

## **Motion Fraktion GLP (Melanie Mettler): Effizientere Nutzung der Verkehrsinfrastruktur mittels Mobility-Pricing; Begründungsbericht Punkt 2**

Mit SRB Nr. 2018-428 vom 1. November 2018 wurde Punkt 2 der Motion Fraktion GLP (Melanie Mettler) vom 10. November 2016 vom Stadtrat im Sinne einer Richtlinie erheblich erklärt. Punkt 1 der Motion wurde mit demselben Beschluss abgelehnt:

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. 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. 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 Stadtbevöl-

kerung 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

## **Bericht des Gemeinderats**

In seiner Antwort vom 22. März 2017 auf die vorliegende Motion erläutert der Gemeinderat, dass er Mobility-Pricing grundsätzlich als interessanten Ansatz einstuft, der das Potential aufweist, auf einer grundlegenden, gesamtschweizerischen Ebene zur Lösung oder zumindest zur Minderung von Verkehrsproblemen beizutragen. Mobility-Pricing dürfe sich jedoch nicht zu Lasten des öffentlichen Verkehrs auswirken. Da dies beim damaligen Pilotversuch nicht gewährleistet war, sprach sich der Gemeinderat gegen eine Teilnahme aus. Sollte sich ein Pricing-Modell abzeichnen, das dieser Anforderung entspricht, so sei der Gemeinderat jedoch gerne bereit, sich bei Bund und Kanton dafür einzusetzen.

Im Dezember 2019 hat das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die vertiefte Untersuchung sowie die Wirkungsanalyse zum Mobility-Pricing am Beispiel des Kantons Zug publiziert und dem Bundesrat Vorschläge für das weitere Vorgehen unterbreitet.<sup>1</sup> Auf dieser Grundlage hat der Bundesrat eine Standortbestimmung zum Thema Mobility-Pricing vorgenommen und dabei festgehalten, dass bei einem zukünftigen Mobility-Pricing auch die Senkung der Nachfrage nach Mobilität und die Förderung des öffentlichen Verkehrs als Ziele im Vordergrund stehen können. Entsprechend hat sich der Bundesrat für einen modularen Aufbau von Mobility-Pricing und ein etappenweises Vorgehen mit weiteren Pilotprojekten ausgesprochen. Er beauftragte das UVEK, Kantone, Regionen und Gemeinden zu suchen, die Pilotversuche mit Mobility-Pricing oder Elementen davon durchführen möchten.

Interessierte Akteure wurden eingeladen, in einer kurzen Projektskizze ihre Ideen und offenen Fragen zu formulieren. Gemäss Schreiben des UVEK kann der Fokus des Pilotprojekts auf dem motorisierten Individualverkehr (MIV), dem öffentlichen Verkehr oder beiden Verkehrsträgern liegen. Bis Ende April 2020 hatten die Städte, Regionen und Kantone Zeit, ihr Interesse an der Teilnahme an

<sup>1</sup>[https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/abteilung\\_direktionsgeschaefteallgemein/mobility-pricing-wirkungsanalyse-bericht-br.pdf.download.pdf/Mobility%20Pricing%20-%20Bericht%20an%20den%20Bundesrat%20-%20Wirkungsanalyse%20am%20Beispiel%20der%20Region%20Zug%20sowie%20Abkl%C3%A4rungen%20zu%20technischer%20Machbarkeit%20und%20Datenschutz.pdf](https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/abteilung_direktionsgeschaefteallgemein/mobility-pricing-wirkungsanalyse-bericht-br.pdf.download.pdf/Mobility%20Pricing%20-%20Bericht%20an%20den%20Bundesrat%20-%20Wirkungsanalyse%20am%20Beispiel%20der%20Region%20Zug%20sowie%20Abkl%C3%A4rungen%20zu%20technischer%20Machbarkeit%20und%20Datenschutz.pdf)

einem Pilotversuch Mobility-Pricing anzumelden. Das UVEK soll den Bundesrat bis Ende Juni 2020 über die Ergebnisse der Abklärungen informieren. Ziel der Pilotversuche ist es, erste Erfahrungen in der Praxis zu sammeln und auszuwerten, um offene Fragen zu klären und die Umsetzung zu konkretisieren.

Die Ausgangslage hat sich somit für Pilotprojekte zu Mobility-Pricing wesentlich geändert: Neu sind auch Pilotprojekte möglich, deren Fokus nur auf einem Verkehrsträger liegt, also beispielsweise nur auf dem MIV. Vor diesem Hintergrund nimmt der Gemeinderat zum als Richtlinie erheblich erklärten Punkt 2 der Motion wie folgt Stellung:

Unter den neuen Rahmenbedingungen ist der Gemeinderat an einem Pilotprojekt zu Mobility-Pricing interessiert. Am 15. April 2020 hat er dies gegenüber dem ASTRA festgehalten und zu dessen Händen eine Projektskizze verabschiedet. Mit der Einreichung der Projektskizze bekundet die Stadt Bern ihr grundsätzliches Interesse an einem Pilotversuch. Es sind damit aber keine rechtlichen, politischen oder finanziellen Verpflichtungen verbunden.

Die Projektskizze sieht 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 ist beispielsweise der Einsatz der automatischen Fahrzeugnummern-Erkennung denkbar.

Mit dem skizzierten Projekt sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Die Spitzenstundenbelastung auf den Strassen in der Stadt Bern soll reduziert werden (insbesondere auf den Strassen/Knoten mit Kapazitätsengpässen);
- der innerstädtische MIV (Binnenverkehr) soll reduziert werden, wobei zwingende Fahrten (beispielsweise Blaulichtorganisationen) möglichst wenig beeinträchtigt werden sollen;
- es soll ein finanzieller Anreiz geschaffen werden, das Verkehrsmittel zu wechseln bzw. während den Spitzenzeiten nicht mit dem Auto zu fahren;
- durch die Reduktion des MIV sollen Raum und Kapazität für das prognostizierte Wachstum im öV und beim Veloverkehr geschaffen werden;
- mittels Variation der Preise soll die Preiselastizität geprüft werden;
- für den notwendigen Wirtschaftsverkehr sind privilegierte Lösungen zu definieren.

Es handelt sich hierbei um eine erste Projektskizze, die in Zusammenarbeit mit dem ASTRA und soweit möglich mit dem Kanton Bern weiterentwickelt wird.

Voraussichtlich vor den Sommerferien erhalten alle Interessierten vom ASTRA eine Rückmeldung zu den eingegebenen Projektskizzen und zum weiteren Vorgehen. In der zweiten Jahreshälfte 2020 ist eine erste Besprechung der Projektskizze mit dem ASTRA unter Einbezug von Kanton und Region vorgesehen.

Bern, 10. Juni 2020

Der Gemeinderat