

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

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 beschlossen<sup>1</sup>. 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 Region<sup>2</sup>, kann dazu beitragen, die regionalen und städtischen Ziele im Bereich Mobilität zu erreichen. Auf regionaler Ebene verlangt die Mobilitätsstrategie der Regionalkonferenz Bern Mittelland (RKBM)<sup>3</sup>, 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.<sup>4</sup>

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.

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

---

<sup>1</sup> [www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/uvek/medien/medienmitteilungen.msg-id-77534.html](http://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/uvek/medien/medienmitteilungen.msg-id-77534.html)

<sup>2</sup> Es werden in den Gemeinden Köniz und Muri Vorstösse mit gleichem Ziel eingereicht.

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

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

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

### **Antwort des Gemeinderates**

Der Inhalt der vorliegenden Motion betrifft einen Bereich, der in der Zuständigkeit des Gemeinderats liegt. Der Motion kommt deshalb der Charakter einer Richtlinie zu. Sollte die Motion erheblich erklärt werden, ist sie für den Gemeinderat nicht bindend. Er hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grads der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrags. Zudem bleibt die Entscheidungsverantwortung beim Gemeinderat.

#### *Vorgeschichte*

In seiner Antwort vom 22. März 2017 auf die Motion Fraktion GLP (Melanie Mettler): *Effizientere Nutzung der Verkehrsinfrastruktur mittels Mobility-Pricing* (2016.SR.000263) hielt der Gemeinderat fest, 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 (öV) auswirken. Da dies beim damaligen Pilotversuch nicht gewährleistet war, sprach sich der Gemeinderat gegen eine Teilnahme aus. Gleichzeitig hielt der Gemeinderat jedoch fest, dass er gerne bereit sei, sich bei Bund und Kanton für einen Versuch einzusetzen, sollte sich ein Pricing-Modell abzeichnen, das den ausgeführten Anforderungen entspreche.

#### *Neue Ansätze des Bundes bzgl. Mobility-Pricing*

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>5</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 öV als Ziele im Vordergrund stehen können. Entsprechend hat sich der Bundesrat für einen modularen Aufbau von Mobility-Pricing und auf 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. Bis Ende April 2020 hatten die Städte, Regionen und Kantone Zeit, ihr Interesse an der Teilnahme an einem Pilotversuch Mobility-Pricing anzumelden. Ziel der Pilotversuche ist es, erste Erfahrungen in der Praxis zu sammeln und auszuwerten, um offene Fragen klären und die Umsetzung konkretisieren zu können.

<sup>5</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)

### *Pilotprojekt der Stadt Bern*

Unter diesen 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. In dieser wird (erneut) die zentrale Bedingung festgehalten, dass das Projekt den motorisierten Individualverkehr (MIV) ins Zentrum rücken muss und nicht den öV verteuern darf. Mit der Einreichung dieser 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. In der zweiten Jahreshälfte 2020 ist – so die geäußerte Absicht des ASTRA – eine erste Besprechung der Projektskizze unter Einbezug von Kanton und Region vorgesehen. Denkbar ist, dass auch Regionsgemeinden einbezogen werden: Sowohl Muri<sup>6</sup> wie auch Köniz<sup>7</sup> haben ihr grundsätzliches Interesse an einem Pilotversuch politisch bekundet.

Der Gemeinderat ist somit der Forderung der beiden Motionärinnen bereits nachgekommen: Er hat beim Bund das Interesse für die Durchführung eines Pilotprojekts für Mobility-Pricing bekanntgegeben. Der Gemeinderat wird sich zudem auch weiterhin bei den relevanten Entscheidungsträgern für die Durchführung eines Pilotprojekts in der Stadt Bern einsetzen und den Stadtrat im Rahmen des Begründungsberichts über die Ergebnisse informieren.

Bezüglich den von den Motionärinnen aufgeführten, zu berücksichtigenden Randbedingungen kann Folgendes gesagt werden:

<sup>6</sup> [http://www.muri-guemligen.ch/fileadmin/muriquemligench/03\\_Politik/Parlament/Beschluesse/Beschl%C3%BCsse\\_23-06-2020.pdf](http://www.muri-guemligen.ch/fileadmin/muriquemligench/03_Politik/Parlament/Beschluesse/Beschl%C3%BCsse_23-06-2020.pdf) (überwiesene Motion)

<sup>7</sup> [https://www.koeniz.ch/public/upload/assets/16250/2020-05-25\\_Vorstoesse.pdf](https://www.koeniz.ch/public/upload/assets/16250/2020-05-25_Vorstoesse.pdf) (eingereichte Motion)

*Mobility Pricing in der Region Bern unterstützt die kommunalen und regionalen verkehrspolitischen Ziele.*

- Die Reduktion der Spitzenstundenbelastung auf den Strassen in der Stadt Bern und des innerstädtischen MIV, das Wechseln des Verkehrsmittels vom MIV auf öV, Velo- und Fussverkehr sowie die Privilegierung von Blaulichtorganisationen und Wirtschaftsverkehr sind alles kommunale und regionale verkehrspolitische Ziele.

*Mobility Pricing muss dazu beitragen, dass sich die Kostenschere zwischen immer teurerem öV und immer billigerem MIV schliesst.*

- Mit dem Schaffen finanzieller Anreize, die den Wechsel des Verkehrsmittels unterstützen, soll diese Kostenschere geschlossen werden. Zudem hat der Gemeinderat in der von ihm verabschiedeten Projektskizze ausdrücklich festgehalten, dass das Projekt den MIV ins Zentrum rücken muss und nicht den öV verteuern darf.

*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.*

- Klar ist nach dem Ausgeführten, dass das Projekt den öV nicht verteuern darf. Ob zu den angestrebten finanziellen Anreizen darüber hinaus auch eine Senkung der öV-Tarife zu den Randzeiten gehört, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch offen.

*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.*

- Zum heutigen Zeitpunkt ist noch nicht klar – und wird die Stadt Bern aller Voraussicht nach auch nicht selber bestimmen können –, welche Erträge ein Mobility-Pricing generieren würde und wer über diese wird verfügen können. Eine Zweckbindung im Sinne der Motionärinnen wäre jedoch sicher verfolgenswert.

#### *Mobility-Pricing im Kanton Bern*

Am 4. Juni 2020 hat der Grosse Rat des Kantons Bern den parlamentarischen Vorstoss «Durchführung eines Mobility-Pricing-Pilotversuchs im Kanton Bern» als Postulat<sup>8</sup> überweisen. Damit wurde der Regierungsrat u.a. mit den folgenden Punkten beauftragt:

- dem UVEK anzumelden, dass er im Kanton Bern oder in Teilen des Kantons einen Pilotversuch mit Mobility-Pricing durchführen möchte;
- die Städte und Gemeinden im Kanton Bern zu ermutigen, sich beim UVEK für die Durchführung eines Pilotversuchs mit Mobility-Pricing zu melden;
- Städte und Gemeinden im Kanton Bern zu unterstützen, die einen Pilotversuch mit Mobility-Pricing durchführen möchten.

Der Regierungsrat schreibt dazu, dass Mobility-Pricing grundsätzlich ein prüfenswerter Ansatz für eine nachhaltige Verkehrslösung sei, insbesondere für die Verkehrslenkung und die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen. Allerdings bestünden auch heute verschiedene noch offene Ausgestaltungsfragen, insbesondere bezüglich Einbezug des öffentlichen Verkehrs in ein solches System. Weiter hielt der Regierungsrat fest, dass sich der Kanton gegenüber Mobility-Pricing als mögliches künftiges Fiskal- und Steuerinstrument im Sinne der nachhaltigen Entwicklung nicht verschliessen werde, sondern durch einen Pilotversuch die offenen Fragen erproben lassen wolle.

---

<sup>8</sup><https://www.gr.be.ch/etc/designs/gr/media.cdwsbinary.DOKUMENTE.acq/35fd9c316d83480f9028c5d46660bc86-332/48/PDF/2020.RRGR.51-RRB-D-205119.pdf>

Einen flächendeckenden Pilotversuch im ganzen Kanton hält der Regierungsrat jedoch aus Ressourcengründen und aufgrund der Komplexität für derzeit nicht zielführend.

*Mobility-Pricing in der Region Bern*

In seiner Projektskizze hat der Gemeinderat ausdrücklich festgehalten, dass die Stadt Bern – sofern sich ein gemeinsamer Nenner finden lässt – ein regionales Mobility-Pricing-Pilotprojekt sehr begrüßen würde. Ein entsprechender Vorschlag des zuständigen Fachbereichs wurde in der Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern Mittelland (RKBM) diskutiert, jedoch aufgrund eines Mehrheitsbeschlusses der Kommission verworfen. Nach aktuellem Stand will die RKBM demnach kein regionales Mobility-Pricing-Pilotprojekt verfolgen.

**Antrag**

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion als Richtlinie erheblich zu erklären.

Bern, 26. August 2020

Der Gemeinderat