

**Interpellation Fraktion FDP (Bernhard Eicher, JF): Welche sozialen Auswirkungen hat Roadpricing?**

Jüngst präsentierten Kanton und Stadt Bern sowie die Regionalkonferenz Bern-Mittelland eine Studie zu Roadpricing in der Agglomeration Bern (Zone mit Bern, Zollikofen, Ittigen, Bolligen, Ostermundigen, Muri, Bremgarten und Teilen von Köniz). Darin wurde untersucht, welche Auswirkungen ein Strassenzoll auf den Verkehr hätte bei Tagespreisen von Fr. 5.00 respektive Fr. 9.00.

Keinen Aufschluss gab die Studie über die sozialen Auswirkungen des beschriebenen Roadpricings. Pendler hätten bei Einführung eines Strassenzolls zusätzliche Abgaben von Fr. 1'175.00 (Tagespreis Fr. 5.00 bei 235 Arbeitstagen) bis zu Fr. 2'115.00 (Tagespreis Fr. 9.00 bei 235 Arbeitstagen) zu entrichten. Dies unabhängig von ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit.

Im Jahr 2010 entrichteten die Stadtberner im Durchschnitt Fr. 2'787.00 an Gemeindesteuern (Ertrag aus Gemeindesteuern NP/Anzahl Besteuerungen NP, vgl. Jahresbericht 2010, Band 3, S. 230). Mit der Einführung eines Strassenzolls würde die durchschnittliche Gemeindesteuerlast somit zwischen 42% und 76% zunehmen. Konkret: Eine vierköpfige Familie mit durchschnittlichem Steueraufkommen, bei welcher ein Elternteil den Arbeitsweg mit dem Auto zurücklegen muss, könnte sich das Leben in Stadt und Agglomeration Bern kaum mehr leisten.

Da die Studie von der Stadt Bern unterstützt wurde, sich der Gemeinderat aber auch einer wachsenden und sozialen Stadt verpflichtet fühlt (vgl. Legislaturrichtlinien 2009-2012, Punkte 1 und 5) gehen die Interpellanten davon aus, dass er sich bereits mit untenstehenden Fragen befasst hat. Die Stadtregierung wird nun gebeten, die Antworten der Öffentlichkeit zugänglich zu machen:

1. Welche Auswirkungen hätte die Einführung von Roadpricing auf die Bevölkerungsentwicklung im Raum Bern (Stadt und Agglomeration Bern)?
2. Welche Auswirkungen hätte die Einführung von Roadpricing auf die soziale Durchmischung und die Einkommensverteilung im Raum Bern?
3. Beabsichtigt der Gemeinderat für Arbeitnehmende und Gewerbetreibende, welche auf die tägliche Benützung des Autos angewiesen sind (z.B. Schichtarbeiter, Maler- und Gipserunternehmer), Ausnahmeregelungen einzuführen?
4. Beabsichtigt der Gemeinderat bei Einführung von Roadpricing im Gegenzug die Gemeindesteuern zu senken?

Bern, 15. März 2012

Interpellation Fraktion FDP (Bernhard Eicher, JF): Mario Imhof, Jacqueline Gafner Wasem, Dolores Dana, Alexander Feuz, Christoph Zimmerli, Dannie Jost, Alexandre Schmidt

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt.

## Antwort des Gemeinderats

### *Ausgangslage*

Am 7. April 2005 hat der Stadtrat die Motion Fraktion SP/JUSO (Michael Aebersold, SP): „Road Pricing löst auch Bern's Verkehrsprobleme“ erheblich erklärt. Ausgehend von diesem Auftrag hat die Stadt Bern seither mit der Region und dem Kanton in einer gemeinsamen Studie untersucht, welche Auswirkungen die Einführung einer Strassennutzungsabgabe für die Region Bern hätte.

Kanton, Region und Stadt Bern ziehen aus der im März 2012 veröffentlichten Studie den gemeinsamen Schluss, dass die Einführung von Roadpricing auch in der Region Bern die gewünschte Verkehrsentslastung und dringend benötigte finanzielle Mittel bringen könnte. Allerdings fehlen derzeit noch die Voraussetzungen im Bundesrecht. Sie haben deshalb den Bund aufgefordert, die notwendigen gesetzlichen Grundlagen für die Durchführung von Pilotversuchen zu schaffen. Neben dem Kanton und der Stadt Bern war in die Abklärungen insbesondere auch die Regionalkonferenz Bern (Kommission Verkehr) mitsamt den hauptbetroffenen Gemeinden einbezogen (Bolligen, Ittigen, Kehrsatz, Köniz, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Muri, Neuenegg, Ostermundigen, Urtenen-Schönbühl, Wohlen, Worb). Die Federführung für die Abklärungen lag und liegt beim Kanton. Stadtseitig wurde das Projekt von der Direktorin und der Generalsekretärin der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün begleitet. Die Abklärungen für die Studien wurden von einem externen Fachbüro durchgeführt.

Am 16. März 2012 wurde auf Bundesebene die Motion Evi Allemann, Befristetes Bundesgesetz für Roadpricing-Pilotprojekte, eingereicht. Die Motion will den Bundesrat beauftragen, so rasch wie möglich ein befristetes Bundesgesetz vorzulegen, welches die Grundlage für künftige Roadpricing-Pilotprojekte bildet. Der Bundesrat lehnt in seiner Antwort vom 23. Mai 2012 die Motion mit folgender Begründung ab:

*„ Das Verkehrsaufkommen hat in der Vergangenheit stark zugenommen, und auch in Zukunft muss mit einem starken Wachstum gerechnet werden. Die Bewältigung des Wachstums stellt gerade auch für die Agglomerationen eine grosse Herausforderung dar, und zwar sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene. Der Bundesrat begrüsst es, dass sich die Agglomerationen aktiv mit der Lösung der anstehenden Verkehrsprobleme und den damit zusammenhängenden Finanzierungsfragen auseinandersetzen.*

*Beim Verkehrswachstum handelt es sich um ein gesamtschweizerisches Problem, welches nicht nur den motorisierten Individualverkehr, sondern auch den öffentlichen Verkehr umfasst. Entsprechend ist nach einer verkehrsträgerübergreifenden, gesamtschweizerischen Lösung und nicht nach regionalen, einseitig auf die Strasse fokussierenden Lösungen zu suchen. Dies mit dem Ziel, die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur langfristig sicherzustellen und die vorhandenen Verkehrskapazitäten besser auszulasten.*

*Der Bundesrat hat eine Neuordnung der Finanzierung von Bahninfrastruktur und Nationalstrassennetz eingeleitet (vgl. entsprechende Botschaften des Bundesrates vom 18. Januar 2012). Damit stellt er die Weichen für eine mittelfristig gesicherte Weiterentwicklung der nationalen Landverkehrs-Infrastrukturnetze und setzt eine vordringliche Stossrichtung der nationalen Infrastrukturstrategie aus dem Jahr 2010 um. Mit diesen Korrekturen am bewährten Modell der Finanzierung lassen sich die anstehenden Probleme mittelfristig beheben. Langfristig jedoch stösst das heutige*

*Modell der Finanzierung an Grenzen. Hinzu kommt, dass es nur begrenzte Möglichkeiten bietet, den Preis für die Nutzung eines Verkehrsangebots gemäss dessen Qualität (z. B. Komfort, Reisezeit, Sicherheit etc.) zu differenzieren, obwohl die Infrastrukturkosten auch von dieser Qualität abhängen.*

*Längerfristig ist daher ein neues Finanzierungsmodell zu prüfen, welches sowohl Strasse als auch Schiene umfasst (Mobility Pricing). Mit einem grundlegenden Systemwechsel hin zu Mobility Pricing würden die heute bestehenden Verkehrsabgaben auf Bundesebene durch eine flächendeckende, verkehrsträgerübergreifende, leistungsabhängige Mobilitätsabgabe ersetzt. Dadurch können nicht nur die notwendigen Einnahmen auf lange Sicht generiert werden, sondern auch die Mobilität kann im Sinne einer ökonomisch effizienten und ökologisch nachhaltigen Nutzung der Netzkapazitäten beeinflusst werden. Das System wäre so auszugestalten, dass auch die Kantone und Gemeinden ihre Abgaben erheben können (modularer Aufbau).*

*Dieser Systemwechsel ist von grosser Komplexität. Insbesondere weil es sich um den Ersatz einer bestehenden Finanzierung und nicht um eine zusätzliche Abgabe handelt, weil sich diverse Fragen hinsichtlich Technik des Erfassungs-, Kontroll- und Abrechnungssystems stellen und weil sich diverse Schnittstellen hinsichtlich Zuständigkeiten und Kompetenzen ergeben. Diese Komplexität erfordert eine vertiefte, umfassende und konzeptionelle Analyse. Der Bundesrat wird diese bis Ende der laufenden Legislatur vornehmen und einen Konzeptbericht zu Mobility Pricing in der Schweiz vorlegen.*

*Bis dieser Bericht vorliegt, sieht der Bundesrat davon ab, erste punktuelle Schritte einzuleiten. Er befürwortet es auch nicht, zum heutigen Zeitpunkt ein befristetes Bundesgesetz für die Durchführung von Road-Pricing-Pilotprojekten in Agglomerationen zu erlassen.“*

Die Behandlung der Motion im Plenum des Nationalrats steht aus.

Der Gemeinderat begrüsst, dass der Bundesrat bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode (2011-2015) einen Konzeptbericht zu Mobility Pricing in der Schweiz erarbeiten will; wie die Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) gegenüber dem Kanton Bern schriftlich bestätigt hat, werden die Ergebnisse der Berner Road Pricing-Studie als wichtige Grundlage in diese Arbeiten einfließen.

*Zu den Fragen 1, 2 und 4:*

Die Interpellation wirft Fragen nach den konkreten sozialen und steuerlichen Folgen von Roadpricing auf. Die von Kanton, Region und Stadt Bern durchgeführte Studie hat sich in einem ersten Schritt, bei welchem es um den möglichen Nutzen von Road Pricing ging, bewusst auf die verkehrlichen und finanzpolitischen Auswirkungen konzentriert. Die sozialen und steuerlichen Auswirkungen waren demgegenüber (noch) nicht Gegenstand der Studie. Diese Aspekte gehören aber neben ökologischen, finanziellen, technischen und rechtlichen Belangen zweifellos zu den wichtigen Fragen, die zu gegebener Zeit vertieft werden müssten. Angesichts der geschilderten Entwicklung auf Bundesebene erübrigt sich jedoch zurzeit eine detailliertere Auseinandersetzung mit solchen Fragestellungen.

Immerhin kann aber in allgemeiner Hinsicht festgehalten werden, dass die sozialen und steuerlichen Auswirkungen von Roadpricing letztlich stark vom konkret gewählten Modell abhängen.

gen und in denjenigen Städten, welche Roadpricing bereits eingeführt haben (London, Stockholm, Oslo, Bergen etc.), bis anhin keine negativen Auswirkungen auf die Bevölkerungsentwicklung, das Gewerbe oder die soziale Durchmischung feststellbar waren.

*Zu Frage 3:*

Solche und andere Einzelfragen werden bei einer allfälligen Umsetzung von Roadpricing zu einem späteren Zeitpunkt geklärt.

Bern, 4. Juli 2012

Der Gemeinderat