

Donnerstag (Nachmittag), 4. Juni 2020 / Jeudi après-midi, 4 juin 2020

Bau- und Verkehrsdirektion / Direction des travaux publics et des transports

45 2020.RRGR.51 Motion 030-2020 von Arx (Köniz, glp)
Durchführung eines Mobility-Pricing-Pilotversuchs im Kanton Bern

45 2020.RRGR.51 Motion 030-2020 von Arx (Köniz, pvl)
Réalisation d'un projet pilote de tarification de la mobilité dans le canton de Berne

Präsident. Das nächste Geschäft ist die Nummer 45 auf der Traktandenliste, eine Motion des Grossrates Casimir von Arx, «Durchführung eines Mobility-Pricing-Pilotversuchs im Kanton Bern.» Ich gebe dem Motionär das Wort.

Casimir von Arx, Köniz (glp). Mobility Pricing – dieser englischsprachige Begriff steht für einen einfachen Grundsatz: die Preise im Verkehrswesen hängen von der Nutzung ab, vor allem davon, wie weit und wie häufig wir unterwegs sind. Je nach Ausgestaltung kommen weitere Kriterien dazu, wie zum Beispiel wann und wo wir unterwegs sind, oder was für Eigenschaften das verwendete Fahrzeug hat. Das Gegenteil des Mobility Pricings sind Pauschalpreise, die unabhängig von der Nutzung sind. Mobility Pricing ist nicht Road Pricing – dies auch als Hinweis an die Medien, es gab in vorhergehenden Berichterstattungen teilweise Ungenauigkeiten. Mobility Pricing gilt also nicht nur für den motorisierten Individualverkehr, sondern auch für den öffentlichen Verkehr. Eine Beschränkung nur auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) wäre sachlich nicht gerechtfertigt, wenn man sich mögliche Ziele des Mobility Pricings vor Augen führt: Erstens, mehr Kostenwahrheit und eine Stärkung des Verursacherprinzips im Verkehrswesen. Sowohl beim MIV als auch beim ÖV bezahlt die Allgemeinheit heute viel mit, sei es in Form von Steuergeldern oder durch ungedeckte Umwelt, Lärm- und Unfallkosten. Zudem bezahlt ein Teil zu viel und andere zu wenig. Kostenwahrheit und Verursacherprinzip, dies sind liberale Grundsätze, die die richtigen Anreize setzen, unter anderem gegen unnötige Fahrten – diese gibt es auch im ÖV zum Beispiel für Kürzest-Strecken in der Stadt. Zweitens, das Glätten von Verkehrsspitzen. Heute investieren wir immer mehr Geld in maximale Infrastrukturen, weil viele Leute zur gleichen Zeit in die gleiche Richtung unterwegs sind. Zur Kostenwahrheit gehört auch, dass die Preise dort höher sind, wo die Nachfrage hoch und darum der Platz knapp ist. Auch dies ist ein einfacher marktwirtschaftlicher Grundsatz. Ob MIV oder ÖV spielt dabei keine Rolle. Spezifisch für den MIV ist eigentlich nur, dass dem Strassenverkehr mittelfristig das Geld ausgeht, weil die Einnahmen aus der Mineralölsteuer und aus dem Mineralölsteuerzuschlag mit der Elektrifizierung der Fahrzeuge – siehe letztes Traktandum – verschwinden. Hier braucht es eine neue Finanzierungsquelle, damit man zumindest den Unterhalt bezahlen kann. Auch dieses Problem kann man mit Mobility Pricing lösen. Mobility Pricing, ich habe es angetönt, ist flexibel, und man kann dies verschieden ausgestalten. Damit wir es optimal einsetzen können, müssen wir Erfahrung damit sammeln, und genau dafür braucht es eben einen Pilotversuch. Die Einführung des Mobility Pricings braucht Zeit, es hat eine gewisse technische und organisatorische Komplexität. Dies geht nicht von heute auf morgen und ich pflichte dem Regierungsrat bei, dass es kurzfristig einfacher zu realisierende Massnahmen gibt. Wobei, die wichtigste und einfachste Massnahme hat er in seiner Liste vergessen, das ist das Arbeiten im Homeoffice und das mobile Arbeiten. Glücklicherweise wurden am Montag zu diesem Thema mindestens drei Vorstösse eingereicht. Ich bin vom Potenzial des Mobility Pricings überzeugt, aber es gibt offene Fragen, die man klären muss.

Beim Punkt 4 der Motion haben wir ein paar davon aufgeschrieben. Braucht es sozialpolitische Begleitmassnahmen? Wie müssen wir das System ausgestalten, damit wir die Randregionen fair einbinden können? Mit welchen technischen Mitteln können wir sicherstellen, dass unnötige Datensammelei strikt und überprüfbar unterbunden wird? Oder mit Blick auf die Zukunft, welcher Preis soll einmal für selbstfahrende Fahrzeuge gelten, die leer herumfahren, was nicht unbedingt erwünscht ist? Auch damit wir diese Fragen beantworten können, braucht es einen Pilotversuch. Und wenn wir ihn in Bern durchführen, können wir dafür sorgen, dass diejenigen Fragen untersucht wer-

den, die für uns wichtig sind. Ich bin froh, dass sich der Regierungsrat für den Mobility-Pricing-Pilotversuch offen zeigt, dies ist nicht selbstverständlich, nachdem er vor knapp 4 Jahren noch dagegen war. Mit einem Postulat kommen wir bei diesem wichtigen verkehrspolitischen Thema endlich einen Schritt weiter. Wie ich gehört habe, besteht bei mehreren Fraktionen Offenheit für diesen Schritt, zum Teil sogar noch grössere als beim Regierungsrat. Damit wir diesen Schritt möglichst mit breiter Unterstützung machen können, wandle ich die Motion in allen Punkten in ein Postulat. Ich danke Ihnen für die Unterstützung.

Präsident. Ich bitte die Fraktionssprechenden sich bei Interesse anzumelden. Wir haben zuerst noch zwei Mitmotionäre auf der Liste, zuerst David Stampfli, SP.

David Stampfli, Bern (SP). Die Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen. Es ist darum die Aufgabe der öffentlichen Hand, ein gut funktionierendes und auch bezahlbares Verkehrsnetz sicherzustellen. Das stetig steigende Verkehrsaufkommen bringt dieses Verkehrsnetz aber nach und nach an seine Grenzen, insbesondere zu Spitzenzeiten. Dies haben die meisten von uns wahrscheinlich schon einmal erlebt. Da der Aufbau und der Betrieb der Verkehrsinfrastruktur nicht gerade günstig sind, gilt es diese Infrastruktur sinnvoll zu nutzen und intelligent auszulasten. Genau dies hat das Mobility Pricing zum Ziel. Allerdings wirft das Mobility Pricing auch viele neue Fragen auf, wie der Regierungsrat richtigerweise in seiner Antwort schreibt. Was sind denn die Auswirkungen auf die Pendlerinnen, was sind die ökologischen Folgen? Gibt es Unterschiede zwischen Stadt und Land? Zwischen einzelnen Verkehrsträgern? Genau darum soll der Kanton Bern vorab Pilotprojekte durchführen, um zu schauen, wie man die offenen Fragen klären kann.

Die Pilotprojekte, die wir andenken, sollen ergebnisoffen sein. Es kann dann ja durchaus sein, dass wir zum Schluss kommen, dass Mobility Pricing gar nicht geeignet ist, um Verkehrsspitzen zu brechen und das Mobilitätsverhalten zu ändern, oder dass sich andere, negative Folgen zeigen, bei denen wir sagen müssen, dass wir uns unter diesen Umständen nicht vorstellen können, ein Mobility Pricing definitiv einzuführen. Aber um dies herauszufinden, müssen wir es zuerst überhaupt einmal ausprobieren. Für die SP-JUSO-PSA-Fraktion ist es ganz wichtig, dass ein allfälliges Mobility Pricing sozialverträglich umgesetzt wird. Viele Menschen sind zwingend auf bestimmte Verkehrsmittel angewiesen. Wird beispielsweise das Autofahren aufgrund von ökologischen Überlegungen im Rahmen des Mobility Pricings deutlich teurer, dann müsste die öffentliche Hand gleichzeitig sicherstellen, dass es bezahlbare Alternativen gibt. Zum Beispiel mit dem öffentlichen Verkehr. Mobility Pricing darf auch nicht einfach bedeuten, dass die ÖV-Tickets in den Spitzenzeiten teurer werden. Wenn schon, müssten Tickets zu den Randzeiten vergünstigt werden, damit sich weiterhin alle Menschen die Fahrt im ÖV leisten könnten. Genau darum wird es interessant sein, was für Erkenntnisse diese Pilotprojekte, die wir hier andenken, bringen werden. Wahrscheinlich bzw. sogar ziemlich sicher braucht es dann weitere flankierende Massnahmen zum Mobility Pricing, um negative Auswirkungen auf die Menschen mit kleinen Einkommen oder auch zum Beispiel aus Randregionen aufzufangen. Nicht jeder Mensch kann frei entscheiden, wann er zur Arbeit geht. Und nicht jeder kann einfach im Homeoffice arbeiten, das haben wir ja jetzt gerade in der Corona-Krise gesehen. Genau dies muss bei allfälligen Pilotprojekten beachtet werden. Für uns ist klar, dass wir eine bessere Auslastung der Verkehrsinfrastruktur wollen. Diese Infrastruktur ist teuer, das wissen wir hier in diesem Saal ganz gut, wir bewilligen ja regelmässig Kredite für diese Infrastruktur, und es gäbe durchaus auch Potenzial, wie man dieses Geld auch anders einsetzen kann. *(Der Präsident bittet den Redner, zum Schluss zu kommen. / Le président demande à l'orateur de conclure.)* Aber das darf auf keinen Fall auf die Kosten der Menschen gehen, die keine Wahlmöglichkeit haben. Mobility Pricing ist nur dann sinnvoll und wird breit akzeptiert, wenn es sozialverträglich ausgestaltet wird. *(Der Präsident bittet den Redner erneut, zum Schluss zu kommen. / Le président demande encore une fois à l'orateur de conclure.)* Darum wird die SP-JUSO-PSA-Fraktion diesen Vorstoss grossmehrheitlich unterstützen.

Präsident. Und ebenfalls als Mitmotionär, Bruno Vanoni von den Grünen.

Bruno Vanoni, Zollikofen (Grüne). Mobility Pricing sei ein «prüfenswertes Konzept der Verkehrspolitik», es sei «eine vielversprechende Alternative zum weiteren Verkehrsausbau», die dem Kanton «hohe und laufend steigende Kosten verursacht, immer mehr Kulturland beansprucht und die Natur und Umwelt belastet». Diese Zitate stammen nicht aus einer grünen Werbebroschüre für Mobility Pricing, sondern aus der Antwort, die der Regierungsrat vor vier Jahren zu Vorstössen für Mobility

Pricing gegeben hat. Trotz dieser positiven Würdigung kam der Regierungsrat damals zum Schluss, den Pilotversuch, der damals gefordert wurde, zur Ablehnung zu empfehlen. Er machte einerseits geltend, dass es noch zu viele offene Fragen gebe, und andererseits konnte er sich so salomonisch verhalten, weil es damals gleichzeitig zwei Vorstösse gab, einen für (M 183-2016) und einen gegen Mobility Pricing (M 144-2016), und darum folgte der Grosse Rat damals vor 4 Jahren dem Regierungsrat und lehnte das Postulat für einen Versuch mit 68 gegen 80 Stimmen ab.

Jetzt hat der Regierungsrat seine Meinung geöffnet, und er empfiehlt immerhin die Annahme als Postulat. Das freut mich – und ist auch gut begründet. Denn im Vergleich zu vor vier Jahren haben sich an der Ausgangslage mindestens vier Faktoren geändert: Erstens ist in der Antwort des Regierungsrates ein neues Argument zu lesen, von dem vor 4 Jahren noch nicht die Rede war: dass nämlich Mobility Pricing auch ein zukunftsweisendes Finanzierungsinstrument für die Strasseninfrastruktur werden könnte. Der Grund ist einleuchtet, Casimir von Arx hat schon darauf hingewiesen: Die Einnahmen aus der Mineralöl-Besteuerung, die Benzin- und Dieselauto bezahlen, nehmen ab, je mehr Elektroautos herumfahren. Darum wird auf Bundesebene auch an einem Konzept zur langfristigen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur gearbeitet, und Mobility Pricing könnte eben ein Teil davon sein. Die zweite Änderung im Vergleich zu vor 4 Jahren: Die konzeptionellen Fragen, diese zu vielen offenen Fragen, die der Regierungsrat festgestellt hatte, sind auf Bundesebene in der Zwischenzeit weiterbearbeitet und zum Teil auch geklärt worden. Ein Pilotversuch ist vor vier Jahren zwar noch nicht zustande gekommen, aber das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat in der Region Zug eine Wirkungsanalyse durchgeführt und ist dabei unter anderem zum positiven Schluss gekommen, dass «Mobility Pricing einen wesentlichen Beitrag zum Glätten von Verkehrsspitzen in (...) stark belasteten (...) Agglomerationen leisten kann». Konkret fand man beispielsweise heraus, dass in Spitzenzeiten mit einer Reduktion des motorisierten Verkehrs um 9 bis 12 Prozent gerechnet werden kann. *(Der Präsident bittet den Redner, zum Schluss zu kommen, da für Mitmotionäre nur drei Minuten reserviert seien. / Le président prie l'orateur de conclure en lui rappelant que le temps de parole pour les comotionnaires est limité à trois minutes.)* – Oh, da habe ich falsch kalkuliert. Ja, dann kürze ich ab: Ich möchte einfach dazu aufrufen, auch diese Städte, diese Gemeinden und diese Regionen zu unterstützen mit einem Ja zum Postulat, wo jetzt bereits Vorstösse eingereicht wurden, für Mobility Pricing ... *(Präsident. Besten Dank Herr Vanoni. / Le président remercie M. Vanoni.)* ...in verschiedenen Orten.

Präsident. Wir kommen zu den Fraktionen. Als erster Fraktionssprecher, für die SP-JUSO-PSA: Grossrat Stefan Berger.

Stefan Berger, Burgdorf (SP). Die Mobilität und die Mobilitätsinfrastruktur kosten Geld. Wie diese Kosten in Zukunft und mit Blick vielleicht auch auf die Zunahme der Elektromobilität und die Abnahme der Treibstoffzölle längerfristig finanziert werden sollen, müssen wir klären. Ob Mobility Pricing eine mögliche Lösung dafür ist, wissen wir heute noch nicht und müssen wir prüfen. Die SP-JUSO-PSA-Fraktion findet, dass Mobility Pricing ein prüfenswerter Ansatz für eine nachhaltige Verkehrslösung und für eine Verkehrslenkung und die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sein kann. Allerdings bestehen auch noch offene Fragen, wie zum Beispiel, wie fair ein solches Pricing ist, wenn nicht alle frei wählen können, wann und wo sie unterwegs sein müssen. Die Motion oder nun das Postulat will genau diese Fragen mit möglichen Pilotversuchen klären. Entsprechende Interessensbekundungen von Städten für die Teilnahme an einem Pilotprojekt hat die BVE bereits erhalten. Mit der Überweisung des Postulats schaffen wir jetzt für die interessierten Städte die Möglichkeit, genau diese Fragen betreffend Mobility Pricing anhand der Teilnahme am Pilotprojekt zu klären. Auch im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung stimmt die SP-JUSO-PSA-Fraktion dem Postulat grossmehrheitlich zu – David hat es bereits gesagt – und macht den Weg frei für mögliche Pilotversuche, um die offenen Fragen des Mobility Pricings zu klären.

Hans Jörg Rügsegger, Riggisberg (SVP). Heute wird ja die Strasseninfrastruktur in der Schweiz massgeblich über die Abgaben der fossilen Treibstoffe finanziert. Wegen der Reduktion des Treibstoffverbrauchs und Zunahme der Elektromobilität – wir haben es zuvor in einzelnen Voten schon gehört – werden die Einnahmen in den nächsten Jahren stark abnehmen. Das derzeitige System der Strassenfinanzierung bietet keine langfristige Sicherheit und ist daher zu überdenken. Die unterschiedlichen Modelle zur Tarifierung der Mobilität müssen aktuell diskutiert werden, streben aber ganz ein anderes Ziel an als jetzt vorgegeben. In erster Linie soll nämlich der Gesamtverkehr über den Preis gelenkt und vermindert werden. Wenn dies mit Erfolg passiert, werden auch die Erträge

sinken, dessen sind wir uns alle bewusst, das sehen wir auch. Beide Ziele, die Finanzierung und das Verkehrsmanagement können nicht mit dem gleichen Instrument erreicht werden. Das künftige Mobility Pricing muss daher auf die eindeutige und langfristige Finanzierung des Ausbaus, Betriebs und Unterhalts der Infrastruktur für den öffentlichen und Individualverkehr ausgerichtet sein und nicht nur der Verkehrslenkung dienen. Also die gesamtheitliche Betrachtung und die Nachhaltigkeit muss gewährt sein. Für die Strasse würde dies heissen, dass die 57 Rappen pro Liter Treibstoff und weitere Abgaben wegfallen würden und an ihre Stelle – nicht kumulativ oder zusätzlich – eine näher bestimmte Kilometerabgabe, wie wir dieser unter anderem sagen, treten würde, welche dann auch noch unter Einhaltung des Datenschutzes korrekt zu erheben wäre. Es müsste aber auch für den öffentlichen Verkehr gelten. Die Einnahmen aus den Fahrkarten und Abonnements – insgesamt über 5 Mrd. Franken – wären durch einen Kilometerarif auszugleichen oder zu ersetzen. Es bestehen Studien – genug Studien aus der Sicht der SVP-Fraktion – zu diesen vorgesehenen Pilotversuchen, und Erfahrungen aus Grossstädten zeigen auch, dass dies eigentlich nicht nötig ist. Überhaupt werden Massnahmen, die lokal durchgeführt werden, keinen oder zu wenig Einfluss auf die globale Tarifierung haben, die stattfinden müsste – nur schon auf die Schweiz ausgerichtet.

Wir sehen es ähnlich wie der Regierungsrat: Lokale Versuche sind daher eigentlich nur dafür da, die Spitzen zu regeln, und dies ist unnütz aus unserer Sicht. Die Kilometerabgaben für die Finanzierung des öffentlichen und privaten Verkehrs machen nur national Sinn. Der Regierungsrat zählt in seiner Antwort, ziemlich am Schluss, durchaus geeignete Massnahmen auf, die man eben durchführen könnte oder schon durchgeführt hat. Auch das Potenzial des Homeoffice – wir haben es gehört, – welches die letzten 3 Monate erfolgreich durchgeführt wurde, müsste in diesem Zusammenhang erwähnt werden. Aber auch an der Zentralisierung, die in den letzten Jahren stattgefunden hat, ist diese Strategie gescheitert. Man müsste jetzt eigentlich von einer Dezentralisierungsstrategie zentral sprechen. Und auch das Bevölkerungswachstum sei hier erwähnt, vor allem in Form der Zuwanderung, die man überdenken müsste. Daher lehnt die SVP-Fraktion auch diesen Vorstoss in Form eines Postulats ab.

Beat Kohler, Meiringen (Grüne). Der Verkehr stösst an vielen Orten an die Grenzen, und Mobility Pricing wäre eine Möglichkeit, diese Spitze zu brechen – dies haben wir gehört. Für uns stellt dieser Vorstoss ganz viele richtige Fragen, und man soll in Versuchen klären können, ob dies auch für andere verkehrstechnische Herausforderungen eine Lösung sein könnte. Wir haben es für die Finanzierung gesehen, ob dies helfen könnte? – Diese Fragen in einem Versuch zu beantworten, erachten wir als richtig und wir unterstützen diesen Vorstoss voll und ganz. Wir haben vorhin gerade gehört, dass Corona gewisse Auswirkungen hatte: Man hat gesehen, dass man Verkehr anders regeln kann. Viele Leute haben sofort im Homeoffice gearbeitet, man hatte viel weniger Verkehrsspitzen. Jetzt ist diese Situation langsam zu Ende, und der Verkehr nimmt sofort wieder zu. Wir werden in Kürze – und hatten sie zum Teil auch schon – wieder die täglichen Staumeldungen im Raum Bern haben. Dies hat aber gezeigt, dass mit intelligenten Lösungen Verschiebungen möglich wären und Spitzen gebrochen werden könnten. Und so ein Mobility Pricing könnte sicher in diesem Bereich mithelfen, neue, gute Lösungen zu finden. Es geht ja hier in erster Linie einmal um einen Versuch, und im Kanton Bern hat zum Beispiel die Stadt Biel schon Interesse an einem solchen Versuch angemeldet. Es sind auch in anderen Gemeinden Bestrebungen im Gange. Die Leute wollen solche Versuche durchführen können. Wir sind der Meinung, dass der Kanton sich dem nicht in den Weg stellen soll und solche Versuche ermöglichen soll. Und darum werden wir diese Vorstösse unterstützen.

Sandra Hess, Nidau (FDP). Obwohl 2016 eine Motion (*M183-2016*) – wir haben es vorhin gehört – schon einmal abgelehnt wurde, ist der Regierungsrat jetzt doch bereit, dieses Anliegen noch einmal zu prüfen. Die neue Beurteilung begründet er nicht zuletzt damit, dass es bald Lösungen für die immer tiefer ausfallenden Einnahmen aus der Mineralölsteuer braucht, sodass der Unterhalt und die Erneuerung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur eben auch in Zukunft gesichert sind. Auch die FDP macht sich Gedanken, wie man das entstehende Finanzloch stopfen könnte. Dass sich der Preis für die Nutzung von Strassen, Schienen und vielleicht ja auch einmal von Velobahnen verursachergerecht gestaltet und dass die Preisgestaltung künftig auch nachfragebezogen oder im Sinne der leistungsbezogenen Abgabe gestaltet werden kann, ist interessant. Wenn mit Mobility Pricing Verkehrsspitzen gebrochen werden können und die Belastung auf mehr Stunden verteilt werden kann, wenn unzählige Stunden im Stau und/oder übervolle Züge und Busse vermieden werden können, dann ist dies sicher im Sinne aller Nutzerinnen und Nutzer. Darum unterstützt etwa die

Hälfte der FDP-Fraktion den Vorstoss als Postulat.

Die andere Hälfte der Fraktion glaubt aber nicht, dass Mobility Pricing das richtige Instrument ist. Voraussetzung dafür, dass man Spitzen brechen kann, ist, dass möglichst viele Nutzende die Wahlfreiheit haben, wann genau sie von A nach B reisen wollen. Diese haben sehr viele nicht und müssen zu einer bestimmten Zeit auf der Baustelle oder im Laden stehen. Wenn das funktionieren soll, dann braucht es flächendeckend flexible Arbeitszeitmodelle und natürlich auch längere Ladenöffnungszeiten. Es können nicht alle im Homeoffice auf ein günstiges Transport- oder Reisefenster warten, sie müssen dann unterwegs sein, wenn es am teuersten ist, zum Beispiel der Handel und das Gewerbe. Und diese Mehrkosten müssen dann auf das Produkt abgewälzt werden. Einig ist sich die FDP mit dem Regierungsrat, dass es neue Mechanismen für die Steuereinnahmen zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur braucht. Spätestens wenn die Elektromobilität voll durchschlägt – und das wird nicht mehr lange gehen – werden wir eher mehr als weniger Strassen brauchen. Um diese Einnahme zu kompensieren, brauchen wir intelligente, gerechte und vor allem einfache Instrumente, Instrumente, die nicht zu mehr komplizierter Bürokratie oder staatlicher Kontrolle und Lenkung führen. In der Fraktion bestehen mindestens Zweifel, dass Mobility Pricing da das richtige Instrument ist, darum ist die FDP in dieser Frage ungefähr halb-halb für oder gegen das Postulat.

Luca Alberucci, Ostermundigen (glp). Selbstverständlich unterstützt die glp diesen Vorstoss, wir hätten ihn sicher als Motion unterstützt und als Postulat erst recht – und dies einstimmig. Wir haben es schon gehört: Wir bauen unsere Verkehrsinfrastruktur für zwei Stunden am Morgen und zwei Stunden am Nachmittag, werktags. Das ist Fakt. Und das ist extrem teuer. Der Bau dieser Verkehrsinfrastruktur ist mit finanziellen Kosten verbunden, er ist mit ökologischen Kosten verbunden – ich denke insbesondere an den Landverschleiss – und die intensive Benutzung dieser Infrastruktur zu Spitzenzeiten ist mit grossen sozialen Kosten, Gesundheitskosten und Lärmbelastung verbunden und auch – zuhause meiner Vorrednerin – völlig gegen die Interessen des Gewerbes, wo es mit hohen Kosten verbunden ist, wenn sie am Morgen im Stau stehen und entsprechend später erst zu ihren Kunden gelangen – das ist erst recht teuer.

In diesem Sinne kann ich mir und kann sich die grünliberale Partei keine effizientere und nachhaltigere Massnahme im Verkehrswesen denken, als diese Spitzen zu brechen versuchen. Wie ich gesagt habe: Es ist finanziell nachhaltig, es ist ökologisch nachhaltig, und es gibt aus meiner Sicht keine Nachteile. Mobility Pricing ist genau der Ansatz, der versucht, diese Spitzen zu brechen. Was Mobility Pricing aber nicht ist, ist eine Neueinführung eines Preises für unser Verkehrswesen. Unser Verkehrswesen kostet jetzt schon etwas, es ist nicht die Frage, wie viel es kostet, es ist die Frage, was es kosten soll, und es ist eine Frage der Lenkung des Verkehrs. Ich habe mir erlaubt, vorhin nur ganz kurz aufzuschreiben, was wir eigentlich alles für Kosten haben, wenn wir unsere Verkehrsmittel nutzen. Eine nicht abschliessende Liste: Wir haben Billettpreise, wir haben Abonnementspreise, wir haben Treibstoffsteuern, wir haben Motorfahrzeugsteuern, wir haben Vignetten, wir haben Parkgebühren, wir haben bei den Steuern Pendlerabzüge etc. Also, es ist nicht so, dass Mobilität heutzutage nicht staatlich geregelt ist und nicht priced ist. Mobility Pricing ist der Versuch, dieses Pricing nachfrageorientierter zu machen, um diese Spitzen zu brechen. Und aus unserer Sicht ist es sinnvoll, dass man diesen Versuch auch richtig wagt, und es ist richtig, dass der Kanton Bern da eine Vorreiterrolle einnimmt und entsprechend diese Pilotversuche unterstützt. Es ist auch im Sinne des Bundes. Der Vorredner von der SVP hat gesagt, dass wir, wenn wir eine Lösung anstreben, dies auf Bundesebene machen. Der Bund hat uns ja aufgefordert, so einen Pilotversuch zu machen, weil er einfach nicht ins Blaue hinaus so eine Lösung vorschlagen will und quasi auf die ganze Schweiz anwenden will. Er will, dass dies vorgängig in gewissen Regionen, die gewillt sind, dies zu testen, entsprechend auch getestet wird, und es ist im Sinne des Bundes, dass der Kanton Bern da vorwärtsmacht. Es ist nicht nur im Sinne des Bundes, es ist auch im Sinne der Gemeinden, denn wir haben interessierte Gemeinden, die da mitmachen wollen. Und als Kanton sollte man dies unterstützen. Nicht zuletzt ist es auch im Sinne – und dies haben andere Vorredner auch schon gesagt – einer Sicherstellung einer nachhaltigen Finanzierung unseres Strassen- und Verkehrswesens.

Markus Wenger, Spiez (EVP). Wir befinden heute darüber, ob man prüfen möchte, dass im Kanton Bern Pilotprojekte durchgeführt werden können. Es geht um ein Projekt des Bundes. Wir suchen also eine Lösung für die ganze Schweiz, wie man in Zukunft gewisse Mittel generieren könnte, die die Mineralölsteuer ablösen. Es geht aber auch darum, ganz viele Fragen zu klären. Ist so ein Mobi-

lity Pricing im ÖV wie im motorisierten Individualverkehr einfach möglich? Und es ist ganz wichtig, dass wir genau diese Fragen – wie sie auch Hans Jörg Rüegsegger gestellt hat – beantworten. Es gibt Studien, die relativ weit weg sind vom Praktischen, bei denen man Annahmen trifft. Aber was bedeutet dies? Kann beispielsweise der Verkehr hier um die Stadt Bern herum geglättet werden, sodass unsere Monteure am Morgen nicht mehr im Stau stehen? – 10 Minuten Stau bei zwei Monteuren im Lieferwagen, das sind 40 Franken. Ich bin aber überzeugt, wenn man irgendwie für 3, 4 oder 5 Franken eine Gebühr erliesse, für diejenigen die zwischen 7 und 8 Uhr durchfahren, dass diese so gar keinen Stau mehr hätten, weil sich das erledigen würde. Aber man weiss es nicht. Also, es geht nicht darum, dass wir hier heute Fragen beantworten können und damit sagen, dass wir dies machen müssen, sondern darum, auf all diese gestellten Fragen eine Antwort zu suchen. Und darum bitte ich Sie, diesem Postulat zuzustimmen. Die EVP-Fraktion wird dies einstimmig machen, in der Hoffnung, da Antworten zu finden, die uns in diesem ganzen Umbruch der Mobilität weiterhelfen, der im Moment im Raum steht. Wir haben ja eigentlich parallel auf den Strecken oder in dem Bereich, wo wir auf den Autobahnen und auf den Strassen Stau haben, auch im ÖV eine hohe Dichte. Und wenn es darum geht, den Takt zu erhöhen – sprich Kosten –, wenn es darum geht, dass Leute unbequem und unangenehm stehen, da haben wir also parallel auf allen Verkehrsträgern die gleichen Fragen. Darum: Stellen wir diese doch und suchen wir nach Antworten!

Ernst Tanner, Ranflüh (EDU). In der EDU-Fraktion fehlt uns bei diesem Pilotversuch auch die Ausrichtung auf alle Mobilitätsformen. Aus unserer Sicht müsste hier auch der ÖV in dieses System miteinbezogen werden. Jetzt in der gewandelten Form als Postulat werden bei uns ein paar zustimmen, es gibt aber auch Nein-Stimmen. Auf Wunsch des Alt-Grossratspräsidenten Hannes Zaugg, muss ich dieses Mal in der Session noch 2 Sätze hinten anhängen: Das zweite Mikrofon kann desinfiert werden. Das zweite Mikrofon ist bereit. Ich habe den Wunsch erfüllt. (*Heiterkeit. / Hilarité*)

Vania Kohli, Bern (BDP). Die BDP-Fraktion verschliesst sich ganz und gar nicht dem Thema Mobility Pricing – aber einfach nicht einzig im Kanton Bern und wenn schon, dann auf der ganzen, schweizweiten Ebene. Die Motion der BDP (*M 144-2016*) wurde dann auch vor 4 Jahren entsprechend angenommen. Wir sind zudem überzeugt, dass der Kanton Bern zum jetzigen Zeitpunkt ganz andere Probleme hat, als Ressourcen für ein solches Pilotprojekt zur Verfügung zu stellen. Darum, ganz kurz: Die BDP-Fraktion lehnt grossmehrheitlich auch das Postulat ab.

Präsident. Und dann als Einzelsprecherin, die Grossrätin Sandra Schneider, von der SVP.

Sanda Scheider, Biel (SVP). Die Fallzahlen im Zusammenhang mit den Corona-Neuinfektionen sind erfreulich. Weniger erfreulich sind aber die wirtschaftlichen Folgen der Pandemie. Viele Betriebe stecken in der Bredouille. Der Einschnitt in die Wirtschaft hat automatisch auch Auswirkungen auf den Staat. Die Steuereinnahmen gehen zurück, die steigende Arbeitslosigkeit führt zu höheren Sozialkosten. Jetzt wäre es angebracht, bei den Ausgaben zwischen Wünschenswertem und Nötigem zu unterscheiden. Aber leider greift der Kanton Bern lieber zu einem neuen Steuertöpfchen, auch Mobility Pricing genannt. Mobility Pricing ist nichts anderes als ein zusätzlicher Wegzoll zulasten der Autofahrer. Trotz modernem Namen ist es eine Massnahme, die man schon im Mittelalter kannte. Die Einführung einer Mobility-Pricing-Zusatzsteuer ist schlicht asozial. Besonders bestraft werden Leute, die beruflich auf ein Auto angewiesen sind. Auch geht dabei vergessen, dass nicht alle Berufsgruppen gleitende Arbeitszeiten in Anspruch nehmen können. Ist das Mobility Pricing einmal eingeführt, wird es sich nicht lange auf Stosszeiten begrenzen. Die neue Verkehrssteuer verteuert jede Dienstleistung, und zwar vom Lieferanten über den Handwerker bis zum Versicherungsvertreter. Die Erfahrungen zeigen, dass man eine neu eingeführte Steuer nie wieder wegbringt. Und darum bitte ich Sie, diesen Vorstoss abzulehnen.

Präsident. Die Rednerliste ist leer. Ich bitte den Herrn Regierungsrat seine Ausführungen anzubringen, dann können wir noch zeitgerecht zur Abstimmung kommen.

Christoph Neuhauser, Bau- und Verkehrsdirektor. Wie gesagt wurde, hat der Regierungsrat 2016, gestützt durch den Grossrat, die Teilnahme am Pilotversuch Mobility Pricing abgelehnt. Und dies hat er aufgrund vieler gesetzlicher Grundlagen gemacht und weil zu viele Ausgestaltungsfragen noch offen waren. Dies gilt teilweise heute immer noch. Wieso will der Regierungsrat diesen

Vorstoss trotzdem als Postulat entgegennehmen? – Sie haben in der Vorstossantwort eine Palette von Gründen. Ich streiche nur drei heraus: Erstens, Gemeindeautonomie, Artikel 109 der Verfassung des Kantons Bern (KV). Es wurde gesagt, der Bund will einen Pilotversuch machen, wir haben seitens BVE Interessensbekundungen von Städten bekommen, und mir scheint es auch mit Blick auf die in unserem Kanton hochgehaltene Gemeindeautonomie nicht opportun, dass man den interessierten Städten dies verbietet. Dies kostet den Kanton nichts und vermeidet unnötige Wut und Ärger.

Zweitens will der Regierungsrat kein Diskussions- und Denkverbot. Was ist in zwei Jahren? Wer wusste letzten September, was im März und April dieses Jahres sein würde? Und was wird im September sein? Und drittens ist die Welt nach Corona eine andere. Es ist so, dass sich die Welt verändern wird. Die Mehrbelastung der Verkehrsteilnehmenden lässt sich so zumindest laut Wirkungsanalyse aus Zug, wo man so etwas gemacht hat... lässt hoffen, und Zug ist ja nicht gerade ein rot-grüner Kanton. Vor diesem Hintergrund könnte Mobility Pricing, je nachdem, entsprechend zur Optimierung der Finanzierung ohne höhere Verkehrssteuer beitragen. Zusammengefasst: Der Berner Regierungsrat bleibt kritisch. Ein flächendeckender Pilotversuch im Kanton Bern kommt nicht in Frage. Der Regierungsrat will auch weiterhin keine aktive Rolle einnehmen. Aber Neuerkenntnissen möchten wir uns nicht grundsätzlich verschliessen, und darum wird diese Motion zur Annahme als Postulat beantragt.

Präsident. Und über ein Postulat stimmen wir auch ab. Die Vorstossenden haben ja die Motion in ein Postulat gewandelt. Traktandum Nummer 45. «Durchführung eines Mobility-Pricing-Pilotversuchs im Kanton Bern». Wer den Vorstoss als Postulat annehmen will, stimmt Ja, wer dies nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.RRGR.51 ; als Postulat)

Vote (2020.RRGR.51 ; sous forme de postulat)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 77

Nein / Non 72

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Sie haben den Vorstoss angenommen, mit 77 Ja-Stimmen zu 72 Nein-Stimmen. Damit unterbreche ich unsere Verhandlungen. Wir sind am Ende der ersten Sessionswoche angelangt. Ich danke Ihnen herzlich für die Mitarbeit und insbesondere für die Disziplin. Die Vorgaben wurden sehr gut eingehalten, die Gespräche auch, auf einem bescheidenen Niveau, Sie haben den Abstand behalten. Sie haben sich auf die parlamentarische Arbeit konzentriert. Dafür danke ich Ihnen bestens und appelliere jetzt auch schon dafür, diesen Schwung und dieses Verhalten für die zweite Woche beizubehalten. Sie können die Unterlagen hierlassen. Die Halle wird geschlossen, aber nicht bewacht. Also sozusagen auf eigene Verantwortung können Sie die Unterlagen hierlassen. Persönlich würde ich Ihnen empfehlen, die Wertgegenstände mitzunehmen, aber diejenigen, die noch ein Papier oder einen Ordner haben, das können Sie hierlassen. Das war es für die erste Woche. Ich wünsche Ihnen eine gute Heimreise und ein schönes Wochenende. Bis nächsten Montag.

Hier werden die Beratungen unterbrochen. / Les délibérations sont interrompues à ce stade.

Schluss der Sitzung um 16.00 Uhr. / Fin de la séance à 16 heures 00.

Die Redaktorinnen / Les rédactrices

Julia Heeb (de)

Ursula Ruch (fr)