

Zukünftige Verkehrsfinanzierung: Herausforderungen und Lösungsansätze

Hans Werder, Generalsekretär UVEK

Kongress „Stadt – Energie – Verkehr“

Zürich, 18. Juni 2010

Übersicht

1. Infrastrukturnetze im Jahr 2030
2. Verkehrsfinanzierung heute
3. Verkehrsfinanzierung in Zukunft
 - 3.1 mittelfristiger Horizont
 - 3.2 längerfristiger Horizont:
Mobility Pricing
4. Folgerungen

1. Infrastrukturnetze im Jahr 2030

Strategiebericht „Nationale Infrastrukturnetze 2030“

- wirtschaftliche, ökologische, finanzielle, technologische Herausforderungen
- Gesamtsicht der Verkehrs-, Energie- und Telekommunikationsnetze
- Elektromobilität als Beispiel für das Zusammenwirken verschiedener Infrastrukturnetze
- Elektromobilität erfordert auch ein neues Verkehrsfinanzierungssystem

2. Verkehrsfinanzierung heute (Bund)

Strassenabgaben

- Mineralölsteuer
- Autobahnvignette

Strassen-
infrastruktur

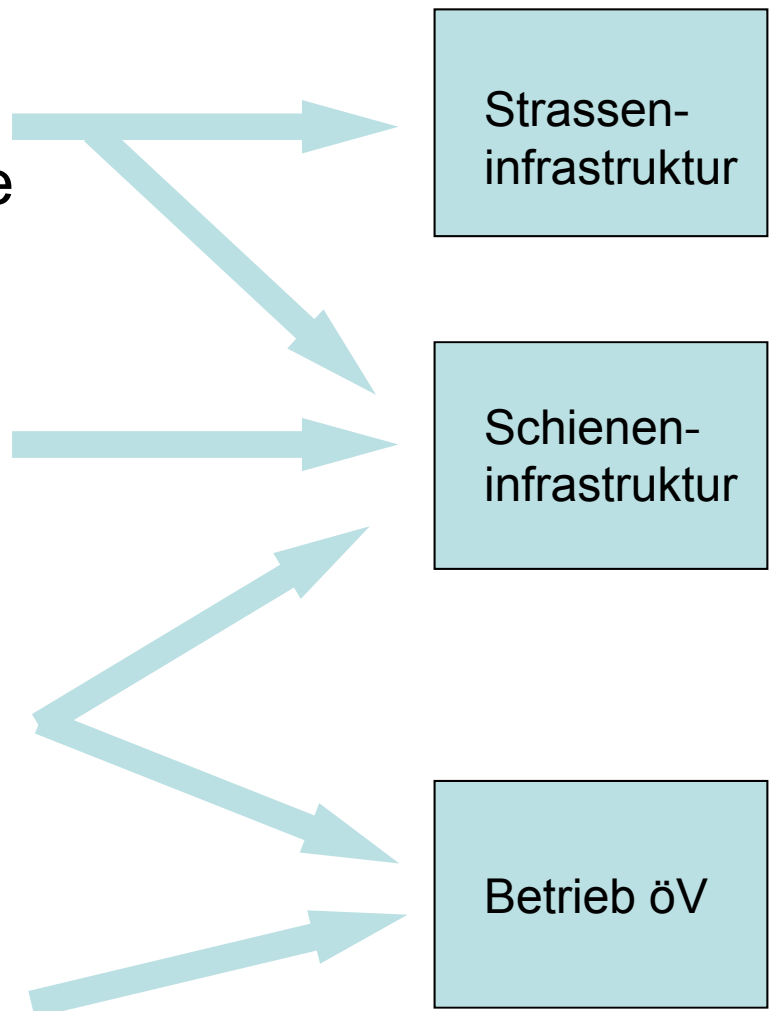
- LSVA

Schienen-
infrastruktur

Haushaltmittel

Betrieb öV

Tarife öV



Stärken des heutigen Systems

- bisher ausreichend für die Finanzierung des Verkehrs
- relativ verlässlich
(Zweckbindung und Fonds)
- relativ verursachergerecht
- koordinierte Verkehrspolitik

Schwächen / Herausforderungen des heutigen Systems

- zu wenig ökologische Anreize
- zu wenig ökonomische Anreize; insbesondere keine Nachfragesteuerung
- zu starke Abhängigkeit vom Staatshaushalt
- Mineralölverbrauch geht sukzessive zurück und tendiert längerfristig gegen Null

→ Es besteht Handlungsbedarf

3. Verkehrsfinanzierung in Zukunft

3.1 Mittelfristiger Horizont

- Zusätzliche finanzielle Mittel im Rahmen des bisherigen Systems nötig:
 - Infrastrukturfonds ab ca. 2015 (Agglomerationsverkehr, Nationalstrassen)
 - Bahn 2030: noch nicht finanziert

- Geplante Massnahmen:
 - Erhöhung Mineralölsteuerzuschlag um 7 – 22 Rp.
 - Zusätzliche Einnahmen für Bahn 2030

3.2 Längerfristiger Horizont: Mobility Pricing

Dient insbesondere der Lösung der
2 grossen Herausforderungen:

- Ersatz Mineralölsteuer
(Elektromobilität!)
- Nachfragesteuerung

Skizze für ein „Mobility Pricing“:

Erhebung erfolgt vollständig elektronisch

Bezahlt wird pro zurückgelegte Strecke
(Variabilisierung der Fixkosten)

Preis variiert nach den ökologischen
Auswirkungen (Internalisierung der externen
Kosten)

Preis variiert nach der Verkehrsnachfrage
(Nachfragesteuerung)

Einnahmen: Verwendung für Erhaltung und
Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur

Vorteile des „Mobility Pricing“:

- Steigerung der ökologischen Effizienz
- Steigerung der ökonomischen Effizienz
- längerfristig verlässliche Finanzierung

Offene Fragen

- Technologie
- Freien Zugang im öV sicherstellen
- Europäische Abstimmung (insbesondere Interoperabilität)
- Gewichtung der Kriterien (Distanz, Reisezeit, Ökologie, Nachfrage usw.)
- Verhältnis Nutzerfinanzierung - Steuerfinanzierung

4. Folgerungen

- Mobility Pricing ist Langfristprojekt
- Viele offene Fragen
- Viele Einwände (Pendler, Randregionen, Autofahrer, öV-Benutzer usw.)
- Langfristig sind aber kaum Alternativen sichtbar, welche die beiden zentralen Grundprobleme lösen:
 - Mineralölsteuer geht zurück
 - Ausbau auf Spitzenkapazität extrem teuer
- Diskussion über Mobility Pricing sollte deshalb heute beginnen!