

Motion Fraktion GLP (Melanie Mettler): Effizientere Nutzung der Verkehrsinfrastruktur mittels Mobility-Pricing

Mobilität wird in der Schweiz massiv durch die Allgemeinheit subventioniert. Dies gilt insbesondere für den motorisierten Individualverkehr (MIV), aber auch für den öffentlichen Verkehr (öV). Diese Preisverzerrung trägt bedeutend bei

- zur Überlastung der Verkehrsträger und damit zum seit Jahren andauernden und auf absehbare Zeit sich fortsetzenden Bedarf nach teuren Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur;
- zu langen Stauzeiten für Personen, die aus logistischen Gründen – zur Ausübung ihrer Arbeit – auf schnelle Verbindungen zu bestimmten Tageszeiten angewiesen sind;
- zur wenig effizienten Nutzung der begrenzten Kapazitäten unseres Verkehrssystems;
- zur Belastung der Bevölkerung durch Lärm, Bodenverbrauch, Luftverschmutzung und Unfälle;
- zur Zersiedelung durch die Anreize zu langen Pendlerwegen. Der ständig wachsende Mobilitätsbedarf kann nicht mehr durch einen ständig wachsenden Ausbau der Infrastruktur gestützt werden.

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist besonders wegen der hohen Nachfrage während der Spitzenzeiten am Morgen und am Abend nötig. Die Nutzung von MIV und öV ist zu diesen Zeiten aber gleich teuer wie zu Zeiten mit tiefer Nachfrage. Zudem werden die Nutzung der Autobahn und in vielen Fällen die öV-Nutzung mit einer Pauschale (z.B. Autobahnvignette, öV-Abo) abgegolten. Ist diese einmal bezahlt, besteht kein preislicher Anreiz mehr, die eigene Verkehrsnutzung zu hinterfragen. Ausserdem erhalten Vielfahrer und Vielfahrerinnen mit Pauschalen einen in seiner Höhe kaum zu rechtfertigenden Rabatt gegenüber Wenigfahrerinnen und -fahrern (z.B. jenen ohne Abo).

Mobility-Pricing ist ein Ansatz, mit dem die tatsächliche Verkehrsnutzung abgerechnet wird, bspw. zeitlich, örtlich, nach Streckenlänge oder Fahrzeug differenziert oder abhängig von anderen Kriterien, die etwa dem ansässigen Gewerbe entgegenkommen. Ein schlaues Mobility-Pricing Modell hat, wie in anderen Ländern für den öV oder Strassennetze bereits bewiesen, das Potential, die genannten Probleme massgeblich zu reduzieren.

Wie der Bundesrat am 30. Juni 2016 mitteilte, hat er das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vor dem Hintergrund zahlreicher positiver Rückmeldungen beauftragt, zusammen mit interessierten Kantonen und Gemeinden die Möglichkeit von Pilotprojekten für Mobility-Pricing zu prüfen. Die Stadt Bern soll diese Chance für die Entwicklung eines Mobility-Pricing-Systems packen und gemeinsam mit dem Kanton mit dem UVEK zwecks Durchführung eines Pilotversuchs Kontakt aufnehmen.

Der Gemeinderat ist erfreulicherweise grundsätzlich daran interessiert, einen Pilot für eine Form von Mobility-Pricing (mit oder ohne Einbezug des öV) durchzuführen.¹ Der Gemeinderat ist somit dem Regierungsrat des Kantons bereits einen Schritt voraus, der zwar Road- und Mobility-Pricing als „Zukunftskonzepte der Verkehrspolitik“ bezeichnet, die Teilnahme an einem Pilot jedoch ablehnt. Befürchtungen wie z.B. es sei „eine Illusion zu meinen, Schulen und Unternehmen würden grossflächig Unterrichts- und Arbeitszeiten verändern,“ können berücksichtigt werden, hat doch z.B. gerade die Hochschule Luzern nun genau diese Anpassung der Unterrichtszeiten beschlos-

¹ <http://www.bern.ch/politik-und-verwaltung/gemeinderat/aktuelle-antworten-auf-vorstosse/publierte-antworten-am-31-oktober-2016/interpellation-fraktion-gbja-roadpricing-statt.pdf/download>

sen.2 Es gilt klar zwischen reinem Road-Pricing und einem umfassenden Mobility-Pricing zu unterscheiden.

Die Motionärin unterstützt die Umlagerungsziele des Gemeinderats auf den öV und den Langsamverkehr innerhalb des dichtbesiedelten Lebensraums Bern und Agglomeration. Bei der Stadtbevölkerung liegt aber der Aufholbedarf klar beim Langsamverkehr Fuss und Velo, nicht in erster Linie beim öV (Mikrozensus Verkehrswege städtische Bevölkerung). Deshalb unterstützt die Motionärin auch das STEK Ziel „Stadt der kurzen Wege“.

Nachhaltiges Mobilitätsmanagement, z.B. mit Mobility-Pricing, ist mittelfristig vor allem ein Mittel, die sinnlosen Anreize zur Steigerung des Mobilitätsverhaltens durch Subventionierung von Mobilität grundsätzlich zu korrigieren.

1. Der Gemeinderat wird beauftragt, sich beim Kanton und beim Bund für eines der vom Bundesrat geplanten Pilotprojekte für Mobility-Pricing einzusetzen.
2. Der Gemeinderat wirkt darauf hin, dass Mobility-Pricing mittelfristig für mehr als nur als Mittel zur Glättung der Verkehrsspitzen eingesetzt wird. Namentlich soll auch das Potential von Mobility-Pricing zu einer Reduktion der stets steigenden Mobilitätsbedarfsentwicklung sowie zur verursachergerechteren Finanzierung des Verkehrssystems inkl. Infrastruktur genutzt werden. Auch heutige externe Kosten, bspw. Lärm-, Luftverschmutzungs- und Klimawandelkosten, sollen via Mobility-Pricing vermehrt den Verursachenden belastet werden.

Bern, 10. November 2016

Erstunterzeichnende: Melanie Mettler

Mitunterzeichnende: Daniel Imthurn, Marco Pfister, Patrick Zillig, Claude Grosjean, Sandra Ryser

Antwort des Gemeinderats

Die Motion betrifft inhaltlich einen Bereich, der in der Zuständigkeit des Gemeinderats liegt. Der Motion kommt deshalb insoweit der Charakter einer Richtlinie zu. Sollte die Motion erheblich erklärt werden, ist sie für den Gemeinderat nicht bindend. Er hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grads der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrags. Zudem bleibt die Entscheidungsverantwortung beim Gemeinderat.

Mobility Pricing ist aus Sicht des Gemeinderats grundsätzlich ein interessanter Ansatz, der das Potential aufweist, auf einer grundlegenden, gesamtschweizerischen Ebene zur Lösung oder zumindest zur Minderung von Verkehrsproblemen beizutragen. Allenfalls kann Mobility Pricing Antworten darauf geben, wie langfristig - z.B. bei einem weitgehenden Wegfall der Einnahmen des Bundes aus der Besteuerung von Treibstoffen - Mittel für den Bau und Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur generiert werden können.

Wie der Gemeinderat bereits in seiner Antwort vom 26. Oktober 2016 zur Interpellation Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher, GB): *Road-Pricing statt weitere Verteuerung des öffentlichen Verkehrs* ausgeführt hat, würde er aber ein Pricing-System, welches die Nutzung des öffentlichen Verkehrs im Vergleich zum motorisierten Verkehr verteuert, grundsätzlich skeptisch beurteilen, weil damit

² <http://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/Start-um-9-Uhr--Test-gegen-ueberfullte-Zuege-und-Busse/story/26192578> sowie die Antwort des Regierungsrats auf zwei Vorstösse im Grossrat <http://www.rr.be.ch/etc/designs/gr/media.cdwsbinary.RRDOKUMENTE.acq/1e926e938f33408da881aba149010f1a-332/7/PDF/2016.RRGR.697-Vorstossantwort-D-138819.pdf>

das von der städtischen Energie- und Verkehrspolitik angestrebte Umlagerungsziel konkurrenziert würde.

Ein Pilotversuch mit Mobility-Pricing entspricht auch nicht den Absichten des Kantons Bern: In seiner Antwort zu den beiden Motionen *Kein Mobility Pricing im Grossraum Bern* (Riem (Iffwil, BDP)) und *Staatsquotenneutrales Mobility-Pricing im Kanton Bern testen* (Alberucci (Ostermundigen, glp)) hat sich der Regierungsrat am 2. November 2016 (RRB-Nr.: 1213/2016) wie folgt geäussert:

„Der Regierungsrat erachtet Mobility Pricing und Road Pricing als interessante Ansätze für die künftige Verkehrspolitik der Schweiz. Sie sind wirksam, beseitigen Verkehrsengpässe und führen zu einer besseren Bewirtschaftung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen, beispielsweise indem Verkehrsspitzen geglättet werden. (...) Der Regierungsrat lehnt aufgrund der vielen offenen Ausgestaltungsfragen beim öV die Teilnahme der Region Bern an einem Pilotversuch für Mobility Pricing ab.“

Die regierungsrätliche Position, auf eine Teilnahme der Region Bern an Pilotversuchen für Mobility-Pricing zu verzichten, wurde am 23. November 2016 vom Grossen Rat bestätigt (Ja 79, Nein 70, Enthalten 1).

Der Gemeinderat geht vor diesem Hintergrund davon aus, dass kurz- und mittelfristig nicht ein Pilotversuch für Mobility-Pricing, sondern andere Massnahmen im Vordergrund stehen werden, um die Mobilitäts Herausforderungen in der Stadt und Region Bern bewältigen zu können. So etwa der anstehende Ausbau des Bahnhofs Bern, das geplante Tram von Bern nach Ostermundigen, ein funktionierendes Verkehrsmanagement oder die bereits laufenden Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs.

Zu den Anträgen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Zu Punkt 1:

Der Gemeinderat ist - wie oben ausgeführt - der Ansicht, dass die Stadt Bern nicht an einem Pilotprojekt für Mobility-Pricing teilnehmen soll.

Entsprechend lehnt der Gemeinderat Punkt 1 der Motion ab.

Zu Punkt 2:

Obschon sich der Gemeinderat gegen eine Teilnahme am Pilotprojekt Mobility-Pricing des Bundes ausspricht, ist für ihn nicht ausgeschlossen, dass längerfristig - und wohl gesamtschweizerisch - sowohl im öffentlichen, wie auch im privaten Verkehr die Nachfrage mittels geeigneter Massnahmen so gesteuert werden kann, dass insbesondere die Spitzenbelastung am Morgen und am Abend „geglättet“ werden kann. Zu den möglichen Massnahmen gehören finanzielle Anreize, Anpassungen an den Stundenplänen von Bildungseinrichtungen, Anreize für die bessere Auslastung von Fahrzeugen etc.. Auch ein solches Modell dürfte sich jedoch nicht zu Lasten des öffentlichen Verkehrs bzw. der Umlagerungsziele des Gemeinderats auswirken. Sollte sich ein solches Pricing-Modell abzeichnen, ist der Gemeinderat gerne bereit, sich entsprechend bei Bund und Kanton dafür einzusetzen.

Unter diesen Voraussetzungen ist der Gemeinderat bereit, Punkt 2 als Richtlinie entgegenzunehmen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, Punkt 1 abzulehnen und Punkt 2 als Richtlinie erheblich zu erklären.

Bern, 22. März 2017

Der Gemeinderat