

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern**

Mercredi (matin) 23 novembre 2016

Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie

37 2016.RRGR.884 Motion 183-2016 Alberucci (Ostermundigen, pvl) Tarification de la mobilité: essai dans le canton de Berne

N° de l'intervention: 144-2016
Type d'intervention: Motion
Déposée le: 04.07.2016
Déposée par: Riem (Iffwil, PBD) (porte-parole)
Frutiger (Oberhofen am Thunersee, PBD)
Cosignataires: 0
Urgence: accordée le 08.09.2016
N° d'ACE: 1213/2019 du 2 novembre 2016
Direction: TTE

Non à la tarification de la mobilité dans le Grand Berne

Le Conseil-exécutif est chargé :

1. d'informer le Conseil fédéral, et plus exactement le DETEC, que le canton de Berne se retire du projet pilote prévu dans le Grand Berne ;
2. de donner un avis défavorable sur l'instauration de la tarification de la mobilité en procédure de consultation ;
3. si ce projet pilote devait être suivi d'autres projets,
 - 3a. de les présenter au Grand Conseil sous forme d'arrêtés soumis au référendum facultatif,
 - 3b. de les lui soumettre pour décision.
4. de renoncer à lancer un modèle cantonal de péage routier ou de tarification de la mobilité.

Développement :

Le Conseil fédéral a l'intention, à partir de 2019, de mener un projet pilote de tarification de la mobilité notamment dans le Grand Berne, pour autant que les Chambres fédérales adoptent la loi fédérale provisoire correspondante. Les surtaxes pénaliseraient surtout les pendulaires qui se rendent au travail en train ou en voiture aux heures de pointe. Les pendulaires et les élèves ne peuvent toutefois ni décider de leur lieu de travail ou d'étude ni de quand commence leur journée. Il ne faut pas se faire d'illusion, les écoles et les entreprises ne vont pas grandement modifier les heures de cours et de travail.

Après le refus de la hausse du prix de la vignette autoroutière, on est en droit de se demander si la tarification de la mobilité n'est pas un moyen de récolter de l'argent. Selon toute vraisemblance, la tarification de la mobilité ne sera pas compensée par une baisse du prix du carburant et du prix des billets de train pour les voyages en heure creuse. Le prix de base des billets de train et du carburant ne changera pas. Les pendulaires devraient par contre payer un supplément (5 CHF par jour ?) aux heures de pointe. En fin de compte, cette mesure générerait des recettes supplémentaires conséquentes.

On peut également se demander si la tarification de la mobilité conviendrait à Berne. La population de Londres (8,4 mio.) et de Stockholm (1,4 mio.) dépasse largement celle du Grand Berne. D'ailleurs, à Londres, seuls les tunnels sont payants. A Berne, la circulation n'a rien de comparable.

Jusqu'à présent, seul le Conseil-exécutif s'est exprimé sur ce projet. Etant donné sa portée, ce projet pilote devrait impérativement faire l'objet d'un débat politique plus large et il faudrait au moins le soumettre au Grand Conseil durant sa phase préparatoire, comme c'est le cas au niveau fédéral. La tarification de la mobilité suscitant un gros malaise dans la population, ce projet devrait être soumis au peuple.

En outre, en ville de Berne, les automobilistes subiraient une double peine : en effet, en vertu de l'article 56 de l'ordonnance sur les constructions, ils doivent déjà s'acquitter d'une taxe supplémentaire sur le stationnement, destinée à décharger le centre-ville. Ceci ne serait pas

compatible avec la tarification de la mobilité : Berne connaît déjà les taxes de stationnement les plus chères de Suisse.

N° de l'intervention: 183-2016
Type d'intervention: Motion
Déposée le: 12.09.2016
Déposée par: Alberucci (Ostermundigen, pvl)
(porte-parole)
Vanoni (Zollikofen, Les Verts)
Löffel-Wenger (Münchenbuchsee, PEV)

Cosignataires: 5
N° d'ACE: 1213/2016 du 2 novembre 2016
Direction: TTE

Tarification de la mobilité: essai dans le canton de Berne

Le Conseil-exécutif est chargé des mandats suivants :

1. Signaler à la Confédération l'intérêt du canton à participer à un projet pilote de tarification de la mobilité.
2. Faire en sorte que, dans le projet pilote et après, le système de tarification de la mobilité soit conçu de manière à n'avoir aucune incidence sur la quote-part de l'Etat.
3. Veiller à ce que l'objectif recherché à moyen terme ne soit pas seulement de désengorger les transports aux heures de pointe, mais aussi de contenir le développement des transports, de financer les infrastructures selon le principe de causalité et d'internaliser les coûts externes du transport.

Développement :

En Suisse, la mobilité est très largement subventionnée par la collectivité. C'est vrai en particulier pour le transport individuel motorisé (TIM), mais aussi pour les transports publics (TP). Avec pour conséquence que le prix pour l'usager est trop bas, autrement dit inférieur au prix réel et que la demande augmente trop fortement au sens où l'entend l'économie de marché. Cette distorsion des prix provoque une surcharge des modes de transport et divers problèmes :

- le développement à grands frais des infrastructures, un besoin qui persiste depuis des années et dont on ne voit pas la fin ;
- les embouteillages dont sont victimes les personnes qui, pour des raisons logistiques et surtout pendant le travail, sont tenues d'emprunter les liaisons rapides à certaines heures ;
- l'utilisation peu efficace des capacités limitées du système de transport ;
- l'aggravation de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores, l'augmentation du nombre d'accidents ;
- le mitage du territoire et le changement climatique.

Facteur aggravant, la part des coûts du transport que paie l'usager est souvent calculée in globo. La demande élevée aux heures de pointe le matin et le soir contraint à développer les infrastructures et à acquérir des véhicules supplémentaires de transport public. Mais le tarif à ces heures-là est le même qu'aux heures creuses. De plus, l'usager des autoroutes paie un forfait sous forme de vignette ; l'usager des transports publics aussi s'il a un abonnement. Une fois cette acquisition faite, l'usager n'a plus aucune raison financière de remettre sa pratique en cause. De plus, en utilisant beaucoup les transports publics, la personne qui a un abonnement bénéficie d'un rabais d'une ampleur injustifiée par rapport à celle qui se déplace peu (et qui n'a p. ex. pas d'abonnement).

La tarification de la mobilité permet de tenir compte du recours effectif aux transports. Le tarif peut varier selon l'heure, le lieu, le kilométrage ou le véhicule ; d'autres critères peuvent être pris en compte, pour favoriser par exemple les entreprises locales. S'il est global, le système de tarification de la mobilité permet d'atténuer considérablement les problèmes évoqués plus haut.

La preuve en a déjà été faite dans d'autres pays pour les transports publics ou pour les réseaux routiers.

Dans un communiqué du 30 juin, le Conseil fédéral a annoncé avoir chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) de réfléchir, avec le concours des cantons et communes intéressés, à la possibilité de mettre en place des projets pilotes. Il a pris cette décision sur la base des échos positifs suscités par le projet de rapport stratégique. Le canton de Berne doit saisir cette opportunité et prendre contact avec le DETEC pour mener un projet pilote. Ce qui s'inscrirait dans le droit fil du souhait exprimé par le Conseil-exécutif de mener rapidement des essais (voir le communiqué de presse du 10 septembre 2015).

Dès le stade du projet pilote, le système de tarification de la mobilité doit être conçu de manière à n'avoir aucune incidence sur la quote-part de l'Etat : la tarification de la mobilité va modifier les flux de financement du système de transport, mais elle ne doit pas permettre de financer des tâches publiques sans rapport avec les transports. Il faut donc mettre en place un mécanisme simple de restitution du surplus de recettes tiré de la tarification de la mobilité aux usagers des différents modes de transport.

A moyen terme, il faut en outre voir dans la tarification de la mobilité plus qu'un moyen de désengorger les transports aux heures de pointes. Il faut aussi exploiter le potentiel du système de contenir le développement des transports et de financer les infrastructures selon le principe de causalité. Les systèmes de financement actuels doivent être intégrés à la tarification de la mobilité ou remplacés par elle. D'un point de vue économique, il va de soi que les coûts externes générés par exemple par la pollution atmosphérique, les nuisances sonores et le changement climatique seront dans une plus grande mesure payés par ceux qui les provoquent. On pourrait à un stade ultérieur introduire une taxe d'incitation, qui serait entièrement restituée à la population tout entière.

Réponse commune du Conseil-exécutif

En matière de politique des transports, le péage routier et la tarification de la mobilité sont des concepts qui valent la peine d'être examinés. Depuis 1970, le trafic dans le canton de Berne a doublé. Les besoins des Bernois et des Bernoises en termes de mobilité augmentent continuellement et, partant, le trafic routier et ferroviaire également. Les infrastructures de transport sont surchargées à maints endroits aux heures de pointe, en particulier dans les villes et les agglomérations. Les réseaux de chemins de fer, de bus et de routes nationales sont aussi en partie saturés. Les embouteillages chroniques sont pénibles pour tous et génèrent des coûts pour les usagers et pour l'économie. De manière générale, les engorgements du trafic nuisent à l'accessibilité et donc à l'attrait des sites. La politique actuelle des transports mise principalement sur le développement des infrastructures et des offres pour lutter contre les goulets d'étranglement. Il s'agit là fondamentalement d'une approche efficace, mais qui occasionne au canton des frais élevés qui ne cessent d'augmenter. Ce développement exige par ailleurs une utilisation accrue de terres cultivables et porte atteinte à la nature et à l'environnement.

Plutôt que de développer les infrastructures de transport, le péage routier et la tarification de la mobilité constituent d'autres options prometteuses. Une adaptation et une hausse ciblées des taxes d'utilisation des infrastructures doivent permettre de mieux canaliser le trafic, d'opérer un transfert modal vers les transports publics lorsque cela est opportun, voire de réduire le trafic. Le péage routier et la tarification de la mobilité ne sont pas de nouveaux impôts et doivent donc être conçus de sorte à ne pas avoir d'incidence sur la quote-part de l'Etat. Les recettes sont employées spécifiquement pour moderniser les infrastructures de transport et allègent ainsi le budget de l'Etat. Elles peuvent aussi servir à réduire ou à supprimer d'autres taxes sur la circulation ou être restituées sous une forme appropriée à la population et à l'économie. La différence entre le péage routier et la tarification de la mobilité réside dans les modes de transport pris en compte : le péage met l'accent sur les infrastructures de la route, car c'est ce domaine qui pèche le plus compte tenu des embouteillages et des coûts externes. Il a déjà été

instauré dans différentes villes et régions du monde et aussi en Europe. Partout, les expériences sont positives. La tarification de la mobilité quant à elle intègre les transports publics en plus du réseau routier. Contrairement au péage routier, qui a fait ses preuves, elle laisse actuellement en suspens de nombreuses questions de conception concernant notamment la prise en compte des transports publics, par exemple la gestion des abonnements comme l'abonnement général. Pour l'heure, aucune mise en application systématique d'un modèle de tarification de la mobilité n'existe en Europe. Selon la proposition du Conseil fédéral, un tel système doit être testé dans certaines régions au cours des prochaines années dans le cadre de projets pilotes.

L'augmentation de la part du financement par les usagers au moyen de péages routiers ou de la tarification de la mobilité est controversée sur les plans social et politique. L'instauration de ces systèmes se révèle complexe et nécessite du temps. Au niveau fédéral, elle requiert l'intégration de bases juridiques dans la Constitution, ou dans la législation pour ce qui est des projets pilotes. Dans le canton de Berne également, elle implique impérativement l'édiction d'actes législatifs, et ce qu'il s'agisse du péage routier, de la tarification de la mobilité ou de projets pilotes. Soulignons que la Suisse connaît depuis 16 ans un péage routier, à savoir la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). Dans ce domaine aussi, les expériences sont concluantes. La RPLP a contribué notablement au transfert du trafic marchandises de la route au rail et au délestage correspondant du réseau routier, ainsi qu'au financement des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes. Elle constitue aujourd'hui un élément essentiel de la politique suisse des transports et allège également les budgets des cantons, qui comprennent une part des recettes tirées de la redevance.

En 2009, le Conseil-exécutif s'est penché sur les possibilités d'instaurer un péage routier dans le Grand Berne avec le concours de ce dernier et de la Ville de Berne. Les effets sur le trafic et en termes financiers d'un péage routier dans l'agglomération de Berne ont été examinés sur la base de modèles concrets¹. Les résultats de l'étude sont prometteurs : la mise sur pied d'une taxe d'utilisation de cinq francs par jour permettrait de réduire de 15 à 20 pour cent le trafic routier. Les recettes nettes ainsi générées seraient de l'ordre de 230 millions de francs. Si un péage routier de ce type était aujourd'hui instauré dans le Grand Berne, les fonds ainsi récoltés permettraient par exemple de préfinancer l'élimination du goulet d'étranglement sur la route nationale entre Berne-Wankdorf et Muri ou de financer des projets tels que la rénovation de la gare de Berne et le Tram Bern Ostermundigen. Au niveau du compte de résultats, les dépenses de l'Office cantonal des ponts et chaussées et de la Police cantonale en matière de routes cantonales ainsi que l'offre de transport public dans le Grand Berne pourraient être financées par des recettes tirées du péage routier. Le budget cantonal serait ainsi allégé de plusieurs centaines de millions de francs par an.

Sur la base des conclusions de cette étude, le Conseil-exécutif a informé le Conseil fédéral par sa prise de position du 9 septembre 2015 qu'il était en principe disposé à mener un projet pilote de péage routier dans le Grand Berne. En revanche, il rejette un projet pilote de tarification de la mobilité, lequel a désormais la priorité selon les nouvelles propositions du Conseil fédéral. Comme nous l'avons déjà indiqué, il faudra encore résoudre beaucoup de questions avant de pouvoir intégrer les transports publics à ce système.

Le Conseil-exécutif considère que le péage routier et la tarification de la mobilité sont des pistes intéressantes pour la politique future des transports en Suisse. Ils sont efficaces, permettent d'éliminer les engorgements et d'améliorer l'exploitation des infrastructures de transport actuelles, par exemple en réduisant les pics de fréquentation. Il rejette l'interdiction catégorique de ce genre de systèmes, telle qu'elle est demandée dans la motion 144-2016.

Les questions posées appellent les réponses suivantes :

Motion 144-2016 :

¹ http://www.be.ch/portal/fr/index/mediencenter/medienmitteilungen.assetref/dam/documents/portal/Medienmitteilungen/de/2012/03/2012-03-09-bericht_roadpricing_.PDF

1. Le Conseil-exécutif rejette la participation du Grand Berne au projet pilote de tarification de la mobilité en raison des nombreuses questions ouvertes sur la conception du système concernant les transports publics.
2. Le Conseil-exécutif estime qu'il n'est pas raisonnable que le parlement dicte au canton dès à présent et, le cas échéant, de nombreuses années à l'avance, le comportement à adopter par rapport à des consultations à venir, alors même que celui-ci n'a pas connaissance des futurs projets ni des conditions générales.
3. Comme nous l'avons déjà indiqué, l'instauration de la tarification de la mobilité ou d'un péage routier exige une base légale au niveau cantonal. Selon l'article 65 de la loi du 4 juin 2008 sur les routes 4 (LR ; RSB 732.11), l'utilisation des routes est gratuite. La mise en place d'un péage routier requiert une modification de l'article 65 LR ou la création d'une base légale ad hoc dans une autre loi cantonale. Cela vaut également pour les projets pilotes. Dans un cas comme dans l'autre, le parlement se déterminera au sujet de l'instauration du système et les arrêtés correspondants seront soumis à la votation facultative.
4. Ainsi que nous l'avons précisé en introduction, le Conseil-exécutif considère le péage routier et la tarification de la mobilité comme des concepts d'avenir intéressants en matière de politique des transports. Il rejette l'interdiction catégorique de tels systèmes.

Motion 183-2016 :

1. Comme déjà mentionné à la réponse 1 de la motion 144-2016, le Conseil-exécutif s'oppose à la participation au projet pilote de tarification de la mobilité.
2. Le Conseil-exécutif soutient la demande formulée dans la motion, selon laquelle les systèmes dont il est question ici doivent être conçus de sorte à ne pas avoir d'incidence sur la quote-part de l'Etat.
3. Fort de la stratégie de mobilité globale du canton (éviter l'augmentation du trafic, transférer et gérer ce dernier), le Conseil-exécutif s'engage depuis des années pour contenir le développement des transports au moyen de différentes mesures. Internaliser les coûts externes du transport et financer les infrastructures selon le principe de causalité en font aussi partie. Le péage routier et la tarification de la mobilité sont susceptibles d'y contribuer.

Proposition du Conseil-exécutif :

Vote point par point

Chiffre 1: Rejet

Chiffre 2: Adoption

Chiffre 3: Adoption

Délibération groupée

Le président. Bei den Traktanden 36 und 37, die gemeinsam beraten werden, geht es um Motionen von Grossrat Riem (BDP) und von Grossrat Alberucci (glp). Wir führen eine freie Debatte. Der Regierungsrat will punktweise abstimmen lassen. Ich gebe den Motionären das Wort, zuerst Grossrat Riem.

Bernhard Riem, Iffwil (PBD). Vor einem Jahr bin ich erschrocken: Der Regierungsrat hat beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) sein Interesse an einem Pilotprojekt für Mobility-Pricing angemeldet. Das Hauptanliegen meiner Motion ist, Pilotprojekte im Raum Bern zu verhindern. Es freut mich, dass es sich der Regierungsrat anders überlegt hat und die Ziffern 1 und 3 annehmen will. Ich bin nicht gegen neue Verkehrsfinanzierungen. Mobility-Pricing könnte durchaus die Verkehrsspitzen glätten. Es könnte analog zur Schwerverkehrsabgabe im Transportgewerbe die Kosten gerechter verteilen und die Effizienz im Verkehr erhöhen. Für einen derart umfassenden Systemwechsel, bei dem der Verkehr

über den Preis besser gesteuert wird, braucht es aber mehr als an jeder Ecke einen Blitzkasten und eine zusätzliche Abgabe. Eine solche Verkehrsabgabe ist nie ganz staatsquotenneutral, wie es die andere Motion verlangt. Die Einnahmen müssten für die Verwaltung und den Unterhalt des Systems aufgewendet werden – ein klassischer Ausbau der Staatsaufgaben. Ein grundlegender Wechsel in der Verkehrsfinanzierung schliesst den ÖV ein und hinterfragt die bestehenden Abgaben, zum Beispiel die Autobahnvignette, die Motorfahrzeugsteuer, das General-Abo und das Halbtax-Abo. Ein Systemwechsel der Verkehrsfinanzierung braucht umfassende nationale Lösungen, keine regionalen. Es ist eine Herkulesaufgabe für die nationale Politik und keine Aufgabe für die Kantone und Städte. Aus diesem Grund ziehe ich Ziffer 2 meiner Motion zurück. Wenn die Thematik national angegangen wird, soll sich der Regierungsrat in Vernehmlassungen nach seiner Überzeugung äussern können.

In der Antwort sagt der Regierungsrat, dass mit rund 5 Franken pro Tag eine Wirkung erzielt werden könne. Das ist für Menschen mit unelastischen, fremdbestimmten Arbeitszeiten sehr viel Geld – nicht nur für die Autofahrenden, sondern auch für die Schüler: mehr als 1000 Franken pro Jahr für die Pendler. Das Hauptproblem einer – ich betone – regionalen Verkehrsabgabe ist jedoch die Grenzziehung. Die Grenzen zwischen Gebieten mit zeitlich differenzierten Preisen schaffen Ungleichheiten beispielsweise zwischen den Regionen und auch den Gewerbebetrieben. Und das sind nur zwei Beispiele. Deshalb bin ich gegen ein Pilotprojekt im Raum Bern. Unser Wirtschaftsraum darf nicht mit zusätzlichen Abgaben einseitig belastet werden. Der Raum Bern steht in Konkurrenz zu andern Wirtschaftsräumen. Mit lokal begrenzten Abgaben reduzieren wir die Standortattraktivität. Unser Kanton hinkt der Wirtschaftsentwicklung der Metropolitanräume hinterher. Bern hat keine Mittel für Experimente. Ein Pilotversuch dauert mehrere Jahre. Es ist bezeichnend, dass sich die Städte, Basel, Zürich und Lausanne nicht beteiligen wollen. Sie haben nicht weniger Verkehrsprobleme.

Für viele ist Mobility-Pricing gleich Road-Pricing. Da haben wir ein weiteres unnötiges Problem. Glauben Sie wirklich, dass die Einführung einer neuen Abgabe von der Stimmbevölkerung im Kanton Bern angenommen würde – von einer Stimmbevölkerung, die mit dem Volksvorschlag eine sinnvolle Motorfahrzeugsteuer beerdigt und eine Erhöhung der Autobahnvignette abgelehnt hat? Es lohnt sich nicht, in dieses verkehrspolitische Minenfeld zu geraten und Kraft zu investieren. Bern ist keine Grossstadt; der Kanton hat wichtigere Prioritäten. Aus diesen Gründen halte ich an Ziffer 4 fest. Der Kanton soll auf eigene Modelle für Road-Pricing oder Mobility-Pricing verzichten. Übrigens bringt die Glättung von Verkehrsspitzen weder der Energiewende noch der Lebensqualität von lärmgeplagten Anwohnern etwas.

Unser Anliegen zusammengefasst: Ziffer 1, kein Pilotversuch im Raum Bern; Ziffer 2 ziehe ich zurück; Ziffer 3, Zustimmung, und mit Ziffer 4 halte ich daran fest, dass wir keine kantonseigenen Modelle brauchen. Ich danke für die Aufmerksamkeit und die Unterstützung.

Le président. Normalerweise muss man vorgängig informieren, wenn man etwas zurückziehen will. Ich bin deswegen gerade in Diskussion mit der Rechtsberatung. Das Reglement ist aber etwas schwammig, und es geht um eine einzelne Ziffer. Ich lasse es deshalb zu: Ziffer 2 ist zurückgezogen. Ich gebe nun das Wort dem Mitmotionär, Grossrat Frutiger.

Ueli Frutiger, Oberhofen (PBD). An dieser Stelle noch die Überlegungen eines Landeises, eines Bürgers aus einer Region ausserhalb der Stadt Bern. Die Raumplanung will vor allem die Konzentration und die Entwicklung in den Zentren fördern. Dies nicht zuletzt, um Kulturland und Landschaft zu schonen. Ich unterstütze dieses Anliegen voll und ganz. Es ist aber auch eine Tatsache, dass die Hauptstadregion und die Stadt Bern immer darum kämpfen, dass es da passiert, wenn es darum geht, eine Schule oder eine Organisation anzusiedeln. Aus meiner Sicht beisst sich das ein Stück weit mit dem vorliegenden Thema. Die Fachhochschule ist dabei ein Stichwort; das haben wir vorhin schon erwähnt. Wer von auswärts kommt, hat keine Wahl, wohin er geht. Er muss in Bern in die Gewerbeschule oder in die Schule gehen. Vielfach kann er auch die Zeit nicht wählen; der Stundenplan ist gegeben. Die Handwerker müssen in Gottes Namen um 7 oder 7.30 Uhr zu arbeiten beginnen. Sie können nicht erst um 10 Uhr anfangen und dafür bis um 22 Uhr bleiben. All das sind aus meiner Sicht Punkte, die ein Road-Pricing oder ein Mobility-Pricing verunmöglichen. Deshalb bin ich der Meinung, dass man nicht darauf eintreten darf. In dem Sinn empfehle ich dem Rat, die Motion so anzunehmen, wie es Grossrat Riem vorhin dargelegt hat. Dies nicht zuletzt, um zwischen Stadt und Land keine Gräben zu öffnen.

Le président. Das Wort hat der Motionär der zweiten Motion, Grossrat Alberucci.

Luca Alberucci, Ostermundigen (pvl). Ich bin kein Landei, sondern ein Agglo-Kind, und als solches bin ich der Meinung, das Mobility-Pricing für all die Probleme, die wir im Verkehr haben, durchaus ein Lösungsansatz ist. Die Probleme werden sicher nicht abnehmen, sondern werden in Zukunft eher zunehmen. Ich danke dem Regierungsrat für die in weiten Teilen sehr erfreuliche Antwort. Alle Gründe für ein Mobility-Pricing und alle seine Vorzüge werden in schon fast überschwänglichen Ton ausgeführt und diskutiert. Für mich ist indessen unverständlich, dass der Regierungsrat anschliessend aus dieser an sich korrekten Analyse nicht die richtigen Schlüsse zieht und die Ablehnung von Ziffer 1 empfiehlt, nämlich jetzt konkret Interesse an einem Pilotprojekt zu bekunden, nicht schon unnötigerweise die Türe zuzuschlagen und zu versuchen, diese Schiene weiterzuverfolgen.

Wie der Regierungsrat in seiner Antwort sagt, hat sich der Verkehr im Kanton Bern seit 1970 mehr als verdoppelt. Ein Ende dieser Zunahme ist nicht absehbar, wenn wir bei den alten Rezepten bleiben. Mit jedem Engpass, den wir mit teuren Infrastrukturbauten beseitigen, entsteht irgendwo an einer anderen Stelle ein neuer Engpass. Worauf läuft das hinaus? Es läuft auf immer mehr Beton hinaus, immer mehr Dichtestress, mehr Umweltbelastung, unzufriedenere Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und letztlich auch auf eine immer prekärere Finanzsituation, weil bekanntlich die Infrastrukturbauten finanziert werden müssen. Es braucht einen Richtungswechsel. Mobility-Pricing geht in die richtige Richtung und bietet Lösungsansätze für Probleme, die ohne diesen Richtungswechsel zwingend auf uns alle zukommen. Da ist beispielsweise das Problem, dass wir einen grossen Teil der teuren Infrastruktur, über die auch der Rat immer wieder befindet und für die er Kredite spricht, wegen lediglich drei bis vier Stunden Spitzenbelastung an Werktagen haben. Wenn wir nicht in der Lage sind, den Pendlerverkehr zeitlich umzulagern oder ihn mittelfristig sogar zu verhindern, werden wir inskünftig immer mehr Geld der öffentlichen Hand für diese paar Stunden ausgeben müssen. Mobility-Pricing fördert eine zeitgemässe, moderne Arbeitsgestaltung in Form von Home Office und flexiblen Arbeitszeiten. Im Übrigen würden diejenigen Berufsgattungen, die kein Home Office machen können – zum Beispiel Handwerker –, entsprechend entlastet werden. Ich kann mir vorstellen, dass sich jeder Handwerker nervt, wenn er am Morgen im Zug noch zehn «Bürogummis» neben sich sitzen hat.

Aus meiner Sicht ist Mobility-Pricing auch regionalpolitisch interessant, denn es vermindert die Zentralisierungstendenzen, welche die Motionäre der anderen Motion vorhin kritisiert haben. Es ist interessant für die überlastete Agglomeration, aber auch für die Randregionen – meines Erachtens eine Win-win-Situation. Obwohl das Mobility-Pricing staatsquotenneutral ausgestaltet werden soll, bin ich fest davon überzeugt, dass es mittelfristig den Finanzhaushalt entlasten können wird. Alle diese Vorteile hat der Bundesrat erkannt und hat im Sommer in einem veröffentlichten Konzeptbericht nachdrücklich auf die Vorteile des Mobility-Pricing hingewiesen. Und wohlgemerkt: Die BDP Schweiz hat sich sehr positiv über diesen Konzeptbericht geäussert und hat ihr Interesse an einem schweizweiten Mobility-Pricing bekundet. Es ist für mich unverständlich, dass die Kantonalsektion dieser Idee nicht folgt. Wir sehen in diesem Pilotprojekt grosse Chancen.

Ich wiederhole: Es ist ein Pilotprojekt, und es geht darum, Interesse zu bekunden. Wir sind der Meinung, dass man jetzt diese Türe nicht zuschlagen sollte. Der Regierungsrat hat, wie ich vorhin sagte, die Vorteile von Mobility-Pricing richtig erkannt; er zieht jedoch nicht die richtigen Schlüsse. Der Grund dafür ist, dass Mobility-Pricing im Gegensatz zum Road-Pricing nicht praxiserprobt sein soll. Genau das ist für mich ein Grund, an Ziffer 1 festzuhalten, jetzt das Interesse an einem Pilotprojekt zu bekunden und quasi die Vorteile, die ein solches Konzept bieten könnte, zu nutzen und allfällige Nachteile frühzeitig zu erkennen und auszumerzen. Ich hoffe, dass der Grosse Rat den Mut aufbringt, dem zukunftssträchtigen Konzept wohlgesinnt gegenüberzustehen, und dass er die Motion von glp und Mitmotionären in allen Punkten annimmt und überweist. Sollten wir Ziffer 1 nur als Postulat durchbringen können, wäre ich selbstverständlich bereit, sie in ein Postulat zu wandeln. Ich bitte die Fraktionssprecher, mir entsprechende Signale zu geben, damit ich richtig entscheiden kann.

Ruedi Löffel, Münchenbuchsee (PEV). Wer sich ab und zu während der Stosszeiten auf der Strasse oder im ÖV auf der Schiene bewegt, kennt die Problematik. Vielfach sind die Verkehrswege und ebenso die Verkehrsträger überlastet und man steht im Stau, man steht im Bus, man steht im Zug. Namentlich das Stehen im Stau kostet viel Geld, gerade auch für Landeier, die vielleicht irgendwo in Stadtnähe als Handwerker etwas erledigen sollten. Bis jetzt haben die Politik und auch

die Bevölkerung auf die Problematik und die Herausforderung eigentlich immer gleich reagiert, nämlich mit Ausbauen. Die Verkehrswege wurden ständig ausgebaut, neues Rollmaterial wurde angeschafft, die Kapazität und die Frequenz wurden erhöht. Uns allen ist wohl klar, dass es nicht unendlich so weitergehen kann. Der Viertelstundentakt ist für uns in Münchenbuchsee wahnsinnig komfortabel und gut, aber irgendwann wird das System an seine Grenzen kommen. Fünfminutentakt ist vermutlich an den meisten Orten nicht möglich, und auch auf den Strassen lösen wir das Problem nicht mit immer neuen, breiteren Verkehrswegen. Das Problem ist unsere hohe Mobilität, die immer noch steigt, und zwar sowohl auf der Strasse wie auch auf der Schiene. Wir müssen endlich beginnen, uns über die Ursachbekämpfung Gedanken zu machen, und müssen aufhören, nur Symptombekämpfung zu betreiben, indem wir die Verkehrswege ausbauen. Früher oder später kollabiert sonst das System, und dann hat niemand mehr etwas davon.

Bis jetzt sprach man von Road-Pricing als Lösungsansatz. Das wird in grossen Städten bereits angewendet und man hat positive Erfahrungen damit gemacht. Aus unserer Sicht und auch aus meiner persönlichen Sicht ist es falsch, nur die Strasse in die Überlegungen einzubeziehen und sich nur über Road-Pricing Gedanken zu machen. Wir haben ein umfassendes Mobilitätsproblem, und das müssen wir auch umfassend angehen. Deshalb ist es richtig, dass wir anfangen, von Mobility-Pricing zu sprechen. In ihrer Antwort lobt die Regierung das Konzept, das ein theoretisches Konzept ist, als vielversprechend und sagt dann, es gebe sehr viele offene Fragen. Deshalb ist man dagegen, beim Bund das Interesse anzumelden. Unsere Motion fordert, dass der Kanton beim Bund Interesse anmeldet, bei einem solchen Pilotprojekt mitzumachen. Aus meiner Sicht geht es genau darum, alle diese Fragen, auch diejenigen, die von den beiden Herren von der BDP angesprochen wurden, zusammen mit dem UVEK aufzulisten, sich damit zu beschäftigen und sich Gedanken über eine Lösung zu machen. Wir fordern nicht, der Kanton solle sich jetzt an einem Mobility-Pricing-Pilotprojekt beteiligen. Wir fordern, dass er sein Interesse anmeldet. Ich bin sehr froh, dass Grossrat Riem gesagt hat, es gehe nicht darum, die Problematik nicht bekämpfen zu wollen, sondern es gehe um die befürchteten wirtschaftlichen Folgen. Mir ist klar, dass wir als Kanton auch Forderungen stellen würden, wenn wir uns an einem Pilotprojekt beteiligen würden, um allfällige Nachteile abzufedern. Merci, wenn Sie mithelfen.

Bruno Vanoni, Zollikofen (Les Verts). Als Mitmotionär der Grünen möchte ich mit einer Publikation anfangen, die für alle Nichtgrünen sicher unverdächtig ist. Sie hatten sie vermutlich letzte Woche alle ebenfalls in der Post: eine teure Publikation, verteilt von den Strassenverkehrsverbänden, finanziert vor allem von Strassenbaufirmen. Mit Interesse habe ich dort gelesen, dass der ACS laut seinem Präsidenten – SVP – Mobility-Pricing grundsätzlich positiv findet. Besonders interessant war ein Interview mit Bundesrätin Doris Leuthard, in dem sie sich ebenfalls sehr positiv über Mobility-Pricing geäussert hat. Sie hat aber auch angefügt: «Mobility-Pricing ist ein langfristig angelegtes Konzept, das gut geprüft werden muss. Es stellen sich viele Fragen, etwa zu den Auswirkungen auf Gesellschaft und Wirtschaft.» Ganz ähnlich klingt es gemeinsamen Stellungnahme des Regierungsrats zu den beiden gegensätzlichen Motionen, die wir an dieser Stelle besprechen. Es wird grundsätzlich sehr viel Positives gesagt. Aber dann heisst es, es seien noch viele Ausgestaltungsfragen offen, und deshalb könne und wolle man am Pilotversuch für Mobility-Pricing nicht teilnehmen. Für Bundesrätin Doris Leuthard – und damit komme ich auf das Interview zurück – sind genau die offenen Fragen der Grund, weshalb man solche Pilotprojekte durchführen muss. Sie sagte im Interview: «Um Erfahrungen zu sammeln, werden wir als Nächstes mit den interessierten Gemeinden und Kantonen die Möglichkeit von Pilotprojekten prüfen.» Wir sind der Meinung, dass der Kanton Bern bei diesen Prüfungen und Abklärungen dabei sein und bei der Ausgestaltung der Rahmenbedingungen der Pilotprojekte mitreden können sollte, denn sie sollen gerade auch die offenen Fragen klären helfen. Wer da nicht mitreden will, muss anschliessend einfach übernehmen, was andere vorgespart haben.

Es geht um ein langfristiges Konzept, und deshalb möchte ich noch auf eine langfristige, weitsichtige Perspektive aufmerksam machen. Heute werden die Strassen, bekanntlich ein Teil der gesamten Verkehrsinfrastruktur, aus den Zuschlägen auf Abgaben auf dem Benzin- und Dieselpreis finanziert. Wenn in den nächsten Jahren der Umstieg auf Elektroautos so vorankommt, wie man es gerne hätte oder prognostiziert, brechen diese Einnahmen weg. Mobility-Pricing könnte ein Instrument sein, um die nötigen Einnahmen für die Strassen und überhaupt für die ganze Verkehrsinfrastruktur sowie deren Unterhalt zu sichern. Das ist ein Grund mehr, weshalb wir bei den Pilotversuchen mitmachen sollten. Vor allem ist es ein zwingender Grund dafür, dass wir die Türe nun nicht zuschlagen dürfen. Deshalb sagen die Grünen ja zur Motion von Grossrat Alberucci und

nein zur BDP-Motion.

Le président. Wir kommen zu den Fraktionssprechern.

Daniel Klauser, Berne (Les Verts). Wenn man den Motionären zuhört, könnte man meinen, Mobility-Pricing sei etwas völlig Neues. In der Schweiz haben wir das aber schon: Mobility-Pricing ist nichts anderes als eine leistungsabhängige Verkehrsabgabe. Mit der LSVA haben wir dies im Schwerverkehr bereits. Mobility-Pricing ist also nichts komplett Neues; vielmehr diskutiert man nun eben, leistungsabhängige Verkehrsabgaben nicht nur auf dem Schwerverkehr zu erheben, sondern sie auf den Privatverkehr auszudehnen. Grossrat Vanoni hat den Hauptgrund vorhin genannt: Durch die Elektrifizierung im Verkehrsbereich fällt die Haupteinnahmequelle, die Treibstoffzölle, mittelfristig weg oder wird stark reduziert. Es braucht daher schlichtweg eine neue Finanzierung. Das ist auch die Hauptmotivation dafür, dass von Bundesseite und vonseiten einer bürgerlichen Bundesrätin das Thema Mobility-Pricing gepusht wird. Früher oder später braucht es eine neue Verkehrsfinanzierung. Ich würde behaupten, dass das auch aus bürgerlicher Sicht notwendig ist.

Es ist richtig, dass noch sehr viele Fragen zur detaillierten Ausgestaltung offen sind. Das ist ganz klar. Der Motionär der ersten Motion, Grossrat Riem, sagte, es sei eine Herkulesaufgabe, die man nicht regional lösen sollte, sondern gleich national. Würde der Bund Mobility-Pricing gleich national einführen, wären diejenigen Leute, die es kritisieren, die ersten, die sagen würden, es sei so kompliziert, dass man es erst in einem Pilotversuch testen müsse. Jetzt, da man zuerst einen Pilotversuch macht, heisst es, derartige regionale Pilotversuche brächten nichts; man sollte sie gleich national machen. Gerade weil es eine komplexe Angelegenheit ist und im Detail durchaus noch viele Fragen gelöst werden müssen, ist das Vorgehen des Bundes, zuerst regionale Pilotversuche zu machen, richtig. Wenn man regionale Pilotversuche macht, ist es in der Tat so, dass gewisse Aspekte nicht getestet werden können. Wenn man beispielsweise nationale Billette wie das GA hat, wäre es sicher nicht realistisch, wenn sie in diesen Regionen nicht gültig wären.

Was sind die Vorteile einer leistungsabhängigen Verkehrsabgabe? Es gibt eine verursachergerechte Kostenverteilung, was eigentlich ein sehr marktwirtschaftlicher Ansatz ist. Deshalb müssten die Bürgerlichen dafür durchaus Sympathien haben. Es gibt Anreize, sich so zu verhalten, dass die Verkehrsbelastung geglättet wird; es gibt auch Anreize zur Verkehrsvermeidung. Das führt zu einer effizienten Auslastung der Infrastruktur. Es ist genau gleich wie im Stromnetz: Dort versucht man ebenfalls, die Spitzen zu glätten, um die «Stromautobahnen» besser auszulasten, damit Ausbauten vermieden werden können. Es gibt aber auch Nachteile und offenen Fragen. Wie bereits erwähnt wurde, gibt es auch Leute, die ihren Arbeitsbeginn nicht einfach verschieben können. Es gibt Leute mit Schichtarbeit, zum Beispiel in Spitälern; Schüler mit fixem Unterrichtsbeginn oder Leute im Detailhandel, die nicht erst um 9 Uhr dort sein können, wenn der Laden um 8 Uhr öffnet. Das sind in der Tat Fragen, die im Rahmen eines Pilotversuchs betrachtet werden müssen und die Lösungen erfordern.

Ein weiteres wichtiges Element ist die Frage der Transparenz. Wenn man die Ziele von Mobility-Pricing erreichen will, müssen die Leute verstehen, wie es funktioniert. Das ist ein sehr heikler Punkt. Auf der einen Seite will man ein System, das verursachergerecht sein soll. Das muss sehr detailliert ausgetüftelt sein. Und auf der anderen Seite soll es auch verständlich sein, also möglichst einfach. Das sind zwei Ansprüche an ein solches System, die sich potenziell widersprechen. Es ist daher wichtig, einen guten Mittelweg zu finden. Gerade deshalb ist es wichtig, dass wir Pilotversuche machen können. Die Transparenz und die Verständlichkeit eines solchen Systems sind ein sehr wichtiger Punkt. Ich komme zum Fazit: Mobility-Pricing wird irgendwann in irgendeiner Form kommen. Damit man es schlau einführen kann, ist es wichtig, Pilotversuche machen zu können. Deshalb unterstützen die Grünen die zweite Motion und lehnen die erste in allen Punkten ab.

Le président. An dieser Stelle begrüsse ich wiederum eine Schulklasse: die Klasse FaBeK 15D, Fachangestellte Betreuung Kind, der BFF Bern. Sie behandeln momentan das Thema «Demokratie und Mitgestaltung» und sind in diesem Zusammenhang hier zu Gast, und zwar unter der Mitorganisation von Grossrat Näf und Grossrätin Linder. Ich wünsche Ihnen viel Spass und Erkenntnisse bei uns im Rat. (*Applaudissements*)

Martin Aeschlimann, Berthoud (PEV). Die Mobilität in der Schweiz wächst. Das haben wir schon gehört. Modellrechnungen prognostizieren eine Zunahme bis ins Jahr 2030 um rund ein Viertel.

Eine grosse Herausforderung wird dabei im MIV wie auch im ÖV die stark schwankende Auslastung sein. Das erfahren wir jeden Morgen und jeden Abend. Das neue Modell, Mobility-Pricing, soll die Auslastung beider Systeme glätten. Der Bundesrat schreibt dazu: «Mobility-Pricing ist für den Bund in erster Linie ein Instrument zur Lösung von Kapazitätsproblemen und nicht zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur.» Aus der Sicht der EVP-Fraktion braucht es nebst einer Glättung der Auslastungsspitzen auch eine Lenkung, damit wir dem Verkehrswachstum wirksam begegnen können. Die wichtigste Aussage in diesem Zusammenhang finden wir in der Motion Alberucci, Vanoni und Löffel. Dort steht nämlich: «Mittelfristig ist Mobility-Pricing ausserdem weiterzudenken als nur als Mittel zur Glättung der Verkehrsspitzen. Namentlich soll auch das Potenzial von Mobility-Pricing zu einer Reduktion der Verkehrsentwicklung genutzt werden.» Das Modell Mobility-Pricing hat das Potenzial, unser Verständnis von Mobilität grundlegend zu verändern. Die Regierung sieht das auch so; sie sieht in Mobility-Pricing ebenfalls einen vielversprechenden Lösungsansatz. In der Anhörung des Bundes zum Entwurf des Konzeptberichts schrieb die Regierung im September 2015: «Der Regierungsrat ist davon überzeugt, dass Road-Pricing auch im Grossraum Bern einen wesentlichen Beitrag zur Lösung der aktuellen Verkehrs- und Finanzierungsprobleme leisten kann. Darüber hinaus eröffnet Mobility-Pricing die Chance, je nach Ausgestaltung erhebliche Mengen an Schadstoffemissionen einzusparen und damit die Ziele der kantonalen Luftreinhaltepolitik konsequent zu verfolgen.»

Nun liegen dem Grossen Rat zwei gegensätzliche Motionen zur Abstimmung vor. Die Motionäre Riem und Frutiger wollen auf die kantonseigenen Modelle respektive Pilotversuche für Road-Pricing und/oder Mobility-Pricing verzichten. Die Motionäre Alberucci, Vanoni und Löffel fordern gerade umgekehrt eine Teilnahme des Kantons an den Mobility-Pricing-Pilotprojekten. Trotz den guten Noten, die der Regierungsrat den beiden Modellen erteilt, lehnt er die Teilnahme an einem Pilotversuch für Mobility-Pricing ab. Das erstaunt uns, denn die Begründung erscheint uns etwas zu leichtfertig und wird dem Thema nicht gerecht; zumal der Regierungsrat in der Anhörung des Bundes zu Mobility-Pricing schon fast euphorisch klingt und die Teilnahme an einem Pilotprojekt in Aussicht stellt. Die erwähnten Dokumente findet man übrigens auf der Homepage des Bundesrats, des UVEK und der BVE. Natürlich handelt es sich bei Mobility-Pricing um ein Upgrade von Road-Pricing. Das haben Sie sicher ebenfalls gemerkt. Der Einbezug des ÖV ist wohl einer besseren politischen Akzeptanz geschuldet. Wir haben uns gefragt, ob man nicht zuerst Road-Pricing in einem Pilotversuch hätte testen müssen, denn der MIV macht immerhin 79 Prozent und damit den Hauptbrocken aus. Eine Einführung von Mobility-Pricing erfordert aber einfach Pilotregionen. Ohne das geht es nicht. Dabei muss aus unserer Sicht der Bund den Lead übernehmen und die entsprechenden Rechtsgrundlagen vorbereiten.

Natürlich dürfen Gewerbe und Wirtschaft einer Pilotregion nicht benachteiligt werden. Da teile ich die Sicht von Motionär Riem. Wir sind aber überzeugt, dass das Testmodell viele Schrauben und Regelknöpfe erhalten wird, die es ermöglichen, einen allfälligen Nachteil für die Testregionen mit den entsprechenden Systemeinstellungen aufzufangen. Der Befürchtung von Motionär Riem halten wir im Weiteren entgegen, dass auch die verstopften Strassen die Wirtschaftsleistung einer Region massiv tangieren. Ich denke, dass die rechtlichen und die technischen Hürden für die Einführung dieses Modells problemlos bewältigt werden können. Die grössten Hürden, die es zu überwinden gilt, sind wohl die Widerstände in unseren Köpfen. Blicken wir zurück: Wir können uns heute gar nicht mehr vorstellen, dass wir den Strom oder den Abfall pauschal abrechnen würden. So wird es in Zukunft auch mit unserem Mobilitätskonsum sein. Die EVP-Fraktion wird die Motion Alberucci unterstützen, denn diese denkt voraus, will etwas Neues und ist zukunftsweisend. Bei der Motion Riem werden wir gemäss Regierungsantrag stimmen.

Lars Guggisberg, Kirchlindach (UDC). Ich nehme es vorweg: Die SVP-Fraktion ist gegen die Einführung von Mobility-Pricing und gegen ein Pilotprojekt, auch wenn es Mobility-Pricing bereits gibt. Selbstverständlich und erst recht sind wir auch gegen Road-Pricing. Die Verkehrsprobleme lösen wir nur, wenn wir ÖV und MIV gemeinsam fördern. Mobility-Pricing ist aus unserer Sicht dafür der falsche Weg. In der Antwort ist zu lesen, dass die Regierung bei einer verursachergerechten Finanzierung den ÖV ausklammern und sich auf die Einführung eines Road-Pricing konzentrieren will. Die Behauptung, bei der Strasse bestehe bezüglich externer Kosten der grössere Handlungsbedarf, hält einer näheren Betrachtung jedoch nicht stand. Im motorisierten Strassenverkehr beträgt die Kostendeckung annähernd 100 Prozent, im schienengebundenen Verkehr sind es nicht einmal 50 Prozent. Wenn man also das Verursacherprinzip konsequent einführen wollte, müsste man zuerst einmal im ÖV, vor allem im Schienenverkehr, zu massiven

Preissteigerungen greifen. Und das will man wahrscheinlich nicht.

Die Regierung schreibt in ihrer Antwort weiter, Road-Pricing habe sich in anderen Städten gut bewährt. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Infrastruktur und die Betriebskosten eines Mobility-Pricing oder Road-Pricing enorm hoch sind. Das können wir uns unter keinen Umständen leisten. Spätestens am kommenden Montag oder Dienstag, wenn wir den Aufgaben-/Finanzplan behandeln, werden wir das merken. Zufahrtsgebühren verlangen ausserdem nach einem kritischen Mass. Gemäss einem Forschungsprojekt über Mobility-Pricing wurde im Fazit klar festgehalten, dass beispielsweise die Stadt Stockholm gerade die minimalen Bedingungen für ein solches System erfüllt. Die Agglomeration von Stockholm ist aber mindestens doppelt so gross wie diejenige von Zürich. Von den Berner Städten müssen wir gar nicht erst sprechen. In der Diskussion wird häufig so getan, als wäre Mobilität eine Krankheit. Mobilität trägt aber zur Wertschöpfung und zur regionalen Entwicklung bei. Mobility-Pricing und Road-Pricing benachteiligen zudem das lokale Gewerbe. KMU, die innerhalb der Gebührenzone aktiv sind, werden mit scherviegenden wirtschaftlichen Nachteilen konfrontiert, was wiederum negative Auswirkungen auf Arbeitsplätze und Wertschöpfung hat. Wir nehmen die Motion Riem in den noch bestehenden Ziffern 1, 3 und 4 einstimmig an und lehnen die Motion Alberucci in allen drei Punkten auch als Postulat ab.

Pierre Masson, Langenthal (PS). Mobility-Pricing und Road-Pricing sind sicher nicht neue, aber durchaus interessante Ansätze zur Optimierung unserer Verkehrsströme in den verschiedenen Mobilitätskategorien. Auch wenn man heute noch nicht alle Fragen zu diesem Thema beantworten kann, sind wir überzeugt, dass solche Modelle aus mittel- und langfristiger Optik nachhaltige Lösungen für unsere Verkehrsprobleme mit sich bringen. Die bereits mehrfach angesprochenen Erfahrungen aus dem Ausland haben eindrückliche Ergebnisse zur Verkehrs- und Staureduktion ans Tageslicht gebracht. Matchentscheidend, was die Akzeptanz, aber auch die Wirkung anbelangt, ist jedoch die Ausgestaltung solcher Pricings. Mobilität muss auf jeden Fall für alle Nutzerinnen und Nutzer erschwinglich sein beziehungsweise bleiben. Mobility-Pricing und damit auch das Road-Pricing können zur Brechung von Verkehrsspitzen und zu einer gleichmässigeren Belastung unserer Verkehrsinfrastrukturen führen. Die SP-JUSO-PSA-Fraktion ist fest davon überzeugt, dass sich Mobility-Pricing hauptsächlich an umweltpolitischen Zielsetzungen orientieren soll und positive Auswirkungen auf Landverbrauch, Emissionen und Sicherheit im Verkehr hat. Wie wir bereits vernommen haben, können wir den Unterlagen entnehmen, dass das UVEK mit interessierten Kantonen und Gemeinden die Durchführung von Pilotprojekten prüft. Aus den oben erwähnten Gründen folgen wir diesen Bestrebungen des UVEK mit grossem Interesse.

Zu den beiden Motionen: Wir sind klar der Meinung, dass der Kanton die Chance mit den Pilotprojekten packen soll. Es wurde bereits mehrmals erwähnt, dass es um eine Interessensbekundung geht. Von einem Pilotprojekt kann man immer profitieren. Wir wollen eine Bresche schlagen, um überhaupt über das Thema Pricing im Verkehr sprechen zu können. Sonst kommen wir bei dieser Thematik nie weiter. Soll das Road-Pricing weiterverfolgt werden, muss dies unserer Ansicht nach unter dem Label «Mobility-Pricing» erfolgen. Ein ganzheitlicher Ansatz ist dabei sehr wichtig. Einen kleinen Vorbehalt haben wir natürlich: Es darf zu keiner Verschiebung vom ÖV zum MIV kommen. Aber das wäre gar nicht im Sinn der heutigen Verkehrsstrategie. Unser Herz schlägt ganz klar für den ÖV. Trotzdem oder vielleicht deswegen begrüssen wir heute eine Diskussion über alle Verkehrsformen, die in Mobility-Pricing eingeschlossen werden. Mittel- und langfristig erhoffen wir uns von solchen Modellen eine sinnvolle Lenkungswirkung und eine bessere Verteilung der heutigen Belastungsspitzen im Verkehr. Zudem kann man mit den generierten Einnahmen wichtige Infrastrukturen finanzieren. Zusammenfassend kann ich sagen, dass die SP-JUSO-PSA-Fraktion hinter einem Pilotprojekt Mobility-Pricing steht. Aus diesem Grund lehnen wir entgegen dem Regierungsrat den ersten Punkt der Motion Riem ab. Bei den übrigen Punkten folgen wir dem Regierungsrat, und Ziffer 2 wurde bekanntlich zurückgezogen. Bei der Motion Alberucci werden wir alle drei Ziffern sowohl als Motion wie auch als Postulat annehmen.

Vania Kohli, Berne (PBD). Zu beiden Vorstössen zuerst dies: Die BDP-Fraktion nimmt mit Freude zur Kenntnis, dass auch der Regierungsrat die Teilnahme der Region Bern an einem Pilotprojekt für Mobility-Pricing ablehnt. Entsprechend werden wir diesen Punkt ebenfalls ablehnen. Ziffer 2 wurde zurückgezogen, dazu äussere ich mich nicht. Ziffer 3 wird vom Regierungsrat zur Annahme empfohlen. Auch dies ist ganz im Sinn der BDP-Fraktion. Bei Ziffer 4 können wir nachvollziehen, dass die Regierung ein solches Verbot nicht will. Die BDP ist allerdings grösstenteils der Meinung, dass diese Modelle nicht kantonale, sondern gesamtschweizerisch zu regeln seien, falls

überhaupt. Klar ist aber auch, dass solche Modelle in Zukunft breit diskutiert werden sollen. Es besteht durchaus Potenzial dafür, dass damit zu gewissen Zeiten eine Verkehrsverlagerung passieren kann. Aber, wie gesagt, ganz klar gesamtschweizerisch und ohne Experimente im Kanton Bern.

Noch kurz zur zweiten Motion: Wir verstehen die Argumentation des Regierungsrats nicht wirklich. Einerseits lehnt er die Teilnahme am Pilotprojekt für Mobility-Pricing im Kanton Bern ab, andererseits will er sich aber dafür einsetzen, dass das Modell staatsquotenneutral ausgestaltet werden soll und dass es zu einer Reduktion der Verkehrsentwicklung beitragen soll. Das ist für die BDP-Fraktion inkonsequent. Entweder ist man dafür oder man ist dagegen, und wenn man dagegen ist, kann man nicht noch befürworten, dass es auf die eine oder andere Art gemacht wird. Das müsste vielmehr dann besprochen werden, wenn es so weit wäre. Deshalb lehnen wir die zweite Motion in allen Punkten einstimmig ab.

Ernst Tanner, Ranflüh (UDF). Wenn wir immer mehr zentralisieren, erhalten wir auch mehr Verkehr. Die EDU-Fraktion stimmt bei den beiden Motionen unterschiedlich ab. Der Motion «Kein Mobility-Pricing im Grossraum Bern» stimmen wir in den Ziffern 1, 3 und 4 zu. Die Motion «Staatsquotenneutrales Mobility-Pricing im Kanton Bern testen» lehnen wir in allen Punkten auch als Postulat ab.

Michael Köpfli, Berne (pvl). Die Grünliberalen begrüssen die vom Bundesrat geplante Einführung von Mobility-Pricing. Wir begrüssen auch explizit, dass es zuerst mit Pilotprojekten in Kantonen getestet und nicht gleich auf einen Schlag eingeführt wird. Insofern sind wir mit Grossrat Riem einverstanden, dass es grundsätzlich eine nationale Aufgabe ist. Wenn man aber ein so grosses Projekt auf nationaler Ebene umsetzt, muss es getestet werden. Wir sind der Überzeugung, dass sich kein anderer Kanton dafür so gut eignet wie der Kanton Bern, denn er ist von der Zusammensetzung und den Strukturen her wie eine kleine Schweiz. Bern sollte eine Vorreiterrolle übernehmen und ein solches Pilotprojekt durchführen. Beim Projekt des Bundesrats geht es zunächst nur darum, Verkehrsspitzen zu brechen und damit die Kapazitäten auf Strasse und Schiene effizienter zu nutzen. Oder anders gesagt: Es geht um Intelligenz statt Beton. Anstatt die Verkehrsinfrastruktur immer mehr auszubauen, sollte die bestehende Verkehrsinfrastruktur besser genutzt werden. Auf sehr vielen Strassen und in zahlreichen Zügen ist die Auslastung zu den Randzeiten nämlich sehr tief oder kaum vorhanden. Nur in einer kurzen Stosszeit sind sie überlastet. Die Verkehrsinfrastruktur deswegen für viel Geld auszubauen, ist weder finanzpolitisch noch umweltpolitisch sinnvoll. Mobility-Pricing oder ein intelligentes Verkehrsmanagement erlaubt es, nach Zeit, Strecke oder, wenn man will, sogar noch nach Fahrzeugtyp differenziert abzurechnen und so die Kosten verursachergerecht zu überwälzen. Andere Städte und Länder machen vor, dass damit sehr viel erreicht werden kann. Das kommt nicht zuletzt den Nutzern und auch den Unternehmen zugute, denn Staustunden sind sowohl für die Unternehmen wie auch für die Pendler, die dadurch einen grossen Teil ihrer Freizeit verlieren, teuer. Es wäre also allen gedient.

Wir wollen aber noch weiter gehen, und das mit den Ziffern 2 und 3 des Vorstosses Alberucci. Mobility-Pricing soll nicht nur Intelligenz statt Beton beinhalten, sondern auch eine verursachergerechte Finanzierung. Wir möchten, dass die Nutzung direkt den Konsumentinnen und Konsumenten, also den ÖV- oder den Strassennutzern, angelastet wird und nicht einfach den Steuerzahlern. Es ist zwar richtig, dass auf nationaler Ebene die Finanzierung des Verkehrs auf den Nationalstrassen nicht zuletzt durch die Vignette und die Mineralölsteuer relativ stark durch die Nutzer geleistet wird. Aber die Kantons- und Gemeindestrassen werden weitestgehend durch den Steuerzahler bezahlt und nicht durch die Nutzer. Damit sind wir bei einem sehr wichtigen Punkt. Wir wollen Mobility-Pricing tatsächlich staatsquotenneutral umsetzen. Das heisst, dass wir die Steuern senken wollen, damit das Geld, das heute für die Verkehrsinfrastruktur ausgegeben wird, nicht mehr über die Steuern, sondern verursachergerecht ausgegeben wird. Heute ist es nämlich so, dass Leute, welche die Verkehrsinfrastruktur sehr stark nutzen, dies von denjenigen Steuerzahlern bezahlt bekommen, die sie weniger stark nutzen. Das ist weder liberal noch fair.

Gar nicht einverstanden sind wir mit dem Regierungsrat jedoch, dass er das Pilotprojekt ablehnt, weil der ÖV einbezogen wird. Uns geht es keineswegs darum, die Schiene gegen die Strasse auszuspielen. Für uns ist klar, dass es ein verkehrsübergreifendes System braucht. Auch da sind wir mit dem Motionär der BDP einig. Es kann nicht sein, dass der ÖV ausgenommen und weiter über die Steuern finanziert wird. Wenn man ein solches System umsetzt, muss es sowohl für den ÖV als auch für die Strasse gelten, denn beide Verkehrsträger brauchen viel Geld und beide

belasten die Umwelt, wenn auch in unterschiedlichem Ausmass. Wir sind daher der festen Überzeugung, dass für die Steuerzahler, aber auch für die Umwelt die Zukunft nur in einem Mobility-Pricing liegen kann. Deshalb werden wir den Vorstoss von Grossrat Alberucci in allen Punkten annehmen und den Vorstoss der BDP in allen Punkten ablehnen.

Peter Sommer, Wynigen (PLR). Es wurde bereits sehr viel gesagt; deshalb fasse ich mich kurz. Wir haben zwei Motionen, die in ihrer Stossrichtung diametral auseinandergehen. Die FDP hat die Diskussion sehr differenziert geführt. Wir erkennen, dass es Massnahmen zur Lenkung der Verkehrsströme braucht, sei es im MIV oder im ÖV. Allerdings lehnen wir ein reines Road-Pricing ganz klar ab. Wir wollen nicht, dass die Strasse einseitig als Verkehrsträger weiter belastet wird. Wir sind zudem der Meinung, dass bezüglich Kostenwahrheit kein Handlungsbedarf Richtung zusätzlicher Belastung der Strasse besteht. Demgegenüber bietet ein Mobility-Pricing gewisse Möglichkeiten, Verkehrsströme zu steuern. Wir erachten jedoch den Kanton nicht als geeignetes Übungsfeld für einen Pilotversuch. Die Region Bern ist aus unserer Sicht im Vergleich mit den Ballungszentren der bekannten Städte in Europa zu klein für einen solchen Versuch. Insbesondere mit Blick auf die Kosten erreicht Bern die kritische Grösse nicht, und ein solcher Aufwand lohnt sich im Vergleich zum Ertrag nicht. Letztlich wollen wir auch keinen bernischen Alleingang. Wir werden der Motion Riem in den noch bestehenden Punkten grossmehrheitlich zustimmen, einzelne werden sich der Stimme enthalten; bei der Motion Alberucci ist es genau umgekehrt: Wir werden sie grossmehrheitlich ablehnen, aber auch da wird es einzelne Enthaltungen geben.

Le président. Wir kommen zu den Einzelsprechern.

Andreas Hofmann, Berne (PS). Ich äussere mich zur Motion Riem und picke einen halben Satz heraus: «Bern hat schon heute die höchsten Parkplatzgebühren der Schweiz.» Ich habe diese Behauptung einem Faktencheck unterzogen, und sie hat diesen Faktencheck nicht bestanden. Zuerst habe ich die Parkhäuser betrachtet. Ich fand heraus, dass das Metro Parking in der Stadt Bern die höchsten Parkgebühren aufweist, nämlich tagsüber 4.40 Franken pro Stunde. Dann habe ich mich im Internet in Zürich umgesehen und fand locker drei Parkhäuser, die ebenfalls 4.40 Franken verlangen. Bei den Parkhäusern stimmt die Behauptung also nicht. Dann dachte ich, dass sie sich vielleicht nicht auf die Parkhäuser bezieht, sondern auf zentrale Lagen ausserhalb der Parkhäuser. Dazu fand ich in einem Artikel in der «NZZ» unter dem Titel «Parkgebühren in den Stadtzentren» die Tarife pro Stunde: Bern 2.20 Franken; Basel 3 Franken; Luzern 2.50 Franken. Zürich ist mit 2 Franken die einzige Stadt, wo die Gebühren tiefer sind als in Bern. Im September gab es jedoch eine Abstimmung über die Erhöhung der Parkgebühren. Das Zürcher Stimmvolk hat ihr zugestimmt. Damit liegt Zürich ebenfalls bei 3 Franken. Fazit: Verglichen mit Basel, Zürich und Luzern hat Bern die günstigsten Parktarife. Der Satz stimmt also nicht.

Zum Thema Fakten: Wir sind hier noch im Kanton Bern und nicht in den USA. In der Januarsession 2007 fand ich eine analoge Motion von Grossrat Fuchs. Er verlangte ziemlich genau dasselbe, damals ging es allerdings um Road-Pricing und nicht um Mobility-Pricing. Die Regierung war damals dagegen. Heute hat die Regierung zumindest in Ziffer 1 offenbar ihre Meinung geändert. Die Motion Fuchs wurde damals mit 78 gegen 59 Stimmen abgelehnt. Die Liberalen waren schon damals klar gegen einen wirtschaftsliberalen Ansatz – nämlich Road-Pricing. Sie haben damals allerdings die Motion Fuchs abgelehnt, und heute ist es offenbar umgekehrt. Die Liberalen sind noch etwas weniger liberal als damals. Ich empfehle dem Rat, die Motion Riem in allen Punkten abzulehnen.

Martin Schlup, Schüpfen (UDC). Einige Male wurde nun gesagt, der Verkehr nehme nur wegen der Mobilität zu. Das ist sicher ein grosser Grund, aber es gibt noch einen anderen Grund. Wir hatten die Masseneinwanderungsinitiative; in der Schweiz gibt es jedes Jahr 80 000 Personen mehr. Wenn man es herunterbricht, sind es für den Kanton Bern 6000 bis 8000 Personen pro Jahr. Diese Zahlen hat man auch gesehen. Diese Leute gehen vermutlich nicht alle zu Fuss. Auch sie fahren Auto und Velo, brauchen Lastwagen. Ich war lange Chauffeur, auch wenn ich diesen Beruf heute weniger ausübe. Ich kenne die LSVA und weiss auch, wann sie eingeführt wurde. Als die LSVA kam, kostete sie relativ viel. Das kann ein richtiger Weg sein und ist technisch problemlos möglich. Aber wir haben heute nicht weniger leere Lastwagenbrücken als früher, sondern mehr. Das hängt nicht damit zusammen, ob es etwas kostet oder nicht, sondern mit unseren Gewohnheiten. Heute ist alles «just in time». Jeder von uns will heute, dass alles innert kürzester

Zeit verfügbar ist. Die Lager wurden fast überall abgebaut, weil sie Kosten verursachen. Wenn man ein Autoersatzteil bis um 16 Uhr bestellt, ist es am nächsten Tag um 7 Uhr in der Garage. Das sind Fakten, und von daher nimmt der Verkehr natürlich ebenfalls zu. Wir müssten uns manchmal auch fragen, was wir selbst dazu beitragen können. Ich kenne Gewerbler, die in der Innenstadt von Bern keine Aufträge mehr annehmen, weil sie kaum noch parken können. Und wenn sie parken können, erhalten sie entweder eine Busse oder das Parken ist so teuer, dass es sich nicht lohnt, dort etwas zu machen. Das kann doch auch nicht sein. Lehnen Sie also die Motion Alberucci ab.

Anne Speiser-Niess, Zweisimmen (UDC). Vorweg möchte ich mich vorstellen: Ich bin ein geborenes Landei und seit dreissig Jahren als Bergei wohnhaft. Dies nur, damit man etwas differenziert, woher man kommt. Ich bin doch sehr überrascht, dass man immer wieder mit Erstaunen die Auswirkungen der Zentralisierung zur Kenntnis nimmt. Man hat immer wieder deklariert, dass jede Zentralisierung eigentlich eine Verlagerung der Probleme in einen anderen Bereich ist. Nun haben wir das Thema einmal mehr auf dem Tisch. Zu den Nebenwirkungen der Zentralisierung kann ich ein Zitat anführen, das man manchmal im TV sieht: «Zu Risiken und Nebenwirkungen lesen Sie bitte die Packungsbeilage.» Bei der Zentralisierung ist es genau dasselbe: Wir müssen uns im Voraus bewusst sein, welche Auswirkungen sie hat.

Wenn ich nun zur Antwort des Regierungsrats komme, bin ich überrascht: «Mobility- und Road-Pricing sind prüfenswerte Konzepte in der Verkehrspolitik.» Man muss einmal mehr schauen, wie man die selbst gemachten Probleme beheben kann. Weiter unten steht: «Mobility- und Road-Pricing sind vielversprechende Alternativen zum weiteren Verkehrsausbau.» Das mag für die Stadt und die Agglomeration vielleicht stimmen. Weiter können wir lesen: «Mit einer gezielten Anpassung und Erhöhung der Gebühren [...]» Damit sind wir genau wieder bei der Frage, wer die ganze Geschichte letztlich zahlen muss. Noch weiter unten lesen wir: «Mobility- und Road-Pricing sind keine neuen Steuern.» Nein, es sind eben neue Gebühren, und zwar genau für diejenigen Leute, die abseits wohnen, für die Land- und Bergbevölkerung. Ich habe heute gehört, dass die Verursacher und Benutzer die Kosten übernehmen sollten. Genau da komme ich zum Schluss meines Votums: Einmal mehr werden die Leute, die schon bisher unter der Zentralisierung gelitten haben, mit zusätzlichen Gebühren bestraft. Liebe Kolleginnen und Kollegen, mit dieser Übung reissen wir den Graben zwischen Stadt und Land noch weiter auf. Das wäre genau das, was wir nicht brauchen. Ich werde der Motion Riem ganz klar zustimmen und die andere Motion ablehnen.

Barbara Egger, directrice des travaux publics, des transports et de l'énergie. Mobility- und Road-Pricing sind interessante Konzepte für die Verkehrspolitik. Das gilt insbesondere für Road-Pricing, das heute bereits in verschiedenen Staaten erfolgreich zur Anwendung kommt. Grossbritannien kennt es seit Langem in London; Italien hat es in Mailand. Dabei handelt es sich nicht unbedingt um zwei Länder, die sich beim ÖV besonders hervortun. Ebenso wurde es in Schweden in Stockholm und in den Niederlanden im ganzen Land eingeführt. Auch die Schweiz kennt es, und zwar mit der LSVA für den Schwerverkehr. Die Erfahrungen mit Road-Pricing sind überall gut. Die Skepsis gegenüber Road-Pricing ist vor der Einführung jeweils gross. Nach der Einführung nimmt die Akzeptanz schlagartig zu. Weil auch die Schweiz, insbesondere die Städte und Agglomerationen, Staus und Verkehrsprobleme hat, will der Bundesrat dieses Instrument auch bei uns testen. Allerdings nicht Road-Pricing, sondern Mobility-Pricing, das neben der Strasse auch den ÖV einbezieht.

Der Bundesrat sucht nun Städte und Regionen für Pilotversuche. Als Verkehrsdirektorin habe ich mir bereits gedacht, dass dieses Thema im Grossen Rat auf Interesse stossen würde, denn Mobility-Pricing wird in der Politik immer sehr kontrovers diskutiert. Dennoch haben mich die vorliegenden Vorstösse etwas überrascht. Ich hätte eigentlich erwartet, dass der Grosse Rat zuerst einmal abwartet, was der Regierungsrat dem Parlament beantragt. Eines ist auf jeden Fall klar: Es geht um eine Arbeit, die gemacht werden muss – und ich bitte Sie, nun wirklich zuzuhören, denn vorhin hätte man meinen können, man müsse lediglich ein Interesse anmelden. Sowohl Mobility-Pricing wie auch Road-Pricing setzen verabschiedete Gesetze voraus, und zwar auf Bundes- wie auch auf Kantonsstufe. Und das gilt eben auch für die Pilotprojekte. Ein Pilotprojekt kann man nicht einfach so machen. Es setzt eine Gesetzesvorlage des Grossen Rats voraus, wenn man es im Kanton Bern machen möchte, und vorab setzt es ein Gesetz auf Bundesebene voraus. Somit haben sowohl das Bundesparlament als auch der Grosse Rat und mit einem fakultativen Referendum sogar das Volk auf jeden Fall auch bei Pilotprojekten das letzte Wort. Wenn also die Bundesrätin in einem Interview sagt, es gebe noch sehr viele offene Fragen, die man in einem Pilotprojekt klären

könne, muss ich sagen: Die Bundesrätin überlässt die Arbeit den Kantonen und den Regionen. Denn es geht wirklich um eine Arbeit, die gemacht werden muss: Wir müssen sehr viele Fragen klären, und das macht nicht der Bund im Bericht, der verabschiedet wurde, sondern das sollen die Kantone machen.

Wir müssen einen Perimeter festlegen und ein Gesetz vorbereiten. Und, liebe Grossrätinnen und Grossräte, bereits da beginnt es: Was soll ich denn in dieses Gesetz schreiben, wenn wir gar nicht wissen, wie die Antworten auf diese Fragen lauten? Dies sind die offenen Fragen, die zuerst geklärt werden müssen. Und da ist der Unterschied zwischen Mobility-Pricing und Road-Pricing. Der Kanton Bern hat zusammen mit der Region und der Stadt Bern die Möglichkeiten und das Potenzial von Road-Pricing für die Region Bern in einer detaillierten Studie untersucht. Diese Studie liegt vor; man könnte morgen mit der Umsetzung beginnen. Die Ergebnisse sprechen für sich. Mit einer Strassengebühr von 5 Franken pro Tag liesse sich das Verkehrsaufkommen auf den Strassen um rund 15 bis 20 Prozent reduzieren. Nettoeinnahmen von jährlich gut 230 Mio. Franken würden generiert, die für die Finanzierung von Infrastrukturausgaben sowie für den Betrieb von Strassen und ÖV verwendet werden könnten, und zwar nicht nur in der Stadt Bern, sondern auch auf dem Land. Der Staatshaushalt würde jährlich mit einem dreistelligen Millionenbetrag entlastet, und auch die Staatsquote würde gleich bleiben. Statt mit Steuern würden die Verkehrsteilnehmenden die Benutzung der Infrastruktur selbst zahlen. Das verbessert das Verursacherprinzip. Liebe Grossrätinnen und Grossräte, wäre das nicht vielleicht auch etwas, das wir im Zusammenhang mit der Steuerstrategie diskutieren können?

Der Regierungsrat wäre grundsätzlich bereit gewesen, sich an einem Pilotversuch für Road-Pricing zu beteiligen. Das haben wir immer gesagt, denn dafür sind wir bereit. Ein Pilotversuch für Mobility-Pricing, wie ihn der Bundesrat nun vorschlägt, lehnt der Regierungsrat aus den Gründen, die ich vorhin genannt habe, ab und wird das dem Bundesrat auch entsprechend mitteilen. Anders als bei Road-Pricing sind sehr viele Fragen offen, die zuerst geklärt werden müssen – beispielsweise, wie die vielen Abonnemente, die nebst dem GA existieren, in dieses System einbezogen werden sollen. Zudem muss im ÖV der Perimeter festgelegt werden, was viel schwieriger ist, da die Schienen nicht einfach irgendwo aufhören. Bei einer Strasse hingegen kann man eine Zollstation einrichten, bei der man kein Geld einwerfen muss, sondern die elektronisch funktioniert. Der Bundesrätin ist absolut klar, dass gerade beim ÖV so viele Fragen offen sind, dass es dort gar nicht möglich ist, einen vernünftigen Schritt zu machen. Obwohl der Regierungsrat heute einen Pilotversuch für Mobility-Pricing ablehnt, darf der Grosse Rat kein kategorisches Denkverbot für die Zukunft erlassen, wie es die Motion Riem in Ziffer 2, die inzwischen zurückgezogen wurde, und Ziffer 4 will.

Wie gesagt, ist Mobility-Pricing grundsätzlich interessant und hat ganz sicher Potenzial, aber das wird auf jeden Fall erst in einer nächsten Politikergeneration diskutiert werden. Die Verkehrsfinanzierung wird mittelfristig ohnehin ändern, denn die heutigen Steuersysteme sind nicht nachhaltig. Elektroautos zahlen heute keine Strassensteuern, obwohl sie die Infrastrukturen genauso benutzen wie Benzin- und Dieselaautos. Was geschieht, wenn in zehn Jahren alle Autos elektrisch betrieben werden? Es braucht also ein anderes System für die Verkehrsfinanzierung. Es ist heute völlig offen, ob und wie Pricing-Instrumente dabei überhaupt eine Rolle spielen können. Der Kanton Bern als grosser Kanton soll und muss für die Zukunft offen bleiben und darf sich nicht mit einem Denkverbot unnötig einschränken. Aus diesem Grund empfiehlt der Regierungsrat dem Grossen Rat, die Ziffern 1 und 3 der Motion Riem anzunehmen und Ziffer 4 abzulehnen. Bei der Motion Alberucci muss Ziffer 1 verworfen werden. Es geht hier, wie ich bereits ausgeführt habe, nicht nur darum, ein unverbindliches Interesse anzumelden, sondern konkret darum, dass der Bund jetzt wissen will, ob man einen solchen Pilotversuch umsetzt oder nicht. Das lehnen wir im Moment ab. Die Ziffern 2 und 3 der Motion Alberucci können hingegen angenommen werden.

Bernhard Riem, Iffwil (PBD). Wir haben nun eine relativ umfassende Verkehrsdebatte geführt; eigentlich eine, die in den Nationalrat gehört. Sie ist so nämlich gar nicht nötig. Die Regierungsrätin hat nun in einigen Fragen Klarheit geschaffen. Es geht letztlich vor allem um die Frage, ob wir einen Pilotversuch anmelden wollen oder nicht. Wir Motionäre wollen das nicht; wir wollen keinen Pilotversuch anmelden. Regionale Verkehrsabgaben schaffen Ungleichheiten gegenüber Gebieten ohne Abgaben, wenn es nicht schweizweit eingeführt wird. Die Wirtschaftskraft von Bern erlaubt keine Experimente, und ein Pilotversuch ist ein solches Experiment. Andere Orte sind offenbar besser geeignet. Es gibt genügend Bewerber. Die Einführung von Mobility-Pricing hätte bei einer Volksabstimmung im Kanton Bern keine Chance. Also ersparen wir uns einen unnötigen Krafteinsatz. Und eine simple zusätzliche Abgabe bringt keine umfassende Lösung der

Verkehrsprobleme, sondern lediglich einen schweizweiten Systemwechsel. Ein Hinweis an Grossrat Alberucci: Dabei habe ich keine Differenz zur BDP Schweiz. Ich möchte zudem erwähnen, dass wir in den letzten Jahren sehr viele Massnahmen ergriffen haben: Raumplanung, Fahrkostenabzug, Parkplatzbewirtschaftung, Ausbau des ÖV, Bahnhof Bern, Autobahnen. Man könnte noch eine gezieltere Ansiedlung von Schulen und Betrieben sowie die Flexibilisierung der Arbeits- und Unterrichtszeiten vornehmen. Ich bitte den Rat, unsere Motion zu unterstützen.

Luca Alberucci, Ostermundigen (pvl). Ich danke den Votanten für die interessanten Anregungen, die wir erhalten haben. Ich möchte aber noch etwas klarstellen. Es geht hier rein um einen Pilotversuch sowie um eine Interessenbekundung für diesen Pilotversuch. Selbstverständlich finde ich, dass es sich für einen derart zukunftssträchtigen Lösungsansatz lohnt, wenn wir im Parlament über die entsprechende Gesetze, die man ändern müsste, werden debattieren können. Dann können wir konkret entscheiden, ob wir im Kanton Bern effektiv einen solchen Pilotversuch durchführen wollen oder nicht. Ich bleibe dabei: Man sollte diese Türe jetzt nicht zuschlagen, sondern entsprechend das Interesse bekunden. Ich habe nun von der Regierungsrätin gehört, dass sie das zwar nicht jetzt machen möchte, es aber nicht kategorisch ausschliesst, und dass zukünftige Generationen ein solches Mobility-Pricing durchaus werden einführen können. Das ist eigentlich der Weg, den wir künftig gehen werden müssen. Dies insbesondere auch, weil die Mineralölsteuereinnahmen sinken werden. Ich denke, die Mehrheit im Rat glaubt an die Zukunft der Elektromobilität. Um quasi zu signalisieren, dass es jetzt nicht zwingend nötig ist, das Interesse zu bekunden, vielleicht jedoch für die nächste Politikergeneration – zum Beispiel nach den nächsten Wahlen –, wandle ich Ziffer 1 in ein Postulat.

Le président. Wir stimmen zunächst über die Motion 144-2016 Riem, Geschäft 2016.RRGR.697 ab. Wer Ziffer 1 der Motion annehmen will, stimmt ja, wer das ablehnt, stimmt nein.

Vote (M 144-2016, ch. 1)

Décision du Grand Conseil :

Adoption

Oui	79
Non	70
Abstentions	1

Le président. Der Rat hat Ziffer 1 angenommen. Ziffer 2 wurde zurückgezogen. Wer Ziffer 3 annehmen will, stimmt ja, wer das ablehnt, stimmt nein.

Vote (M 144-2016, ch. 3)

Décision du Grand Conseil :

Adoption

Oui	123
Non	27
Abstentions	0

Le président. Der Rat hat Ziffer 3 angenommen. Wer Ziffer 4 annehmen will, stimmt ja, wer das ablehnt, stimmt nein.

Vote (M 144-2016, ch. 4)

Décision du Grand Conseil :

Adoption

Oui	75
Non	70
Abstentions	4

Le président. Der Rat hat Ziffer 4 angenommen. Damit kommen zur Abstimmung über die Motion 183-2016 Alberucci, Geschäft 2016.RRGR.884. Wer Ziffer 1 als Postulat annehmen will, stimmt ja, wer das ablehnt, stimmt nein.

Vote (M 183-2016, adoption du ch. 1 sous forme de postulat)

Décision du Grand Conseil :

Rejet

Oui 68

Non 80

Abstentions 0

Le président. Der Rat hat Ziffer 1 als Postulat abgelehnt. Wer Ziffer 2 annehmen will, stimmt ja, wer das ablehnt, stimmt nein.

Vote (M 183-2016, ch. 2)

Décision du Grand Conseil :

Rejet

Oui 67

Non 77

Abstentions 4

Le président. Der Rat hat Ziffer 2 abgelehnt. Wer Ziffer 3 annehmen will, stimmt ja, wer das ablehnt, stimmt nein.

Vote (M 183-2016, ch. 3)

Décision du Grand Conseil :

Rejet

Oui 69

Non 75

Abstentions 5

Le président. Der Rat hat Ziffer 3 abgelehnt.

La séance est levée à 11 heures 45.

Les rédactrices :

Priska Vogt (d)

Catherine Graf Lutz (f)