

Interpellation Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher, GB): Road-Pricing statt weitere Verteuerung des öffentlichen Verkehrs

Die Verkehrsinfrastrukturen der Strasse und des öffentlichen Verkehrs gelangen in Spitzenzeiten insbesondere im Morgen- und Abendverkehr an ihre Kapazitätsgrenzen. Mit Mobility-Pricing will der Bund die Überlastung der Verkehrsinfrastruktur in den Stosszeiten mildern. Dafür sollen Pilot-Projekte gestartet werden unter anderem auch im Grossraum Bern, der im Rahmen der Anhörung dafür Interesse gezeigt hat.

Wir unterstützen grundsätzlich das Prinzip „pay as you use“, das für die Definition von Mobility-Pricing sicher am relevantesten ist. Um den gesamten Mobilitätskonsum zu steuern, ist das Verursacherprinzip zentral. Aber die Idee, man könne die Überlastungsprobleme in den Hauptverkehrszeiten dauerhaft mit der Einführung einer zeitbezogenen Abgabeberehebung lösen, ist aus Sicht des Grünen Bündnisses nicht realistisch. Es stimmt, dass die Arbeitszeiten zunehmend flexibel sind und die Telearbeit zunimmt. Aber es wird immer noch Einschränkungen geben (insbesondere familienbedingte), die eine Verschiebung des Arbeits- oder Ausbildungsbeginns um zwei Stunden nicht erlauben. Und genau diese nicht verschiebbare Mobilität ist in erster Linie für die Überlastung in den Hauptverkehrszeiten verantwortlich. Um dieses Grundproblem zu lösen, müsste die Bepreisung in den Spitzenzeiten derart hoch ausfallen, dass sie für finanziell weniger gut gestellte Nutzer unerschwinglich wird. Die daraus resultierende soziale Ausgrenzung ist aber für das Grüne Bündnis inakzeptabel.

Es gibt unserer Ansicht andere Ziele, insbesondere im Umweltbereich, die wichtiger sind als „die Lösung der Probleme, die durch die Verkehrsüberlastung in den Hauptverkehrszeiten entstehen“ und für die eine Bepreisung in den Spitzenzeiten nur schwerlich die Lösung sein kann. Im Bereich der Umweltziele sehen wir in erster Linie eine Bepreisung basierend auf den durch die Fahrzeuge verursachten negativen Auswirkungen. Mit diesem Instrument wäre der motorisierte Individualverkehr teurer als der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr, was die Verlagerung des Verkehrs fördern und die Schadstoffemissionen verringern würde. Eine noch grössere Modalverschiebung liesse sich also nur erreichen, wenn die Mobilitätsbepreisung für die Strasse deutlich höher ausfallen würde als für den öffentlichen Verkehr.

Im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel gibt es bereits heute eine fahrleistungsbezogene Abgabeberehebung (z.B. Zugbillette) und eine zonenbezogene Abgabeberehebung (Tarifverbände). Diese Abgabesysteme lassen sich jederzeit anpassen, wobei darauf zu achten ist, dass die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel attraktiver gestaltet wird als der motorisierte Individualverkehr, was sich mit der Internalisierung der externen Kosten automatisch erreichen lässt. Die Entwicklung des Kilometerpreises für Autofahrer und für die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel über die letzten zehn Jahre muss möglichst rasch gestoppt werden, denn das Autofahren wird immer günstiger, während sich die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zunehmend verteuert.

Mobility Pricing ist ein Mittel, um die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr und vom öffentlichen Verkehr auf den Fuss- und Veloverkehr zu fördern, ohne mit dieser Verschiebung eine neue Mobilität zu schaffen. Wir sind aber der Meinung, dass die Frage des Fuss- und Veloverkehrs im Bericht zu wenig beachtet und analysiert worden ist. Immerhin ist der Fuss- und Veloverkehr die ökologischste Form der Mobilität und erfüllt die Klimaziele des Bundes am besten. Folglich ist es absolut richtig, dass er in allen vorgestellten

Konzepten von jeglichen Abgaben ausgenommen wird und daran sollte sich im weiteren Verfahren auch nichts ändern.

Da der Grossraum Bern als Standort für ein Pilotprojekt in Frage kommt, bitten wir den Gemeinderat folgende Fragen zu beantworten:

1. Autofahren wird immer günstiger, während sich die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zunehmend verteuert. Ist der Gemeinderat in Anbetracht dessen nicht auch der Meinung, dass nur ein Road-Pricing-Modell in Frage kommen darf?
2. Wie will sich der Gemeinderat für eine rasche rechtliche Grundlage beim Bund einsetzen, um die Verkehrsprobleme im Grossraum Bern mit Road-Pricing-Modellen selber lösen zu können?
3. Welche Massnahmen setzt und will der Gemeinderat in Zukunft umsetzen, um die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr und vom öffentlichen Verkehr auf den Fuss- und Veloverkehr zu fördern?
4. Welche Modellvariante für Strassenverkehr würde der Gemeinderat aus der Idee des Mobility-Pricings bevorzugen und aus welchen Gründen?
5. Welche Modellvariante für Schiene/öffentlicher Verkehr würde der Gemeinderat aus der Idee des Mobility-Pricings bevorzugen und aus welchen Gründen?

Bern, 30. Juni 2016

Erstunterzeichnende: Stéphanie Penher

Mitunterzeichnende: Seraina Patzen, Katharina Gallizzi, Ursina Anderegg, Regula Tschanz, Regula Bühlmann, Leena Schmitter, Cristina Anliker-Mansour

Antwort des Gemeinderats

Beim Mobility-Pricing handelt es sich gemäss Bundesamt für Strassen (ASTRA)¹ um eine „benutzungsbezogene Abgabe für Infrastrukturnutzung und Dienstleistungen im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr mit dem Ziel der Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage“. Als Ziel des Mobility-Pricing gilt: „Mit Mobility Pricing sollen verkehrsträgerübergreifend Verkehrsspitzen gebrochen und eine gleichmässiger Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen erreicht werden“.

Im Unterschied zum Mobility-Pricing fokussiert das Roadpricing auf die strassengebundene Mobilität. Gemäss der 2012 von Stadt, Regionalkonferenz und Kanton Bern publizierten Roadpricing-Studie² wird unter Roadpricing „die Erhebung von Abgaben für die Strassenbenutzung, welche (im weitesten Sinn) von der Fahrleistung abhängig sind, verstanden. Roadpricing ist ein Element von Mobility-Pricing, wobei Mobility-Pricing als Oberbegriff auch Parkplatzgebühren und die Tarife im öffentlichen Verkehr umfasst.“ Gemäss ASTRA³ umfasst Roadpricing ein breites Spektrum von der einfachen Maut für das Befahren eines Strassenabschnitts bis hin zu einer möglichen Umgestaltung des Finanzierungssystems des Strassenverkehrs.

Für den Gemeinderat steht gemäss seiner klima- und verkehrspolitischen Grundhaltung die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr im Mittelpunkt. Dazu kann Roadpricing - neben vielen anderen Massnahmen - einen Beitrag leisten. Das Brechen der Verkehrsspitzen auf Schiene und Strasse - worauf Mobility-Pri-

¹ Bericht des Bundesrates vom 29. Juni 2016: Konzeptbericht Mobility Pricing - Ansätze zur Lösung von Verkehrsproblemen für Strasse und Schiene in der Schweiz

² Bau-, Verkehrs und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE), Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Kommission Verkehr (RKBM) und Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern (TVS) (2012): Roadpricing in der Region Bern: Verkehrliche, finanzielle und rechtliche Aspekte

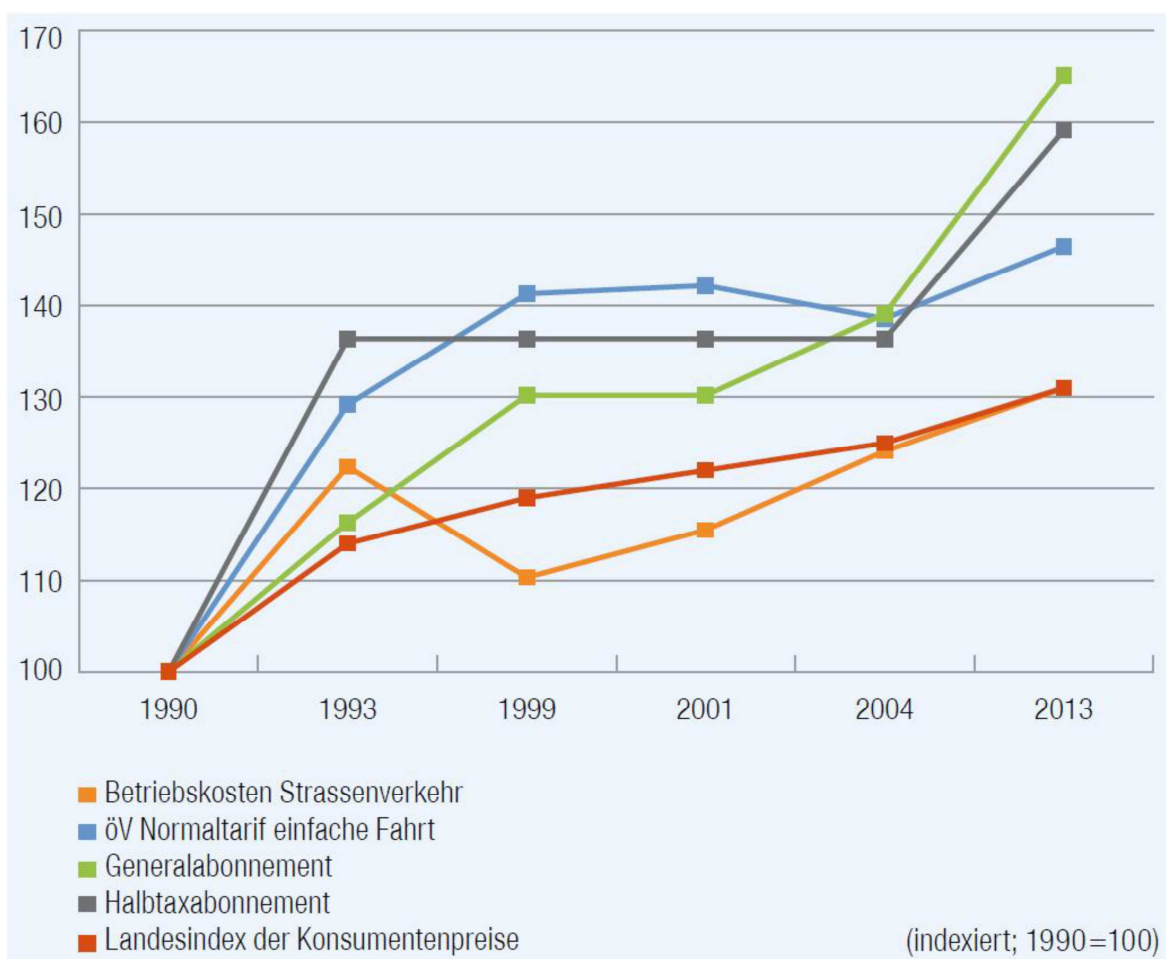
³ SVI-Forschungsprojekt 2001/523 (2006): Road Pricing Modelle auf Autobahnen und in Stadtregionen

cing zugeschnitten ist - steht hingegen für die Stadt Bern weniger im Vordergrund. Der Gemeinderat teilt daher die Auffassung der Interpellantin, dass sich Roadpricing für Bern wenn schon besser eignen würde als Mobility-Pricing. Gleichzeitig ist er aber der Überzeugung, dass kurz- und mittelfristig andere Massnahmen im Vordergrund stehen müssen, um die Mobilitäts Herausforderungen in Stadt und Region Bern bewältigen zu können - beispielsweise der geplante Ausbau des Bahnhofs Bern, das Tram Bern Ostermundigen, ein funktionierendes Verkehrsmanagement oder die laufenden Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs.

Vor diesem Hintergrund äussert sich der Gemeinderat zu den einzelnen Fragen wie folgt:

Zu Frage 1:

Der Gemeinderat stellt ebenfalls fest, dass die Preise im öffentlichen Verkehr stärker ansteigen als im motorisierten Privatverkehr. Dies wird beispielsweise im Angebotskonzept des Kantons Bern für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr 2018 - 2021⁴ wie folgt bestätigt:



Entwicklung ÖV-Tarife und Betriebskosten Strassenverkehr (Quelle: VöV und Preisüberwacher)

Ebenso teilt der Gemeinderat die Auffassung, dass es nicht zielführend ist, wenn die Kosten für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr weiter zunehmen. Der Gemeinderat beurteilt daher ein Modell mit Mobility-Pricing auch vor diesem Hintergrund eher skeptisch.

⁴ Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (2016): Angebotskonzept des Kantons Bern für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr 2018 – 2021, Seite 40

Zu Frage 2:

Der Gemeinderat hat sich seinerzeit zusammen mit dem Kanton und der Region stark für einen Roadpricing-Pilotversuch in der Region Bern eingesetzt. Dieses Engagement war nicht von Erfolg gekrönt und der Bundesrat hat sich nun entschieden, statt dessen Pilotversuche mit Mobility-Pricing durchzuführen. Losgelöst vom letztlich gewählten Pricing-Modell ist der Gemeinderat nach wie vor überzeugt, dass es sinnvoll ist, mit Pilotversuchen praktische Erfahrungen zu sammeln, bevor allenfalls über eine definitive Einführung entschieden wird. Sollte für den Raum Bern trotzdem wieder ein Roadpricing-Versuch zur Diskussion stehen, wird sich der Gemeinderat wie bis anhin mit dem Kanton und der Region abstimmen.

Zu Frage 3:

Der Gemeinderat hat sich in der Energie- und Klimastrategie⁵ und im STEK 2016⁶ ehrgeizige Ziele bezüglich der Mobilität in der Stadt Bern gesetzt. Dazu gehört insbesondere auch die Reduktion des Modal-Split-Anteils des motorisierten Individualverkehrs von heute 22 % auf 15 % im Jahr 2030 und damit eine Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr sowie auf den Velo- und den Fussverkehr. Nur so wird es möglich sein, den prognostizierten Mobilitätswachstum stadtvträglich abwickeln zu können. Damit diese Umlagerungsziele erreicht werden können, hat der Gemeinderat im STEK 2016, im Richtplan Fussverkehr⁷ und im Rahmen der Velo-Offensive zahlreiche Massnahmen definiert, die laufend geplant und umgesetzt werden und die - soweit es sich um grössere Infrastrukturvorhaben handelt - auch in das aktuelle Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK II) eingeflossen sind. Der Gemeinderat erlaubt sich für Einzelheiten den Verweis auf die entsprechenden Dokumente.

Zu Frage 4:

Der Konzeptbericht Mobility-Pricing des Bundesrats enthält folgende fünf Modellvarianten für die Bepreisung des Strassenverkehrs:

1. In der **Modellvariante Netz A: Nationalstrassen** wird für die Benutzung der Nationalstrassen (1. und 2. Klasse) eine Km-Abgabe erhoben.
2. In der **Modellvariante Netz B: Nationalstrassen zeitlich differenziert** wird ergänzend zur obenstehenden Variante zu Hauptverkehrszeiten und/oder an neuralgischen Stellen zusätzlich ein Km-Zuschlag erhoben.
3. In der **Modellvariante Zone-Netz-Zone A: Nationalstrassen und Agglomerationen zeitlich differenziert** wird für die Benutzung der Nationalstrassen (1. und 2. Klasse) eine Km-Abgabe und zu Hauptverkehrszeiten und/oder an neuralgischen Stellen zusätzlich ein Km-Zuschlag erhoben. Auf dem Strassennetz in den Agglomerationen wird zu Hauptverkehrszeiten ebenfalls ein Km-Zuschlag erhoben.
4. In der **Modellvariante Zone-Netz-Zone B: Nationalstrassen und Agglomerationen zeitlich differenziert** wird ergänzend zur obenstehenden Variante in den Agglomerationen eine Km-Abgabe erhoben.
5. In der **Modellvariante Gebiet: flächendeckend zeitlich differenziert** wird für die Benutzung aller öffentlichen Strassen eine Km-Abgabe sowie zu Hauptverkehrszeiten und/oder an neuralgischen Stellen ein Km-Zuschlag erhoben.

Der Gemeinderat hat zu diesen Varianten noch keine abschliessende Haltung entwickelt. Ein Pricing nur auf den Nationalstrassen (Variante Netz A und Variante Netz B) würde er jedoch als ungeeignet erachten, da solche Modelle mit Sicherheit zu Ausweichfahrten auf das städtische und das

⁵ Gemeinderat der Stadt Bern (2015): Energie- und Klimastrategie 2025 Stadt Bern - Energie- und klimapolitische Leitlinien 2015–2025

⁶ Gemeinderat der Stadt Bern (2016): Stadtentwicklungskonzept Bern 2016 (Stand Mitwirkung)

⁷ öffentliche Mitwirkung 2016; Auswertung läuft

regionale Strassennetz führen würden. Die übrigen Varianten dürften demgegenüber für einen Pilotversuch grundsätzlich denkbar sein. Der Gemeinderat wird zu den verschiedenen Varianten eine definitive Haltung entwickeln, sofern und sobald sich die Idee eines Pilotprojekts im Grossraum Bern konkretisieren sollte.

Zu Frage 5:

Der Konzeptbericht Mobility Pricing des Bunderats enthält folgende drei Modellvarianten für ein Pricing des öffentlichen Verkehrs:

1. In der **Modellvariante öV-Linie** werden auf einer oder mehreren besonders stark belasteten Bahn-/Bus-/Tramlinien im öffentlichen Personenverkehr örtlich und zeitlich differenzierte Tarife eingeführt. Das heisst, auf bestimmten, stark belasteten Linien oder Linienteilen und in Zeiten hoher Verkehrsbelastung zahlt der öV-Kunde höhere Tarife.
2. In der **Modellvariante öV-Zone** werden nicht nur auf bestimmten Linien, sondern in bestimmten besonders verkehrsbelasteten öV-Zonen von Städten oder Agglomerationen (z.B. Verbund, einzelne Tarifverbundzonen) örtlich, zeitlich und qualitativ differenzierte Tarife im Personenverkehr erhoben. Der Kunde zahlt also mehr für Fahrten auf stark belasteten Netzteilen, in Zeiten hoher Verkehrsbelastung und im Unterschied zum Linienmodell auch für qualitativ bessere Leistungen.
3. In der **Modellvariante öV-Netz** werden nicht nur auf einer Linie oder Zone, sondern auf dem gesamten öffentlichen Personenverkehr im Gebiet der Schweiz (Bahn, Bus, Schiff, Seilbahn) örtlich, zeitlich und qualitativ differenzierte Tarife eingeführt. Der öV-Kunde bezahlt entsprechend seiner Nutzung im Sinne eines „pay as you use“ mehr für Fahrten auf stark belasteten Netzteilen, in Zeiten hoher Verkehrsbelastung und für qualitativ bessere Leistungen.

Der Gemeinderat beurteilt ein Pricing-System, das die Nutzung des öffentlichen Verkehrs im Vergleich zum motorisierten Verkehr verteuert, grundsätzlich skeptisch, weil damit das von der städtischen Energie- und Verkehrspolitik angestrebte Umlagerungsziel konkurrenziert würde. Bei den verschiedenen zur Diskussion stehenden Varianten dürfte ein linienbezogenes Pricing kaum in Frage kommen, da sich dieses eher für Linien wie Bern-Zürich, nicht aber für einzelne Linien innerhalb einer Agglomeration eignet. Eine definitive Haltung wird der Gemeinderat jedoch auch hier erst entwickeln, wenn und falls die Randbedingungen für einen möglichen Pilotversuch in Bern konkret zur Diskussion stehen sollten. Dannzumal wird jedoch vorab die Grundsatzfrage zu entscheiden sein, ob die Stadt Bern an einem Pilotversuch teilnehmen will, welcher auch den öffentlichen Verkehr umfasst.

Bern, 26. Oktober 2016

Der Gemeinderat