

**Postulat Fraktion SP/JUSO (Michael Aebersold, SP): Road-Pricing – Weitere Abklärungen sind nötig**

London baut aus, Bund, Kanton und die Stadt klären noch immer ab; die Rede ist von einer verursachergerechten Strassenabgabe (VGSA) oder eben von Road-Pricing. Das Prinzip der Kostenwahrheit im Straßenverkehr ist nicht neu, auch in der Schweiz nicht. Erinnerung sei an die Autobahnvignette oder an die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA).

Motiviert von der Motion der Fraktion SP/JUSO vom 22. April 2004 „Road-Pricing löst auch Bern's Verkehrsprobleme“ haben Stadt und Kanton Bern im Frühling 2006 das Projekt „Road Pricing für Bern? Auslegeordnung und Option“ initiiert. Im Bericht des Gemeinderats vom 25. April 2007 nimmt der Gemeinderat dazu Stellung:

(<http://www.bern.ch/stadtrat/sitzungen1/termine/2007/04.000306/file>).

Auch der Bund untersucht, was andere schon umsetzen, und kommt in seinem Bericht vom 16. März 2007 zum Schluss, dank Road-Pricing könnten in Städten und Agglomerationen Staus verhindert werden.

In der Öffentlichkeit steht die Frage nach dem Modell (z.B. Objektabgabe, Kordon, Zonenpreise etc.) im Vordergrund. In der politischen Diskussion geht es um „sein oder nicht sein“ anstatt um die Frage, was mit der Einführung von Road-Pricing erreicht werden kann und soll (Verkehrsverlagerung, Verkehrsreduktion, Geldbeschaffung oder eine Kombination davon). Es muss auch diskutiert werden, wer bezahlt, ob es z.B. Ausnahmen resp. Reduktionen für das lokale Gewerbe und die Anwohnenden gibt, und wie die eingenommenen Gelder verwendet werden (Investitionen in den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr, Deckung von ungedeckten Strassenkosten, die heute in den Gemeinden zum grössten Teil von den Steuerzahlenden berappt werden müssen, Rückzahlungen an die Bevölkerung oder einer Kombination davon). Ansatzweise werden solche Fragen in der Diplomstudie „Gebührenhöhe und Mittelverwendung im Road-Pricing – Mehrheitsfähige Konzepte für die Stadt Bern“ untersucht.<sup>1</sup>

Damit die Stadt Bern betreffend Road-Pricing weiterhin eine Vorreiterrolle innehat, möchten wir diese wichtigen Fragen klären. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Road-Pricing nicht die einzige Massnahme zur Bewältigung unserer Verkehrsprobleme ist. Es kann aber, wie viele Studien zeigen, eine wichtige Rolle spielen.

Wir bitten den Gemeinderat deshalb, dem Stadtrat einen Bericht vorzulegen und aufzuzeigen:

1. Welche Verkehrsziele mit Road-Pricing in der Stadt und Agglomeration Bern erreicht werden sollen;
2. Welche Gebühren erhoben werden müssten und wer diese bezahlt;
3. Mit welchen finanziellen Einnahmen gerechnet werden kann und wie diese für eine nachhaltige Verkehrspolitik eingesetzt werden können;
4. Wie die technische Umsetzung von Road-Pricing aussieht;
5. Wie die politische Diskussion über Road-Pricing konstruktiv und partizipativ weiter geführt werden kann.

Bern, 21. Juni 2007

---

<sup>1</sup> Eingereicht an der Hochschule für Wirtschaft und Verwaltung HSW Bern von Raymond Bobst und Jonas Widmer, 9. September 2005.

*Postulat Fraktion SP/JUSO* (Michael Aebersold, SP), Stefan Jordi, Annette Lehmann, Beni Hirt, Giovanna Battagliero, Ursula Marti, Gisela Vollmer, Guglielmo Grossi, Markus Lüthi, Miriam Schwarz, Corinne Mathieu, Andreas Krummen, Beat Zobrist, Claudia Kuster, Annette Lehmann, Hasim Sönmez, Liselotte Lüscher, Patrizia Mordini, Rolf Schuler, Thomas Götting, Ruedi Keller, Christof Berger, Margrith Beyeler-Graf

### **Antwort des Gemeinderats**

Bereits in seinem Bericht vom 25. April 2007 zur Motion Fraktion SP/JUSO (Michael Aebersold, SP): Road Pricing löst auch Bern's Verkehrsprobleme vom 22. April 2004 hat der Gemeinderat ausführlich die Ergebnisse einer im Januar 2007 durchgeführten Diskussionsrunde mit Fachpersonen aus den Städten Bern, Biel und Thun sowie deren Agglomerationsgemeinden und mit Fachpersonen vom Kanton Bern und Bund dargestellt. Die Ergebnisse haben gezeigt, dass Road Pricing als Instrument zur Lösung von Verkehrs-, Umwelt- und Finanzproblemen ein bedeutendes Potenzial aufweisen kann. Road Pricing wird für die Region Bern deshalb als prüfenswertes Instrument betrachtet, das neben dem interessanten Potenzial aber auch viele Schwierigkeiten aufweist.

Vor dem Hintergrund der Ergebnisse der durchgeführten Diskussionsrunde haben sich Stadt und Kanton Bern auf ein gemeinsames Vorgehen geeinigt. Dieses sieht die folgenden Vorgehensschritte vor:

- Bevor weitere Abklärungen getätigt werden, ist es zweckmässig, den Abschluss der Forschungsarbeiten im Projekt „Mobility Pricing“ des Bundesamts für Strassen (ASTRA) abzuwarten und dann die für Bern relevanten Ergebnisse (mögliche Modelle, Auswirkungen) aufzubereiten. Dies dürfte Ende 2007 möglich sein.
- Auf der Grundlage einer derartigen „Synthese aus Berner Sicht“ (samt Überlegungen zu Vorgehensschritten) kann eine fundierte Diskussion mit dem Verein Region Bern (VRB) und der Regionalen Verkehrskonferenz Bern Mittelland (RVK4) stattfinden. Die vom Thema am meisten betroffenen Gremien in der Region Bern, d.h. der Kanton, der VRB, die RVK4 und die Stadt Bern sollten eine gemeinsame Haltung und ein gemeinsames Vorgehen anstreben und sich absprechen. Der Bund ist ebenfalls einzubeziehen und allenfalls ist der Kontakt mit anderen grösseren Agglomerationen zu knüpfen (im Vordergrund stehen Zürich und evtl. Basel und Genf).
- Erst danach soll ein Entscheid über eine allfällige Vertiefung von Modellen und deren Auswirkungen gefällt werden. Dies erfordert den Einsatz eines Verkehrsmodells.
- Für die nächste Überarbeitung des Agglomerationsprogramms Verkehr+Siedlung der Region Bern, d.h. bei der Erarbeitung des RGSK (Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2009/10), wird der Kanton unter Berücksichtigung der nationalen und internationalen Entwicklung zusammen mit Stadt und Region Bern diskutieren, ob und wie das Thema wieder aufgenommen werden soll und ob allenfalls hierzu in den kantonalen Vorgaben an die RGSK eine Aussage enthalten sein soll.

Der Gemeinderat erachtet dieses Vorgehen als sinnvoll und möchte daran festhalten. Dies umso mehr, als es im Rahmen eines konsensorientierten Prozesses zwischen der Stadt Bern, der Region Bern (VRB und RVK4), dem Kanton und dem Bund erarbeitet wurde. Für weitere Abklärungen, die über den bereits vorliegenden Bericht „Road Pricing für Bern? Auslegeordnung und Optionen“ der Firma Ecoplan vom 21. März 2007 hinausgehen, und damit für eine fundierte Beantwortung eines Grossteils der im vorliegenden Postulat aufgeworfenen Fragen

bedürfte es einer Vertiefung konzeptioneller Fragen sowie den Einsatz eines Verkehrsmodells. Ob diese Vertiefung sinnvoll und in welchen Bereichen sie notwendig ist, soll aufgrund der oben erwähnten „Synthese aus Berner Sicht“ und einer fundierten Diskussion mit dem VRB und der RVK4 entschieden werden. Der Gemeinderat erachtet ein koordiniertes Vorgehen mit der Region als unerlässlich, da ein praktikables Modell von Road Pricing nur gemeinsam mit der Region Bern und mit dem Kanton realisiert werden könnte. Ein Alleingang der Stadt Bern bei den weiteren Abklärungen wäre einem konstruktiven Dialog nicht dienlich.

Wie bereits in seiner Antwort vom 15. September 2004 zur Motion Fraktion SP/JUSO (Michael Aebersold, SP): Road Pricing löst auch Bern's Verkehrsprobleme vom 22. April 2004 ausgeführt, hält der Gemeinderat an seiner Auffassung fest, dass ein Konzept für ein Road Pricing erst erarbeitet werden kann, wenn eine entsprechende verfassungsrechtliche Grundlage besteht. Zum jetzigen Zeitpunkt ist nicht klar, ob und falls ja, wann die verfassungsrechtlichen Grundlagen für die Einführung von Road Pricing geschaffen werden.

Da es an einer gesetzlichen Grundlage fehlt, liegt es weder in der Kompetenz des Gemeinderats noch des Stadtrats, Road Pricing einzuführen. Sollte die Grundlage dereinst geschaffen werden, müsste zuerst das Gespräch mit den Gemeinden des Vereins Region Bern und der Regionalen Verkehrskonferenz geführt werden, da ein Alleingang der Stadt kaum in Frage kommen dürfte.

### **Antrag**

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat erheblich zu erklären.
2. Die Stellungnahme gilt gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Bern, 31. Oktober 2007

Der Gemeinderat