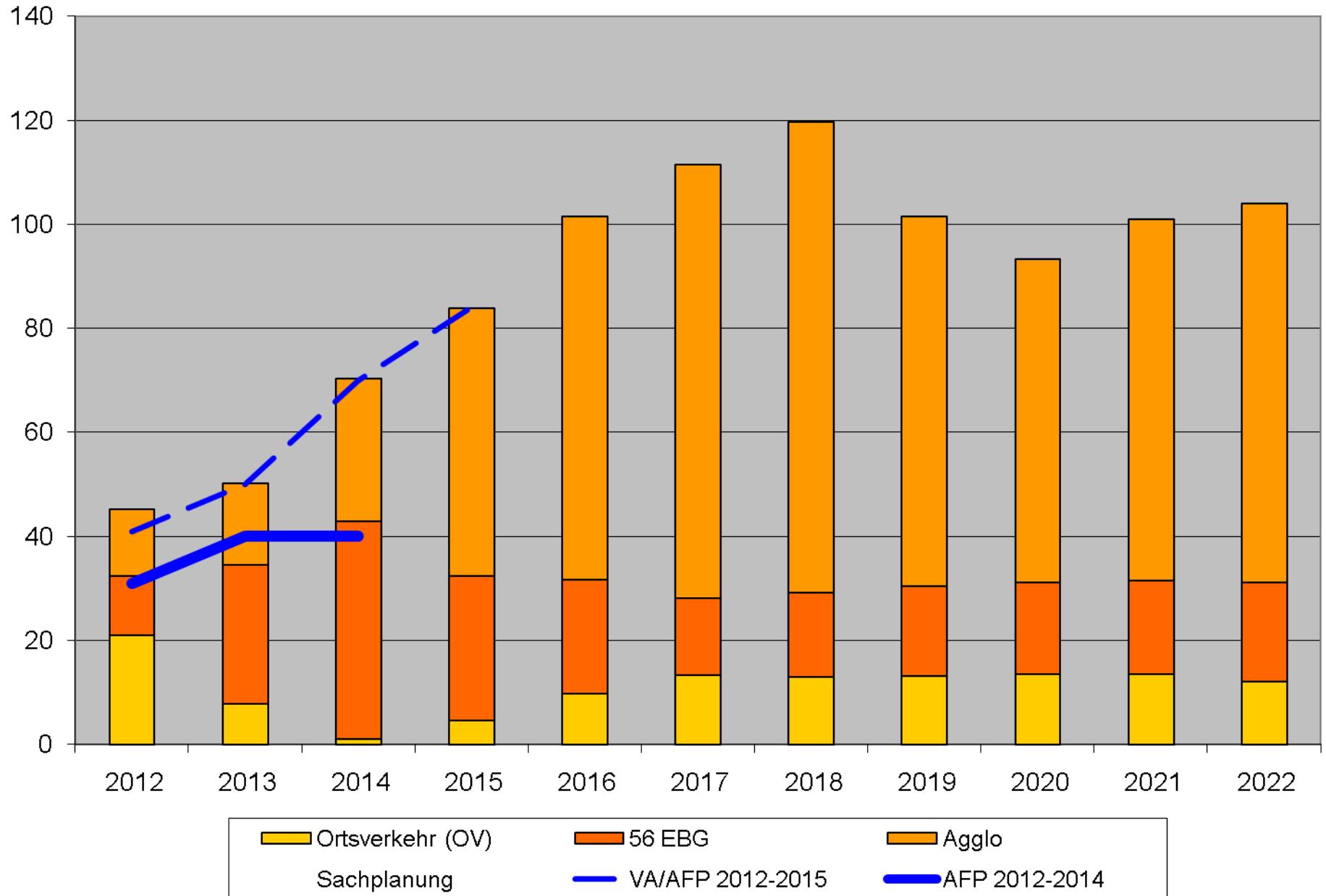


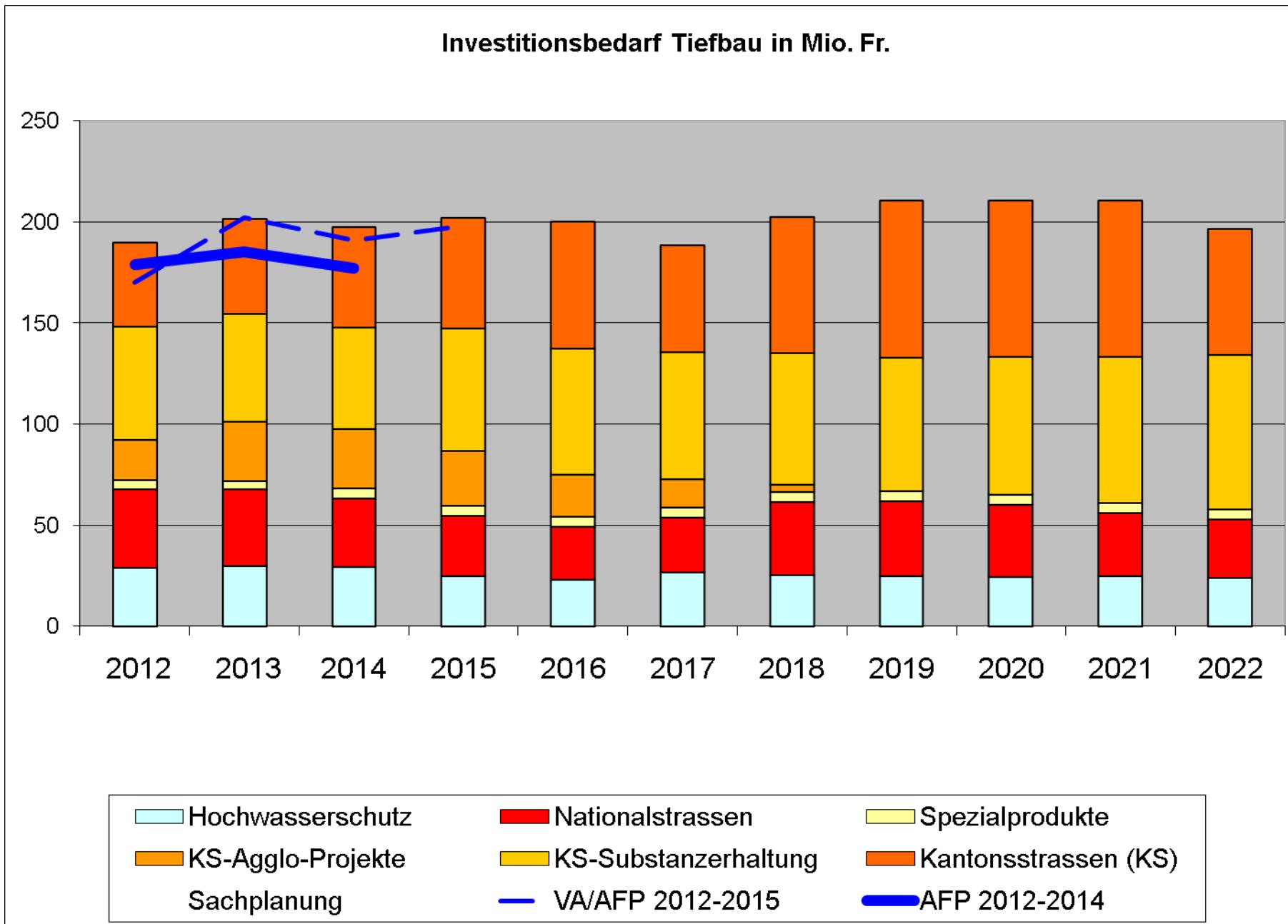
Roadpricing wirkt in Spitzenzeiten





Investitionsbedarf öffentlicher Verkehr in Mio. Fr.





Vorgehen und Folgerungen

- Gemeinsames Projekt von Stadt, Region und Kanton
- schrittweises Vorgehen
- fachliche Konsolidierung
- politische Konsolidierung



Fazit:

Studienergebnisse sind eindeutig

Es braucht nun eine Diskussion auf politischer Ebene

Ziel: Ermöglichen von Pilotversuchen in Agglomerationen

Kontroverse Diskussion

Die Region Bern möchte einen Strassenzoll



Ein sehr mutiges Projekt

Kanton, Stadt und Region Bern wollen einen Roadpricing-Pilotversuch mit dem durchführen. Meistens werden es aber bei der Umsetzung viel...

Abgang, Nr. 59 – Fr. 4.20 (inkl. 2.5% MwSt)

Autofahrer sollen tief in die Tasche greifen

In der Agglomeration Bern kommt das Thema Roadpricing wieder auf. Die Nettoeinnahmen werden in der Studie auf 230 beziehungs...

Simon Wälti
Die Behörden setzen auf gebührenpflichtig

ROADPRICING Kanton, Region und Stadt Bern wollen suchsweise einen Strassenzoll einführen. Sie fordern auf, die gesetzliche Grundlage dafür zu schaffen. Wer in der Stadt Bern und den umliegenden Gemeinden mit dem Auto unterwegs ist, soll der erwartete 2030 um 15 bis...

Einen Fünfliber pro Tag für ein Fünftel weniger Autos



Christoph Aebischer
Redaktor

Mehr melken als lenken

ins Rollen. Greater London hat rund 8 Millionen Einwohner. London ist nicht mit Bern zu vergleichen kritisiert allerdings...
20 Prozent mehr Individualverkehr im Jahr 2030 aus. Derzeit fehlen...

Kommentar
Bernhard Ott

Den Studien müssten nun Taten folgen

Was immer eine Studie zum...

Roadpricing in der Region Bern: Verkehrliche, finanzielle und rechtliche Aspekte

Felix Walter, Roman Rosenfellner, René Neuenschwander, **Ecoplan**

Milenko Vrtic, **IG Modus**

Claudia Geiger & Anita Horisberger Jecklin, **Rechtsamt der BVE**

Inhalt

1. Was wurde untersucht?
2. Was passiert im Roadpricing-Gebiet?
3. Was passiert im gesamten Kanton Bern?
4. Was kostet und was bringt Roadpricing?
5. Wie sollen die Einnahmen verwendet werden?
6. Wie kann Roadpricing rechtlich umgesetzt werden?
7. Fazit

Stau- und Finanzierungs-Abgaben in Städten

Norwegen (Finanzierung):

Oslo, Bergen usw., total 7

Congestion Charging

London (2003)

Stockholm (2006)

Valetta (2007)

Milan (eco charge,
2008)

Ongoing

Copenhagen

Göteborg

Considering

Zagreb

Amsterdam

Cancelled plans:

Lyon

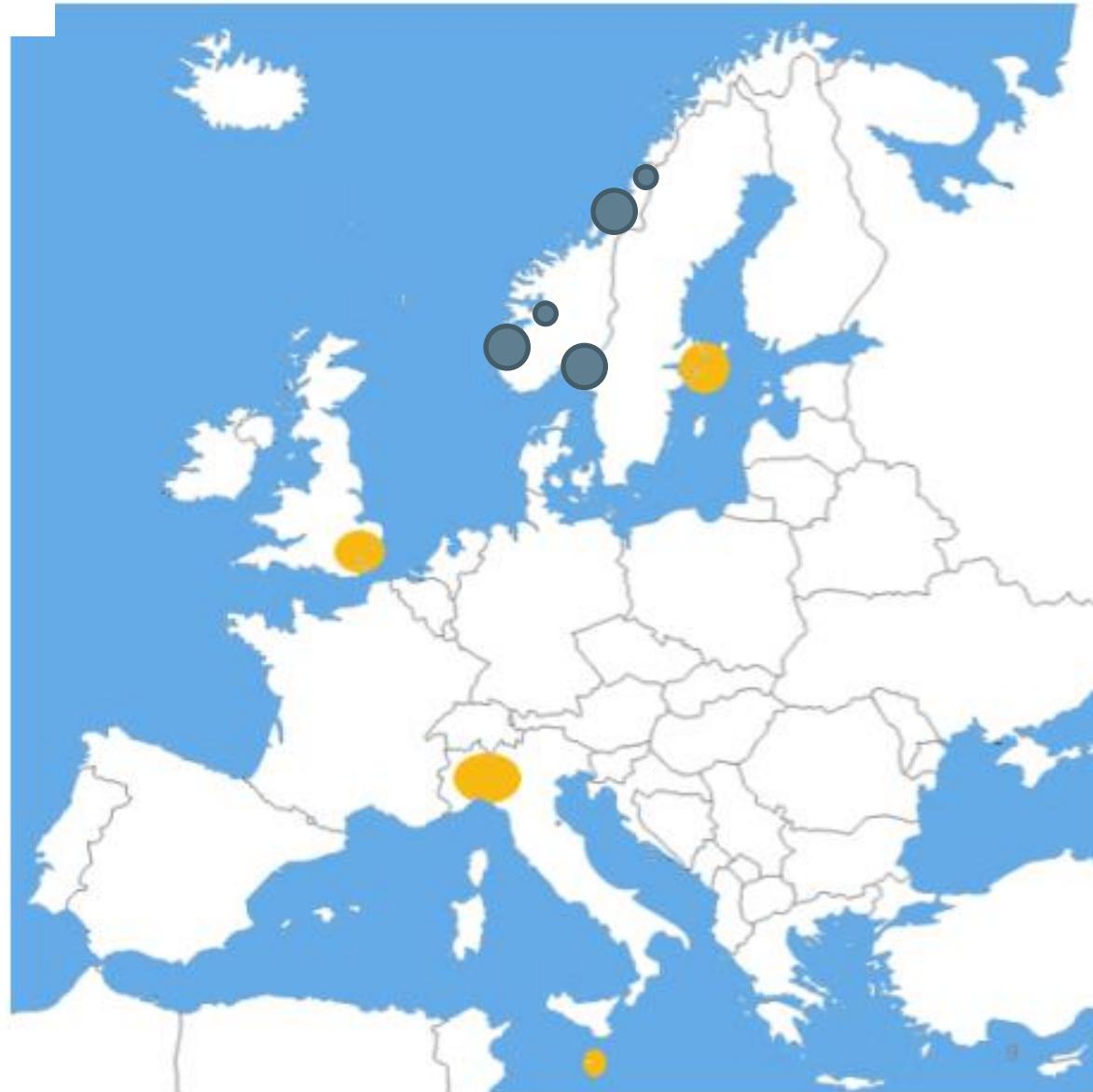
Helsinki

Birmingham

Manchester

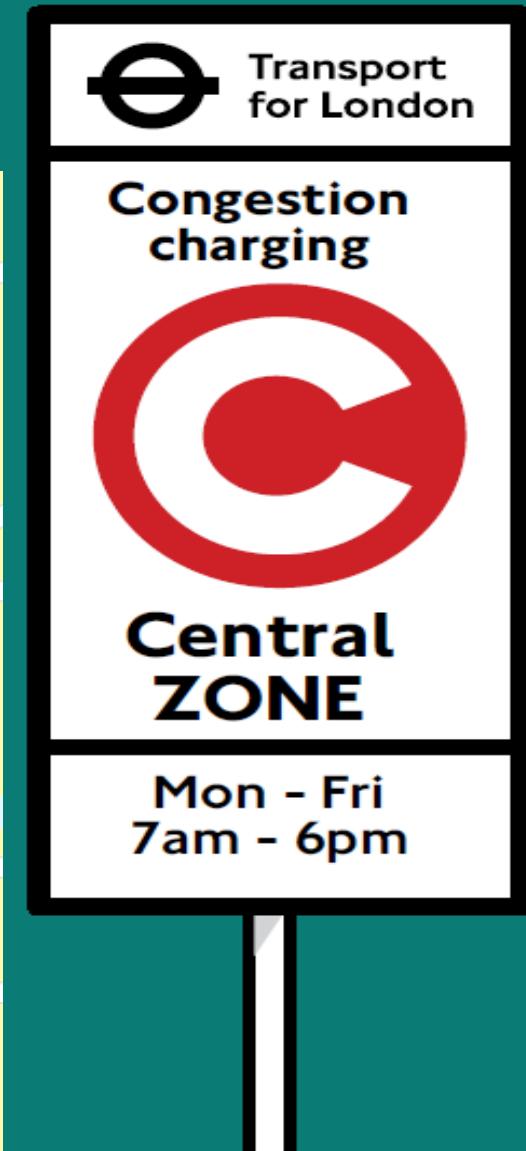
Edinburgh

...and many more

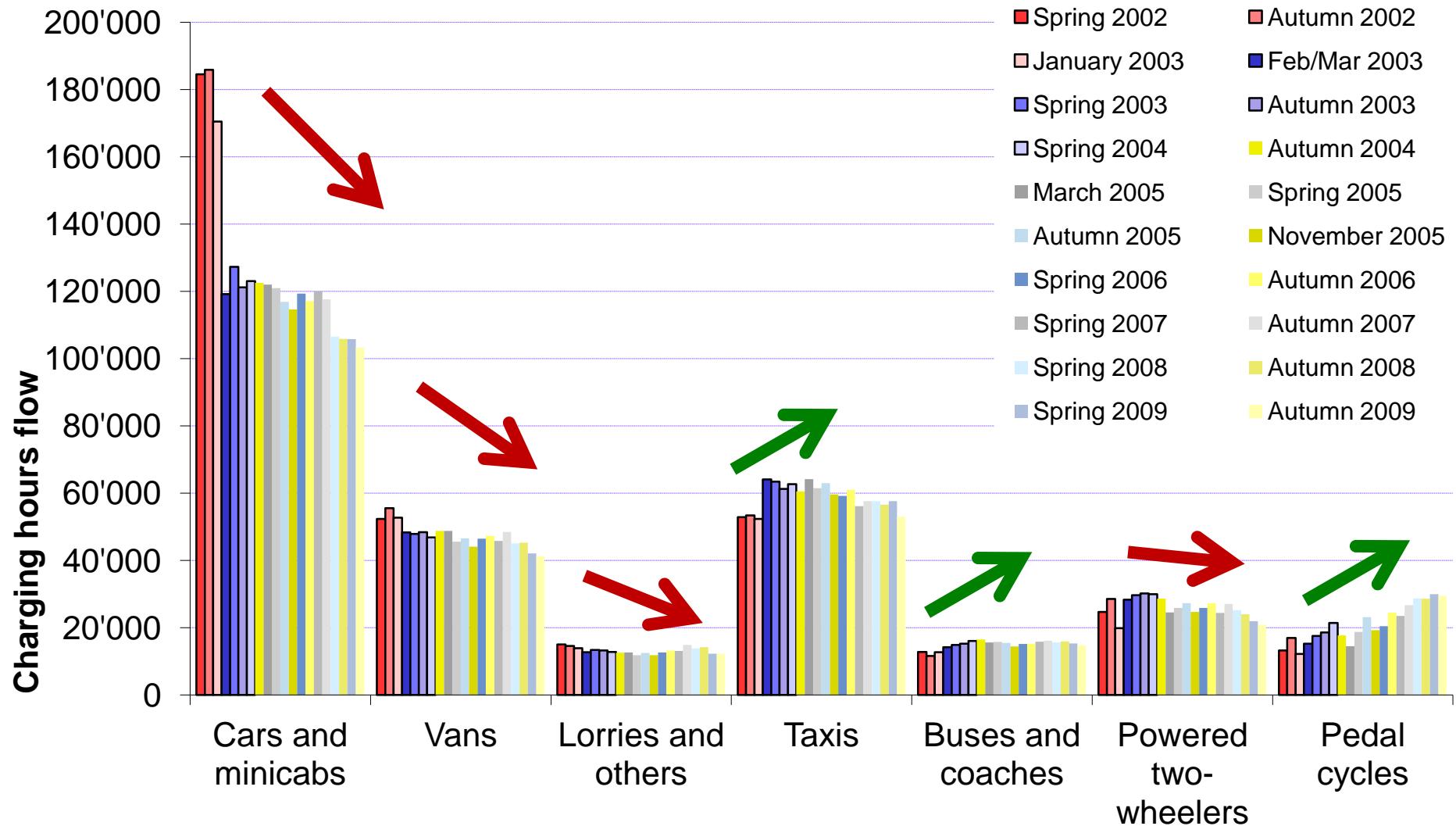


London Congestion Charging

10 resp. 9 Pfund /Tag je nach Zahlungsweise



London Congestion Charging: Effekte



Stockholm

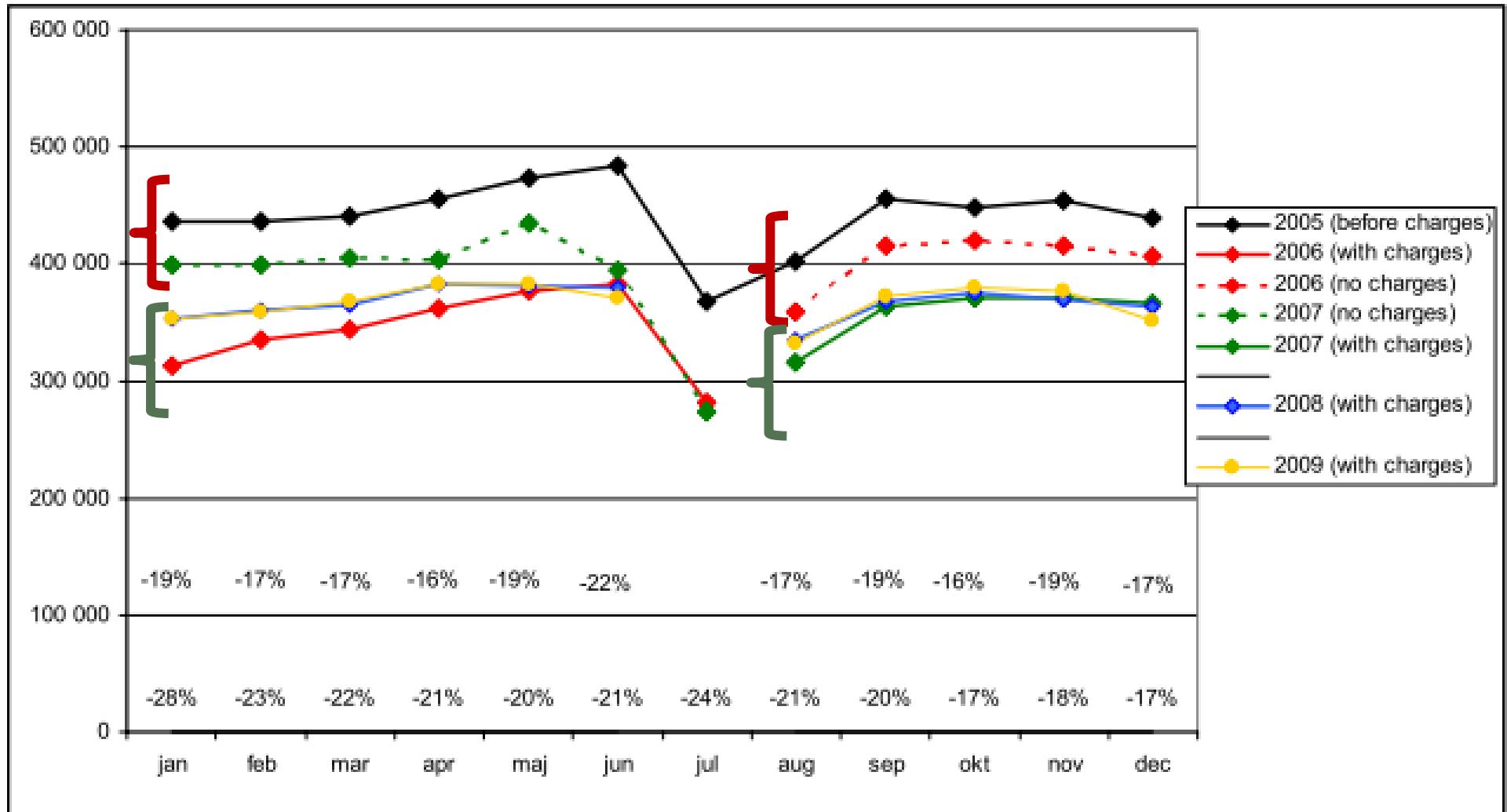


Pilot: Januar – Juli 2006; Seit 1. August 2007 definitiv

10 -20 SEK (1.40-2.80 CHF) pro Ein- / Ausfahrt

zeitdifferenzierte Tarife; MO - FR, 06:30 bis 18:30

Stockholm



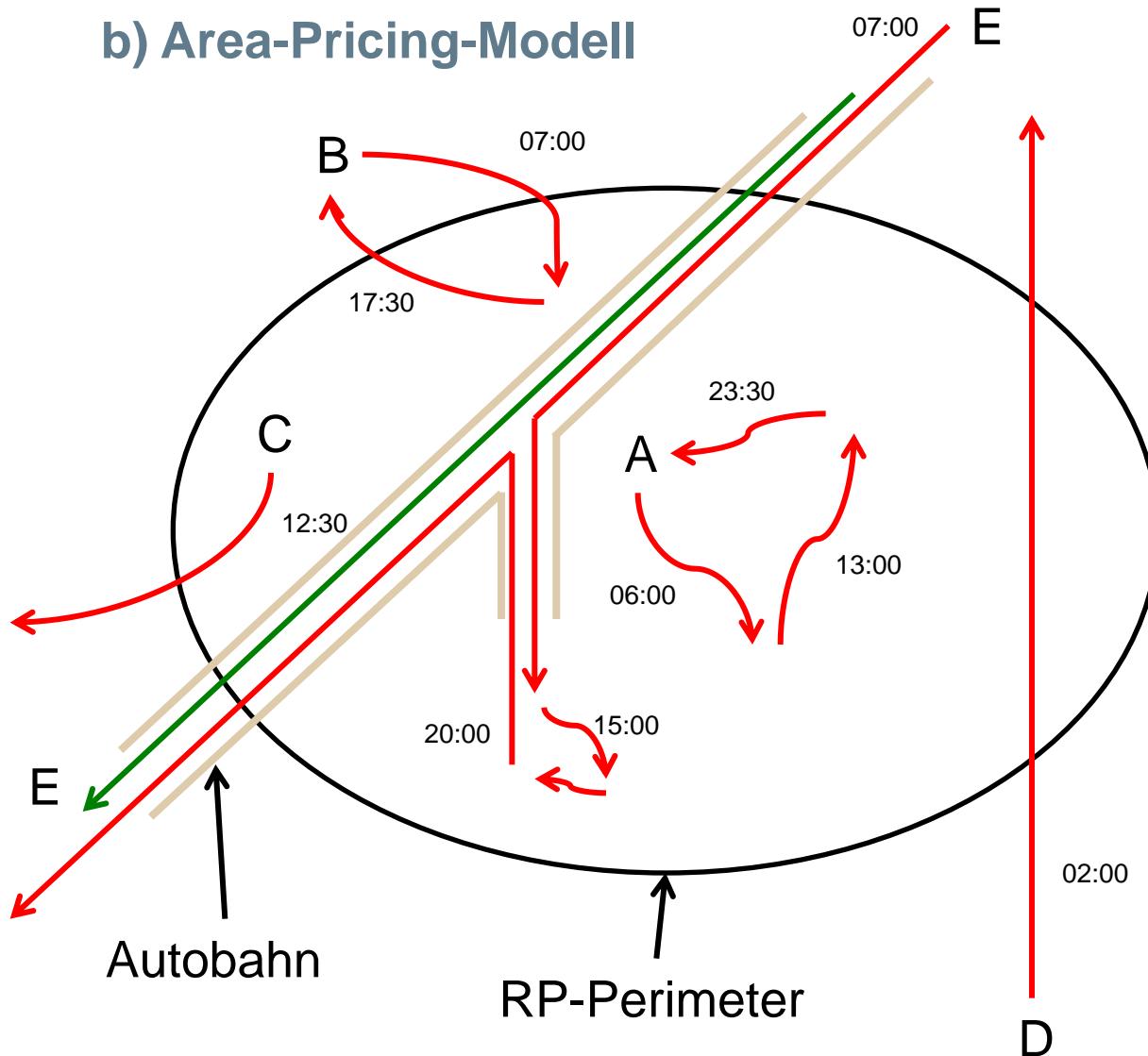
1. Was wurde untersucht?

a) Überblick

Untersucht	Szenarien	Nicht untersucht
<p>Auswirkungen von Roadpricing (Area-Pricing-Modell) auf</p> <ul style="list-style-type: none">▪ die Verkehrsleistungen (Pkm) von MIV und ÖV▪ das Verkehrsaufkommen (Anzahl Fahrten) von MIV, ÖV und LV▪ Jeweils für RP-Perimeter und Modellgebiet GVM	<ul style="list-style-type: none">▪ Referenzzustand 2030 ohne Roadpricing▪ Szenario 1: Tagespauschale 5 CHF▪ Szenario 2: Tagespauschale 9 CHF <p>➤ Sämtliche Vergleiche beziehen sich auf das Referenzszenario</p>	<ul style="list-style-type: none">▪ Güterverkehr (LSVA-pflichtige Fahrzeuge sowieso von Roadpricing befreit)▪ Preisabstufungen (räumlich und zeitlich)

1. Was wurde untersucht?

b) Area-Pricing-Modell

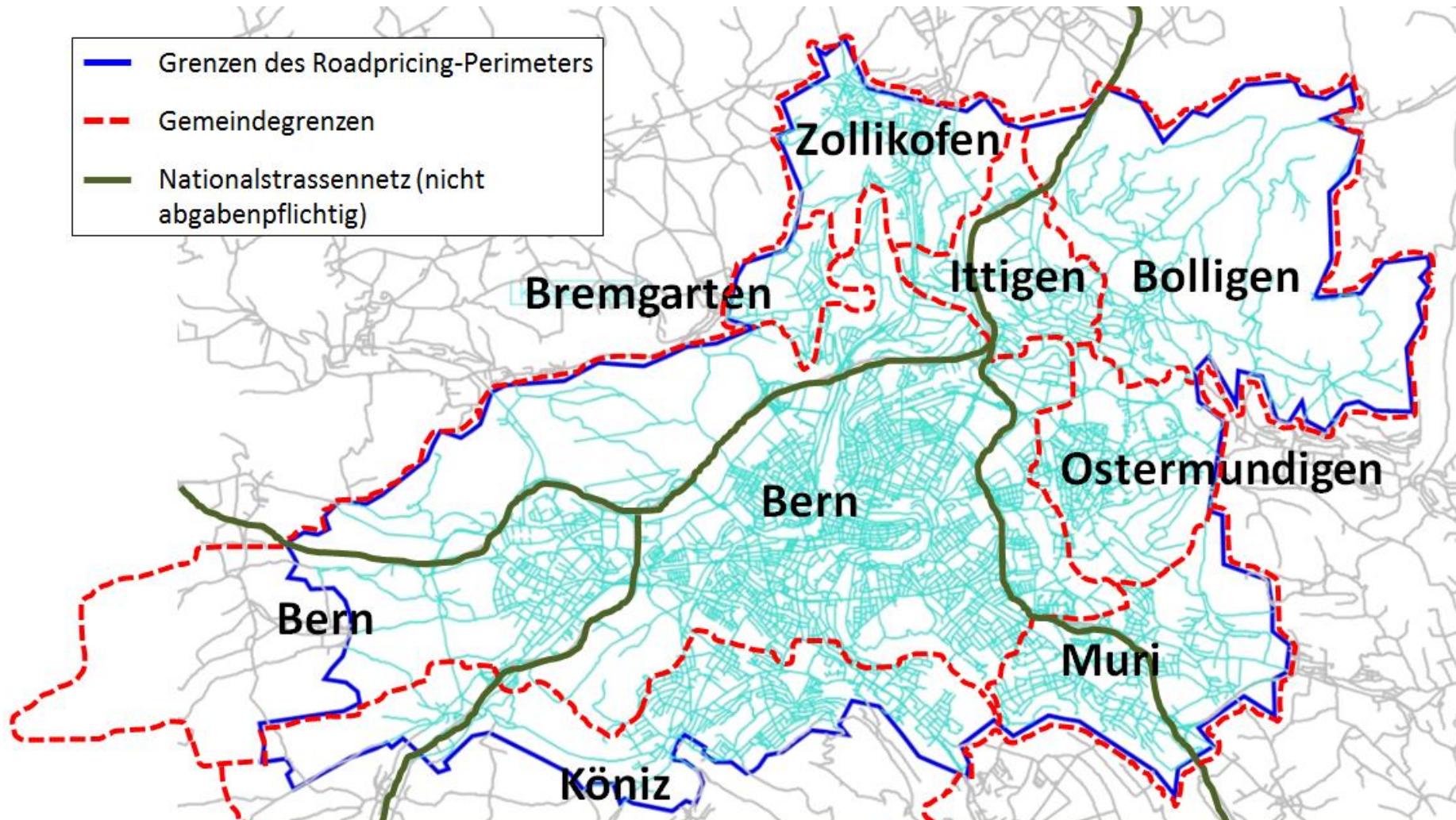


- **Alle bezahlen gleich viel pro Tag**
- **Unabhängig von Dauer, Anzahl, Zeitpunkt und Distanz der Fahrten**

- **Ausnahme:**
Transitfahrten auf Autobahnen sind gratis

1. Was wurde untersucht?

c) Roadpricing-Perimeter



2. Was passiert im Roadpricing-Gebiet?



a) Auswirkungen auf die Verkehrsleistung (Personenkilometer)

pro Werktag (2030)	Szenario 1 (5 CHF / Tag)		Szenario 2 (9 CHF / Tag)	
	MIV-Pkm	ÖV- Pkm	MIV-Pkm	ÖV- Pkm
Mit Roadpricing	2'386'000	3'781'000	2'099'000	4'026'000
Ohne Roadpricing	2'892'000	3'435'000	2'892'000	3'435'000
Relative Differenz mit / ohne Roadpricing (%)	-17.5 %	10.1 %	-27.4 %	17.2 %
Absolute Differenz mit / ohne Roadpricing	-505'000	346'000	-793'000	591'000

Genannte Zahlen: für das Roadpricing-Gebiet (ohne Autobahnnetz, nur bemautes Strassennetz),

Werte inkl. Autobahnnetz: MIV-Pkm Szenario 1: -13,7% Szenario 2: -22,1%

2. Was passiert im Roadpricing-Gebiet?



b) Auswirkungen auf die Belastungen im Strassennetz bei 5 CHF/Tag



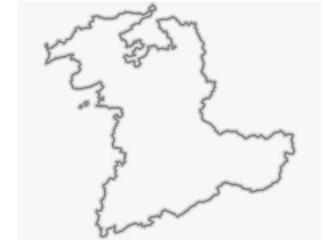
- Im abgabepflichtigen Bereich Reduktion zwischen 20% und 30%
- Auf Autobahnen zwischen 6% und 12%
- Umfahrung der RP-Zone führt zu Zunahme auf gewissen Strassen knapp ausserhalb der Zone

2. Was passiert im Roadpricing-Gebiet?



b) Auswirkungen auf die Belastungen im ÖV bei 5 CHF/Tag





3. Was passiert im gesamten Kanton Bern?

a) Auswirkungen auf die Verkehrsleistung (Personenkilometer)

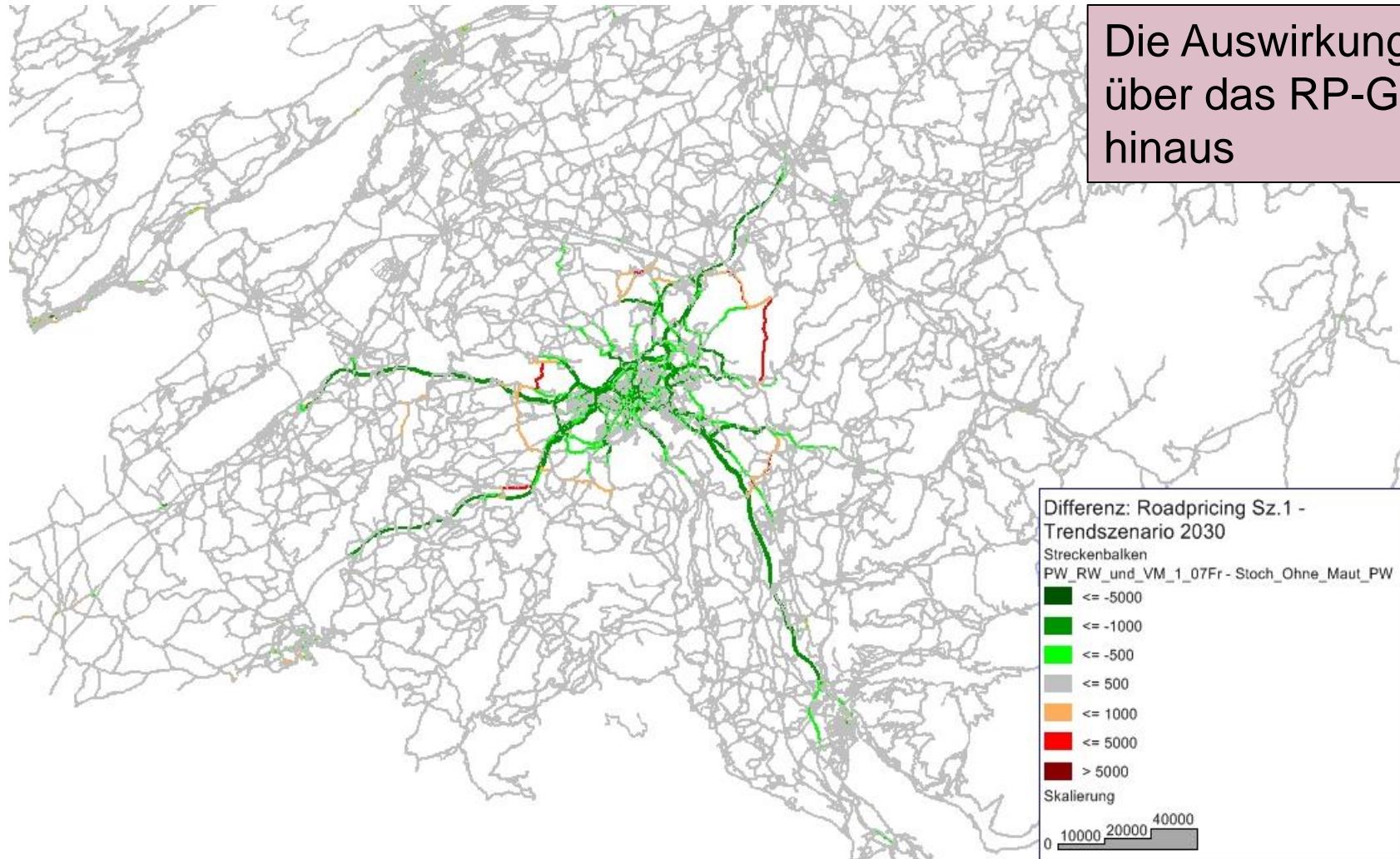
pro Werktag (2030)	Szenario 1 (5 CHF / Tag)		Szenario 2 (9 CHF / Tag)	
	MIV-Pkm	ÖV- Pkm	MIV-Pkm	ÖV- Pkm
Mit Roadpricing	50'536'000	23'795'000	49'551'000	24'430'000
Ohne Roadpricing	51'844'000	22'929'000	51'844'000	22'929'000
Relative Differenz mit / ohne Roadpricing (%)	-2.5 %	3.8 %	-4.4 %	6.5 %
Absolute Differenz mit / ohne Roadpricing	-1'308'000	866'000	-2'293'000	1'501'000

(*) Reduzierte MIV-Pkm: 55% innerhalb RP-Gebiet und 45% ausserhalb RP-Gebiet



3. Was passiert im gesamten Kanton Bern?

b) Auswirkungen auf die Belastungen im Strassennetz bei 5 CHF/Tag





3. Was passiert im gesamten Kanton Bern?

c) Auf welche Verkehrsmittel wird umgestiegen?

Veränderung der Anzahl Wege (nicht Pkm)

	Referenzszenario (Trend 2030)	Szenario 1 (5 CHF / Tag)		Szenario 2 (9 CHF / Tag)	
		Veränderung (Wege)	%	Veränderung (Wege)	%
pro Werktag (2030)					
MIV-Wege	4'357'000	-124'000	-2.8%	-206'000	-4.7%
ÖV-Wege	1'181'000	73'000	6.2%	122'000	10.4%
Velo-Wege	580'000	15'000	2.6%	26'000	4.4%
Fuss-Wege	1'550'000	35'000	2.3%	58'000	3.8%

Über die Hälfte aller Fahrten, die nicht mehr mit dem MIV durchgeführt werden, werden auf den ÖV verlagert

4. Was kostet und was bringt Roadpricing?

- Stark abhängig von der Ausgestaltung der Systemparameter
- Sehr grobe Kostenschätzung für den einfachsten Vorschlag (ohne Information/Kommunikation, ohne ÖV-Ausbau):

Investitionen	Betriebskosten (pro Jahr)	Total Jahreskosten (Abschreibung, Zins, Betrieb) (pro Jahr)
Rund 30 Mio. CHF	21 Mio. CHF /a	26 Mio. CHF /a

	Szenario 1 (5 CHF/Tag)	Szenario 2 (9 CHF/Tag)
Einnahmen	261 Mio. CHF /a	405 Mio. CHF /a
Davon vom Binnenverkehr	39%	37%
Davon vom Ziel- und Quellverkehr	60%	62%
Davon vom Transitverkehr	0.5%	0.5%

Die Einnahmen übersteigen die Kosten in beiden Szenarien bei weitem. ÖV-Ausbau und weitere Kosten sind aber noch einzubeziehen.

5. Wie sollen die Einnahmen verwendet werden?

	Vorteil	Nachteil	
Zusatzfinanzierung für Verkehr (Strasse, ÖV, Mix?)	Mehr Mittel/ Finanzlücke kleiner	Mehrbelastung; nicht staatsquoten- neutral	} Verwendung der Einnahmen im RP-Gebiet oder im gesamten Kantonsgebiet?
Senkung Motorfahrzeugsteuern Rückerstattung / Steuersenkung	Insgesamt nicht mehr Abgaben- belastung	Nicht mehr Mittel Umverteilung regional / personell	

- ⇒ primär ein politischer Entscheid
- ⇒ wichtig für Akzeptanz und Verteilungswirkungen

6. Wie kann Roadpricing rechtlich umgesetzt werden?



Bund:

- Verfassungsänderung nötig für unbefristete Einführung (Art. 82 Abs. 3 Bundesverfassung)
- befristetes Bundesgesetz für befristeten Versuch ausreichend

Kanton:

- Änderung von Art. 65 Abs. 1 Strassengesetz
- Regelung der Grundzüge im formellen Gesetz, Detailregelung auch in einer Versuchsverordnung

Gemeinden:

- ⇒ Je mehr auf Ebene des Kantons geregelt wird, desto weniger muss auf Ebene der Gemeinden geregelt werden, und umgekehrt.
- Kommunales Modell (Rahmengesetz - Gemeinden müssen sich einigen)
 - Regionales Modell (z.B. Mehrheit der Gemeinden + der Bevölkerung)
 - Kantonales Modell (alles kantonale geregelt)

7. Fazit

Aus Verkehrssicht:

- Roadpricing erzielt beträchtliche verkehrliche Effekte
- Die Effekte beschränken sich nicht nur auf den RP-Perimeter
- Umfahrungen des RP-Perimeters entstehen nur in geringem Mass
- Im ÖV entstehen Mehrbelastungen auf Strecken, wo die Kapazitäten schon heute knapp sind

Aus finanzieller Sicht:

- Die Einnahmen übertreffen die Kosten bei weitem, wobei die Kostenschätzung inkl. ÖV-Ausbau noch ungenau ist
- Die Verwendung der Einnahmen ist primär eine politische Frage

Aus rechtlicher Sicht:

- Roadpricing ist unter gewissen Voraussetzungen möglich.

www.ecoplan.ch

INGENIEUR 
MODUS
 GEMEINSCHAFT

Danke für Ihr Interesse