

## Road Pricing

Nur dort wo der zahlende Verkehrsteilnehmer Mehrwert erhält



Bilder: Die Innenstadt kennt kaum Verkehrsprobleme.

### Road Pricing in aller Munde

*Spätestens seit London Strassenbenutzungsgebühren für die Innenstadt eingeführt hat, spricht jedermann über Road Pricing. Wie vielerorts in der Schweiz wird auch in Bern kontrovers über eine mögliche Einführung eines „Road Pricing“-Systems diskutiert. Mit dieser Recherche leistet die Entente Bernoise ihren Beitrag aus wirtschaftlicher Sicht.*

#### Was ist eigentlich Road Pricing?

Der Begriff Road Pricing umfasst verschiedene Varianten von Strassenbenutzungsgebühren. Einerseits bestehen die so genannten „**area** und **cordon tolls**“, welche ein ganzes Gebiet umfassen. Während die **cordon tolls** nur dann fällig werden, wenn man mit dem Fahrzeug die Grenze des Gebiets überfährt, bezahlt man die **area tolls** für jede Fahrt innerhalb des Perimeters. Die **object tolls** sind die am weitesten verbreiteten Gebühren des Road Pricing. Hierbei werden für die Benutzung

bestimmter Strassen (z.B. Autobahnen), Tunnels oder Brücken Gebühren erhoben. Im

#### Legende

Road Pricing	Strassenbenutzungsgebühr.
Area Tolls	Benutzungsgebühren in einem bestimmten Gebiet „Gebietsgebühr“ inkl. Aufenthaltsdauer, Fahrstrecke etc. (z.B. Stadtzentrum).
Cordon Tolls	Ein- und Ausfahrtsgebühr in oder aus einem bestimmten Gebiet „Grenzgebühr“ (z.B. Stadtzentrum).
Object Tolls	Benutzungsgebühren für bestimmte Objekte „Objektgebühr“ (Brücke, Strassen, Tunnels).
Value Pricing	Benutzungsgebühren für Sonderspuren.

Unterschied zu den vorgenannten Gebühren kann das gewünschte Fahrziel in der Regel

unter Umgehung des gebührenpflichtigen Streckenabschnittes erreicht werden. Die **object tolls** werden somit oft dort erhoben, wo ein Strassenstück dem Nutzer einen nennenswerten Zeitvorteil verschafft. Mit den erzielten Einnahmen werden jeweils meist die spezifischen Objekte finanziert. Als Sonderform der **object tolls** kann man das **value pricing** bezeichnen. Gegen Bezahlung einer Gebühr kann der Nutzer beispielsweise auf der Autobahn eine Sonderspur nutzen und somit den Stau neben sich liegen lassen.

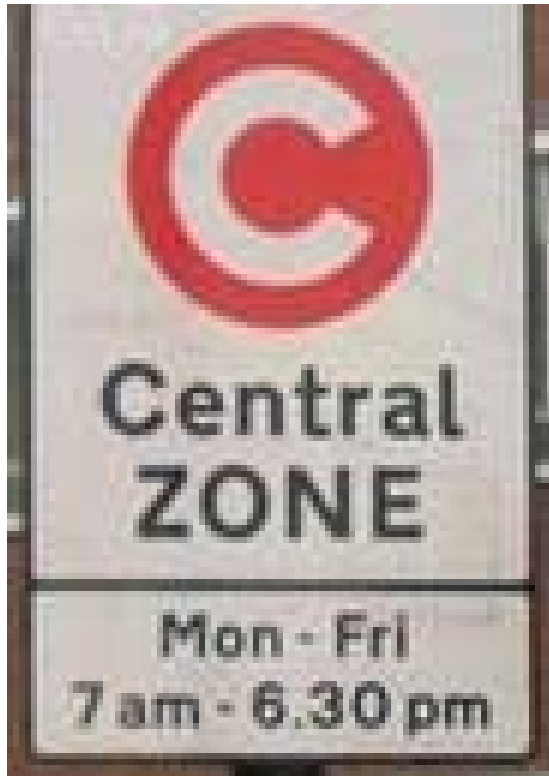


Bild: Strassenschild Road Pricing in London

### Beispiele des Road Pricings

In zahlreichen Ländern (beispielsweise Frankreich, Italien, Kroatien) werden für die Benützung der Autobahnen fahrleistungsabhängige Gebühren erhoben (**object tolls**), die sich jeweils anhand der zurückgelegten Wegstrecke orientieren. Viele dieser Autobahnen werden durch private Anbieter im Rahmen eines „public private partnership“ betrieben. Brücken- und Tunnelzölle sind ebenfalls vielerorts anzutreffen. Bei den schweizerischen Autobahnvignetten handelt es sich um fahrleistungsunabhängige **object tolls**.

**Cordon tolls** sind weniger stark verbreitet. Im Jahre 1975 wurde in **Singapur** (vier Mio. Einwohner) ein Road Pricing eingeführt. Anfänglich handelte es sich um ein Vignettensystem, welches für die Verkehrsspitzen eingeführt wurde. 1998 wurden die Vignetten durch ein elektronisches System ersetzt. In

jedem Fahrzeug ist ein Kästchen eingebaut, welches man wie eine Prepaid-Karte eines Mobiltelefons aufladen kann. Bei jeder Durchfahrt durch die Zahlstellen, werden automatisch Geldbeträge abgebucht.

In den Norwegischen Städten **Bergen** (200'000 Einwohner), **Oslo** (über 500'000 Einwohner) und **Trondheim** (150'000 Einwohner) wurden in den achtziger und neunziger Jahren Strassenbenutzungsgebühren eingeführt. Mittels dieser Gebühren soll die Verkehrsinfrastruktur finanziert werden. Vorteilhaft für das Road Pricing wirken sich vor allem bei den kleineren Städten in Norwegen die isolierte Lage sowie die wenigen Zufahrtsstrassen aus.

Eines der jüngsten, aber auch das bekannteste Beispiel des Road Pricing ist das „congestion charge“-System in **London** (7.5 Mio. Einwohner). Es wurde im Jahre 2003 eingeführt. Jeder, der mit einem Fahrzeug (es bestehen einige Ausnahmen) ins Stadtzentrum von London hineinfahren will, hat eine Gebühr von 5 £ (ca. CHF 10.--) zu bezahlen. Die Einführung des Road Pricing wurde durch einen massiven Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs begleitet.

Das jüngste „Road Pricing“-Modell ist jenes von **Stockholm** (750'000 Einwohner). Am 3. Januar 2006 wurde der Versuchsbetrieb aufgenommen. Der Versuchsperimeter ist ungefähr doppelt so gross wie jener von London. Die Investitionskosten beliefen sich auf über eine halbe Milliarde Franken. Am 19. September 2006 konnte die Bevölkerung in einer Konsultativabstimmung (das Resultat zählt nicht) ihre Meinung zum Versuchsbetrieb kundtun. Während sich die Bevölkerung der Stadt selbst mit einem knappen „Ja“ für das Road Pricing erwärmen konnte, wurde dieses von den umliegenden Gemeinden mit jeweils deutlichem Mehr abgelehnt.



Bild: Thunplatz mit der ärgerlichen Signalsteuerung.

Die LSVA fällt unter den Begriff **area tolls**. Es handelt sich hierbei um ein fahrleistungsabhängiges Road Pricing für den Schwer-

verkehr (ab 3,5 Tonnen), das sich über das gesamte Gebiet der Schweiz erstreckt.

### **Cordon oder area tolls in Bern?**

Seit der Einführung des Road Pricing in London werden zahlreiche Stimmen laut, die für die Region Bern ein ähnliches Modell fordern. Die Befürworter des Road Pricing behaupten öffentlich, dass eine weitere Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr machbar sei.

Die Erfahrungen aus London und Singapur zeigen, dass für eine erfolgreiche Verlagerung hohe Investitionen in den öffentlichen Verkehr sowie in die Infrastruktur getätigt werden müssen. Hier zeigen sich zwei Probleme einer flächendeckenden Strassengebühr für die Region Bern:

**Öffentlicher Verkehr:** Die Schweiz weist ein überaus dichtes Netz für den öffentlichen Verkehr auf. Weltweit belegen wir Platz 2, wenn es um die Benützung des Zuges geht. Der Erfolg des öffentlichen Verkehrs führt aber dazu, dass vor allem in den Agglomerationen die Verkehrsbetriebe an ihre Kapazitätsgrenzen geraten. Wer das Gedränge in den Pendlerzügen zu Stosszeiten kennt, weiss, dass hier keine weiteren bedeutenden Kapazitäten vorhanden sind. Für den Raum Bern beträgt das Verhältnis zwischen öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr ca. 1/1.



Bild: Moderater Feierabendverkehr beim Eigerplatz.

Damit der öffentliche Verkehr umfassend mehr Passagiere aufnehmen könnte, müsste die Infrastruktur grosszügig ausgebaut werden, was beachtliche planerische und finanzielle Probleme mit sich bringen würde. Als Alternative liessen sich höchstens noch zwangsweise gleitende Arbeitszeiten in ganz Bern einfügen. Dies ist wohl kaum realistisch!

**Infrastruktur Road Pricing:** Zur Erhebung von Strassengebühren bedarf es einer entsprechenden Infrastruktur. Im Gegensatz zu den norwegischen Beispielen liegt Bern zentral in einer sehr dicht besiedelten Region. Die Stadt ist über unzählige Strassen von jeder

Seite erreichbar. Es ist nicht anzunehmen, dass sich die Verfechter eines Road Pricing, ähnlich dem von London, mit einem Vignettensystem, welches keine fahrleistungsabhängige Abrechnung erlaubt, zufrieden geben. Somit müssten sämtliche Zufahrtsstrassen, die in den Gebührenperimeter hineinführen entweder mit einer Erfassungsanlage (vernetzte Kamera, Sensor oder Zahlstelle) ausgestattet oder für den Verkehr wirksam gesperrt werden. Da die Investitionskosten kaum durch die ordentlichen Einnahmen des Staatshaushaltes (Stadt oder Kanton) gedeckt werden könnten, würden unsere Nachkommen entsprechend der sozialen Maxime mit zusätzlichen Schulden beglückt.



Bild: Wankdorfkreuzung.

Zusätzlich würden Betrieb und Unterhalt einer solchen Anlage ebenfalls Kosten verursachen, die von den erhobenen Gebühren gedeckt werden müssten.

Die zu erwartenden Kosten führen zu folgender Nutzenfrage: Wie viele Benutzer des Privatwagens lassen sich mittels Road Pricing zur Verwendung des öffentlichen Verkehrs überreden? Das gut ausgebaute öffentliche Verkehrsnetz, die hohen Benzinpreise sowie die Parkplatzsituation bewirken bereits heute, dass fast nur noch jene mit dem Privatwagen nach Bern fahren, die auf ihr Fahrzeug angewiesen sind. Wer für seine Arbeitstätigkeit täglich an mehrere Orte reist oder Material und Unterlagen transportiert, wird kaum den Zug zur Arbeit nehmen. Hinzu gesellen sich viele Pendler, die sich in abgelegenen Orten niedergelassen haben. Mit Road Pricing im Sinne eines **cordon-** oder **area-**Modells werden nur wenige Fahrer umsteigen.



Dramatischer könnten die Auswirkungen im Freizeit- und Einkaufsverkehr sein. Hand aufs Herz: Wer geht mittels dem öffentlichen Verkehr einkaufen? Die grossen Einkaufszentren, die man mit dem Privatfahrzeug einfach erreichen kann, geniessen zunehmende Beliebtheit. Die Einführung von **cordon** oder **area tolls** im Raum Bern würden wohl dazu führen, dass zahlreiche Kunden vermehrt auf andere Einkaufsmöglichkeiten ausserhalb des Gebührenperimeters ausweichen. In der kleinräumigen Schweiz kann dies schnell einmal ausserhalb des Kantons Bern sein. Die Folgen für die Berner Innenstadt wären mit Garantie spürbar, was sich auf die Qualität und die Quantität der Ladengeschäfte in der Altstadt auswirken würde.

### Road Pricing = Abgabe

Da ein Road Pricing nach Londoner Modell kaum positive Auswirkungen haben wird, kann man sich fragen, wozu das Ganze sinnvoll wäre.

Road Pricing ist eine Abgabe. Mittels Abgaben sollen Vergünstigungen von jenen entgolten werden, die sie in Anspruch nehmen. Das Benützen der Strassen ist nach Bundesverfassung gratis. Führt der Staat nun Road Pricing ein, heisst dies, dass der Bürger tiefer in die Tasche zu greifen hat, ohne etwas dafür zu erhalten. Es handelt sich hierbei somit schlicht um eine Melkmaschine, die dem Bürger unter Vorgaukelung der Verkehrsoptimierung noch weiter zu schröpfen, ohne einen Finger krümmen zu müssen.

Wenn man Road Pricing will, muss man dies mit zusätzlichen Leistungen begründen können, die nicht bereits im Grundauftrag des Staates liegen (Sicherstellung der Verbindung: +/- heutiges Strassennetz). Ein Road Pricing welches nicht die Entschädigung eines klaren Mehrwerts für den zahlenden Verkehrsteilnehmer ist, lehnt die Entente Bernoise ab.



Bild: Dies ist das Signal, dass **cordon** und **area tolls** aussenden. Gäste sind unerwünscht!

### Diskutierbare Alternativen

Durch Road Pricing liessen sich eventuell Vorteile für jene finanzieren, welche gewillt sind, den Preis dafür zu zahlen. Nachfolgend sind einige Möglichkeiten aufgelistet, die für ein „Road Pricing“-Modell diskutierbar sind:

Analog der Idee von den amerikanischen **Expressspuren** könnten die linken Fahrspuren der Autobahnen rund um Bern zu den Stosszeiten für jene Verkehrsteilnehmer reserviert sein, die gewillt sind eine zusätzliche Expressvignette zu kaufen. Durch die Preisgestaltung könnte sichergestellt werden, dass auf der linken Fahrspur die erlaubte Höchstgeschwindigkeit jederzeit erreicht werden kann. Spezielle Vignetten könnten den Käufern erlauben im städtischen Verkehr die **Busspuren** zu benützen. Mittels der Gebühreneinnahmen könnte das Netz der Busspuren ausgebaut werden, was wiederum dem öffentlichen Verkehr und den Inhabern dieser Vignette zu Gute käme.

Durch die Schaffung einer **Innenstadt vignette** könnte den Erwerbenden ermöglicht werden, jene Strassen mit ihrem Fahrzeug zu benutzen und in diesen zu parkieren, die für den Verkehr gesperrt sind.

Seit Jahren wird über den Bahnhofplatz und dessen Unattraktivität gestritten. Einerseits soll er dem Besucher einen ersten positiven Eindruck der Stadt vermitteln und andererseits ist er eine wichtige Verkehrsachse in der Innenstadt. Durch den Bau des **Schanzentunnels** könnte der Automobilist den lästigen Lichtsignalreihen umfahren. Dieser Tunnel könnte durch Objektgebühren finanziert werden.

Die Stadt Bern ist zu fast drei Vierteln mit einem Autobahnring umgeben. Wer jedoch in den Süden der Stadt gelangen will, muss sich durch die halbe Stadt schlängeln. Diejenigen, die von der Westschweiz in Richtung Thun oder umgekehrt fahren möchten, müssen die Stadt nördlich umfahren. Der Bau einer **Südtangente** würde hier Abhilfe schaffen. In einer kostengünstigen zweispurigen Autostrassenvariante könnten Köniz, Kehrsatz, der Flughafen und in Richtung das Schwarzenburg besser an die Nationalstrasse angeschlossen werden. Diese Autostrasse liesse sich auch durch ein Gebührenmodell finanzieren.

### Fazit der Entente Bernoise:

Flächendeckende Strassengebühren in der Stadt Bern sind Unsinn

### Die Entente Bernoise fordert deshalb:

Nur dort eine Diskussion über Road Pricing zu führen, wo für den zahlenden Verkehrsteilnehmer ein direkter Nutzen entsteht

01/2007