

Parlamentarischer Vorstoss

Vorstoss-Nr.: 144-2016
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2016.RRGR.697

Eingereicht am: 04.07.2016

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Riem (Iffwil, BDP) (Sprecher/in)
Frutiger (Oberhofen am Thunersee, BDP)
Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Ja 08.09.2016

RRB-Nr.: vom
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat:



Kein Mobility Pricing im Grossraum Bern

Der Regierungsrat wird beauftragt,

1. dem Bundesrat bzw. dem federführenden Departement UVEK mitzuteilen, dass sich der Kanton Bern vom geplanten Pilotversuch in der Grossregion Bern zurückzieht
2. bei späteren Vernehmlassungsverfahren zur definitiven Einführung von Mobility Pricing negativ Stellung zu beziehen
3. allfällige definitive oder andere Nachfolgeprojekte dem Grossen Rat
 - 3a. in Form eines referendumsfähigen Beschlusses vorzulegen
 - 3b. zum Entscheid vorzulegen
4. auf kantonseigene Modelle wie Road Pricing oder Mobility Pricing zu verzichten

Begründung:

Gemäss den Absichten des Bundesrates soll unter anderem im Grossraum Bern ab 2019 ein Pilotversuch für Mobility Pricing durchgeführt werden, sofern die eidgenössischen Räte dem entsprechenden befristeten Bundesgesetz zustimmen. Mit zusätzlichen Gebühren würden vorwiegend Arbeitspendlerinnen und Arbeitspendler auf Schiene und Strasse bestraft, die zu den Stosszeiten fahren. Die Pendlerinnen und Pendler, die Schülerinnen und Schüler können jedoch weder den Arbeits- und Schulort noch den Arbeits- oder Schulbeginn selber bestimmen. Es ist eine Illusion zu meinen, Schulen und Unternehmen würden grossflächig Unterrichts- und Arbeitszeiten verändern.

Es ist zu bezweifeln, dass Mobility Pricing im Nachgang zur abgelehnten Verteuerung der Autobahnvignette nicht der Mittelbeschaffung dient. Es ist kaum anzunehmen, dass im Gegenzug der Benzinpreis und die Bahnbillette für Reisende ausserhalb der Stosszeiten entsprechend kostenneutral gesenkt werden. Die normalen Bahn- und Benzinpreise werden gleich bleiben. Pendlerinnen und Pendler in Stosszeiten hätten einen Zuschlag (5 Franken pro Tag?) zu bezahlen. Somit würden unter dem Strich erhebliche Mehreinnahmen generiert.

Ebenso ist ein Fragezeichen zur Eignung von Mobility Pricing in Bern zu setzen. Die Einwohnerzahlen von London (8,4 Mio.) und Stockholm (1,4 Mio.) sind massiv höher als jene in der Region Bern. Zudem wird in London nur eine Tunnelmaut verlangt. Die Verkehrsverhältnisse in Bern sind nicht zu vergleichen.

Bisher hat sich nur der Regierungsrat zum Projekt geäussert. Angesicht der Tragweite sollte der geplante Pilotversuch im Kanton zwingend politisch breiter diskutiert und in einer Vorphase zumindest vom Grossen Rat entschieden werden, wie dies auch auf Stufe Bund gemacht wird. Da in der Bevölkerung ein grosses Unbehagen gegenüber Mobility Pricing festzustellen ist, müsste eine entsprechende Vorlage den Stimmberechtigten vorgelegt werden.

Im Übrigen würden in der Stadt Bern die Automobilisten doppelt belastet, weil sie gestützt auf Artikel 56 der Bauverordnung zur Entlastung der Innenstadt beim Parkieren schon heute eine zusätzliche Abgabe zu bezahlen haben. Das liesse sich mit Mobility Pricing nicht vereinbaren. Bern hat schon heute die höchsten Parkgebühren der Schweiz.

Begründung der Dringlichkeit: Angesichts der Vorbereitungen des Pilotversuchs ist die Motion dringlich zu behandeln.

Verteiler

- Wählen Sie ein Element aus
- Grosser Rat