

Motion Fraktion GLP (Melanie Mettler, GLP): 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 beschlossen.² Es gilt klar zwischen reinem Road-Pricing und einem umfassenden Mobility-Pricing zu unterscheiden.

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>

² <http://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/Start-um-9-Uhr--Test-gegen-ueberfuellte-Zuege-und-Busse/story/26192578> sowie die Antwort des Regierungsrats auf zwei Vorstösse im Grossrat

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