

Motion Fraktion GB/JA! (Franziska Grossenbacher, GB/Brigitte Hilty Haller, GFL): Pilotprojekt Mobility Pricing in Bern; Begründungsbericht

Der Stadtrat hat den folgenden Vorstoss am 25. Mai 2023 mit SRB 2023-219 als Richtlinie erheblich erklärt:

Beim Mobility Pricing werden benützungsabhängige Verkehrsabgaben erhoben, insbesondere mit dem Ziel, die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur nach dem Verursacherprinzip anstatt mit Steuergeldern sicherzustellen und Verkehrsspitzen zu glätten. Am 13. Dezember 2019 hat der Bundesrat das weitere Vorgehen zum Mobility Pricing beschlossen¹. Der Bund beabsichtigt unter anderem, die Grundlagen für Pilotversuche in Kantonen und Gemeinden zu schaffen.

Ein Pilotversuch in der Stadt Bern, idealerweise zusammen mit der Region², kann dazu beitragen, die regionalen und städtischen Ziele im Bereich Mobilität zu erreichen. Auf regionaler Ebene verlangt die Mobilitätsstrategie der Regionalkonferenz Bern Mittelland (RKBM)³, motorisierten Individualverkehr zu «vermeiden» und auf nachhaltigere Verkehrsmittel zu «verlagern». Auf städtischer Ebene enthält die Energie- und Klimastrategie 2025 der Stadt Bern ambitionierte Mobilitätsziele. So soll der Verbrauch fossiler Treibstoffe für den Verkehr auf dem städtischen Netz gegenüber 2008 um 45% sinken. Der Energieverbrauch für die Mobilität jeder Person soll gegenüber dem Stand 2010 um mindestens 45% sinken. Der Controllingbericht 2017 zeigt jedoch, dass es zusätzliche Massnahmen braucht, um die Ziele der Energie- und Klimastrategie im Bereich Mobilität zu erreichen.

Beim Studium der Dokumente des Bundes erhält man den Eindruck, dass mit Mobility Pricing eine neue Finanzierungsquelle für den Autoverkehr gesucht wird, die nicht an fossile Treibstoffe gekoppelt ist. Wenn in Zukunft die Einnahmen aus der Mineralölsteuer sinken, soll für den Autoverkehr und dessen Infrastruktur immer noch genügend Geld zur Verfügung stehen. Deshalb ist es wichtig, dass sich Städte wie Bern mit einer fortschrittlichen, ökologischen Verkehrspolitik für einen Pilotversuch bewerben. So können sie auf nationaler Ebene mithelfen, Mobility Pricing nicht als neue Geldquelle des Autoverkehrs, sondern als zukunftsweisende, ökologische und stadtverträgliche Verkehrsfinanzierung zu etablieren.⁴

Wichtige Rahmenbedingungen für ein ökologisches und stadtverträgliches Mobility Pricing sind:

1. Mobility Pricing in der Region Bern unterstützt die kommunalen und regionalen Verkehrspolitischen Ziele.
2. Mobility Pricing muss dazu beitragen, dass sich die Kostenschere zwischen immer teurerem ÖV und immer billigerem MIV schliesst. Die Entwicklung der letzten Jahre zeigte laufend steigende Kosten für den ÖV, während die Kosten für den MIV stagnierten. Zudem trägt der MIV längst nicht alle durch ihn entstehenden Kosten.
3. Um die Attraktivität des ÖV nicht zu mindern und Mobility Pricing sozialverträglich auszugestalten, dürfen die Preise für den ÖV nicht steigen. Falls Mobility Pricing auch im ÖV zu einer Glättung der Verkehrsspitzen führen soll, so müssen die Tarife zu Randzeiten gesenkt werden und nicht jene zu Spitzenzeiten angehoben werden.
4. Mobility Pricing muss zwingend eine Rückverteilung der Mittel an die ökologischen Mobilitätsformen (ÖV, Fuss- und Veloverkehr) beinhalten, um das Ziel der Verlagerung effektiv zu erreichen.

¹ www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/uvek/medien/medienmitteilungen.msg-id-77534.html

² Es werden in den Gemeinden Köniz und Muri Vorstösse mit gleichem Ziel eingereicht.

³ <https://www.bernmittelland.ch/de/themen/verkehr/projekte/mobilitaetsstrategie-2040.php>

⁴ <https://www.bern.ch/themen/umwelt-natur-und-energie/energie/energie-und-klimastrategie>

Wir fordern deshalb den Gemeinderat auf, beim Bund das Interesse für die Durchführung eines Pilotprojekts für Mobility Pricing unter den oben beschriebenen Rahmenbedingungen bekanntzugeben.

Begründung der Dringlichkeit

Der Bund hat das weitere Vorgehen im Dezember 2019 bekannt gegeben und ist auf der Suche nach Pilotgemeinden. Wenn Bern ein Versuch für Mobility Pricing machen will, muss die Stadt im Frühling 2020 beim Bund ihr Interesse dafür bekunden.

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt.

Bern, 27. Februar 2020

Erstunterzeichnende: Franziska Grossenbacher, Brigitte Hilty Haller

Mitunterzeichnende: Seraphine Iseli, Eva Krattiger, Rahel Ruch, Ursina Anderegg, Regula Bühlmann, Sarah Rubin, Lea Bill, Seraina Patzen, Katharina Gallizzi, Devrim Abbasoglu-Akturan

Bericht des Gemeinderates

Das ASTRA hat 2020 interessierte Akteure, Städte, Regionen und Kantone eingeladen, ihr Interesse an einem Pilotversuch Mobility-Pricing anzumelden. Ziel der Pilotversuche sollte sein, erste Erfahrungen in der Praxis zu sammeln und auszuwerten, um offene Fragen klären und die Umsetzung konkretisieren zu können. Wie der Gemeinderat in seiner Antwort vom 26. August 2020⁵ auf den vorliegenden Vorstoss bereits dargelegt hat, stuft er Mobility-Pricing grundsätzlich als interessanten Ansatz ein, der das Potential aufweist, auf einer grundlegenden, gesamtschweizerischen Ebene zur Lösung oder zumindest zur Minderung von Verkehrsproblemen beizutragen. Gleichzeitig hat er aufgezeigt, dass er der Forderung der beiden Motionärinnen nachgekommen ist, indem er am 15. April 2020 beim ASTRA eine Projektskizze für Mobility Pricing eingereicht hat. In dieser hat der Gemeinderat wiederholt auf die zentrale Bedingung hingewiesen, dass das Projekt den motorisierten Individualverkehr (MIV) ins Zentrum rücken muss und nicht den ÖV verteuern darf.

Die Projektskizze sah vor, dass das Befahren ausgewählter Strecken in der Stadt Bern kostenpflichtig sein soll: Dazu zählen die Ausfahrt aus und Zufahrt zur Stadt Bern sowie einzelne Abschnitte innerhalb der Stadt, insbesondere zwischen Stadtteilen/Quartieren. Für die Kontrolle konnte sich der Gemeinderat den Einsatz der automatischen Fahrzeugnummern-Erkennung vorstellen. Im November 2020 ist dazu ein detailliertes Feedback des ASTRA eingetroffen und die Projektskizze wurde daraufhin in Absprache mit den umliegenden Gemeinden und dem Kanton ergänzt. Im März 2021 hat der Gemeinderat die überarbeitete Projektskizze genehmigt und dem ASTRA eingereicht. Als Perimeter für den Pilotversuch wurde die Monbijoubücke definiert. Im Dezember 2022 hat der Bund zusammen mit interessierten Kantonen und Gemeinden sowie der SBB fünf Projektideen für Machbarkeitsstudien bestimmt.⁶ Die Projektskizze der Stadt Bern wurde nicht ausgewählt.

Auf Nachfrage hat das ASTRA im Dezember 2024 informiert, dass zwei Studien (Genf und Thurgau / Frauenfeld) abgeschlossen sind, eine dritte Studie (Stadt Biel) wurde auf einen späteren Zeitpunkt verschoben. Neben den drei genannten Studien wurden gemäss ASTRA zudem eine Machbarkeitsstudie für ein Pilotprojekt mit freiwilliger Teilnahme (Bund zusammen mit den Kantonen Aargau und Zug) sowie eine Machbarkeitsstudie der SBB für ein Pilotprojekt (ausschliesslich im ÖV) durchgeführt. Das ASTRA wertet die Studien nun aus und wird die Resultate in einem Synthesebericht zusammenfassen. Gestützt darauf sowie auf die Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens soll

⁵ <https://stadtrat.bern.ch/de/dokumente/9f0a67bda3774d20a5643c2388515537-332>

⁶ www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/mobility-pricing.html

der Bundesrat anschliessend das weitere Vorgehen festlegen; ein konkreter Zeitplan ist nicht absehbar. Der Gemeinderat wird die Entwicklungen rund um Mobility-Pricing weiterhin verfolgen.

Bern, 23. April 2025

Der Gemeinderat