

Parlamentarischer Vorstoss. Gemeinsame Antwort des Regierungsrates

Gemeinsame Antwort zu M 144-2016 und M 183-2016

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.: 1213/2016 vom 2. November 2016
 Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
 Klassifizierung: Nicht klassifiziert
 Antrag Regierungsrat: **Punktweise beschlossen**
 Ziffer 1: Annahme
 Ziffer 2: Ablehnung
 Ziffer 3: Annahme
 Ziffer 4: Ablehnung

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. Angesichts 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.

Vorstoss-Nr.: 183-2016
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2016.RRGR.884

Eingereicht am: 12.09.2016

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Alberucci (Ostermundigen, glp) (Sprecher/in)
Vanoni (Zollikofen, Grüne)
Löffel-Wenger (Münchenbuchsee, EVP)
Weitere Unterschriften: 5

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 1213/2016 vom 2. November 2016
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Punktweise beschlossen**
Ziffer 1: Ablehnung
Ziffer 2: Annahme
Ziffer 3: Annahme

Staatsquotenneutrales Mobility-Pricing im Kanton Bern testen

Der Regierungsrat wird wie folgt beauftragt:

1. Er meldet beim Bund Interesse an einem Pilotprojekt für Mobility-Pricing im Kanton Bern an.
2. Er setzt sich dafür ein, dass das Mobility-Pricing-System im Pilotprojekt und danach staatsquotenneutral ausgestaltet wird.
3. Er wirkt darauf hin, dass mit Mobility-Pricing mittelfristig nicht nur die Glättung der Verkehrsspitzen im Personenverkehr angestrebt wird, sondern auch eine Reduktion der Verkehrsentwicklung, eine verursachergerechtere Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und eine Internalisierung externer Verkehrskosten.

Begründung:

Mobilität wird in der Schweiz massiv durch die Allgemeinheit subventioniert. Dies gilt insbesondere für den motorisierten Individualverkehr (MIV), aber auch für den öffentlichen Verkehr (ÖV). Durch die Subventionierung zahlen viele Nutzerinnen und Nutzer unserer Verkehrssysteme einen zu tiefen, d. h. unter den wahren Kosten liegenden Preis, was zu einer im marktwirtschaftlichen Sinn zu hohen Nachfrage führt. Diese Preisverzerrung trägt bedeutend zur Überlastung der Verkehrssträger und zu verschiedensten Problemen bei, u. a. zu:

- dem seit Jahren andauernden und auf absehbare Zeit sich fortsetzenden Bedarf nach teuren Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur

- langen Stauzeiten für Personen, die aus logistischen Gründen auf schnelle Verbindungen zu bestimmten Tageszeiten und besonders während der Arbeit angewiesen sind
- einer wenig effizienten Nutzung der begrenzten Kapazitäten unseres Verkehrssystems
- einer erhöhten Belastung der Bevölkerung durch Lärm, Luftverschmutzung und Unfälle
- der Zersiedelung sowie zum Klimawandel

Verschärfend kommt hinzu, dass jener Teil der Verkehrskosten, den die Nutzerinnen und Nutzer selbst tragen, oft undifferenziert oder pauschal abgerechnet wird. So ist der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bzw. die Beschaffung zusätzlicher ÖV-Fahrzeuge besonders wegen der hohen Nachfrage während der Spitzenzeiten am Morgen und am Abend nötig. Die Nutzung von MIV und ÖV ist zu diesen Zeiten aber gleich teuer wie zu Zeiten mit tiefer Nachfrage. Zudem werden die Nutzung der Autobahn und in vielen Fällen die ÖV-Nutzung mit einer Pauschale (z. B. Autobahnvignette, ÖV-Abo) abgegolten. Ist diese einmal bezahlt, besteht kein preislicher Anreiz mehr, die eigene Verkehrsnutzung zu hinterfragen. Ausserdem laufen Pauschalen darauf hinaus, dass Vielfahrer einen in seiner Höhe kaum zu rechtfertigenden Rabatt gegenüber Wenigfahrern (z. B. jenen ohne Abo) erhalten.

Mobility-Pricing ist ein Ansatz, mit dem die tatsächliche Verkehrsnutzung abgerechnet wird. Es kann zeitlich, örtlich, nach Streckenlänge oder Fahrzeug differenziert werden und auch Kriterien können berücksichtigt werden, die etwa dem ansässigen Gewerbe entgegenkommen. Ein umfassendes Mobility-Pricing hat das Potenzial, die genannten Probleme massgeblich zu reduzieren. Dies wurde in anderen Ländern für den ÖV oder für Strassennetze bereits bewiesen.

Wie der Bundesrat am 30. Juni 2016 mitteilte, hat er das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) beauftragt, zusammen mit interessierten Kantonen und Gemeinden die Möglichkeit von Pilotprojekten für Mobility-Pricing zu prüfen. Dies auch vor dem Hintergrund zahlreicher positiver Rückmeldungen in der Anhörung zum Konzeptbericht. Der Kanton Bern soll diese Chance für die Entwicklung eines Mobility-Pricing-Systems packen und mit dem UVEK zwecks Durchführung eines Pilotversuchs Kontakt aufnehmen. Dies ist auch im Einklang mit der Forderung des Regierungsrates nach einer raschen Durchführung von Pilotversuchen (vgl. einschlägige Medienmitteilung vom 10. September 2015).

Das Mobility-Pricing-System soll schon im Pilotprojekt staatsquotenneutral ausgestaltet sein: Während sich die Finanzflüsse zur Finanzierung des Verkehrssystems mit Mobility-Pricing ändern, sollen keine verkehrsfremden staatlichen Aufgaben mit den Mobility-Pricing-Gebühren finanziert werden. Für den Pilotversuch soll zu diesem Zweck ein einfacher Mechanismus zur Rückerstattung der Zusatzeinnahmen aus dem Mobility-Pricing z. B. pro Person an die Nutzer/-innen der jeweiligen Verkehrsträger installiert werden.

Mittelfristig ist Mobility-Pricing ausserdem weiter zu denken als nur als Mittel zur Glättung der Verkehrsspitzen. Namentlich soll auch das Potenzial von Mobility-Pricing zu einer Reduktion der Verkehrsentwicklung und zur verursachergerechteren Finanzierung des Verkehrssystems inkl. Infrastruktur genutzt werden. Die heutigen Finanzierungsinstrumente sind ins Mobility-Pricing-System zu integrieren oder durch dieses zu ersetzen. Aus ökonomischer Sicht versteht sich dabei von selbst, dass auch heutige externe Kosten, bspw. Lärm-, Luftverschmutzungs- und Klimawandelkosten, via Mobility-Pricing vermehrt den Verursachenden belastet werden. Hierfür bietet sich zu einem späteren Zeitpunkt die Einführung einer Lenkungsabgabe an, die vollständig an die gesamte Bevölkerung zurückerstattet wird.

Gemeinsame Antwort des Regierungsrates

Mobility- und Road Pricing sind prüfenswerte Konzepte der Verkehrspolitik. Der Verkehr hat sich im Kanton Bern seit 1970 verdoppelt. Die Mobilitätsbedürfnisse der Bernerinnen und Berner wachsen ständig und damit auch das Verkehrsaufkommen auf Strasse und Schiene. Die Verkehrsinfrastrukturen sind in den Hauptverkehrszeiten vielerorts überlastet, vor allem in den Städten und Agglomerationen. Engpässe bestehen auch im Schienen- und Busnetz sowie auf Nationalstrassen. Chronische Staus sind lästig für alle und verursachen Kosten für die Verkehrsteilnehmenden und die Wirtschaft. Generell führen Verkehrsüberlastungen zu einer Verschlechterung der Erreichbarkeit und damit zu einem Verlust an Standortattraktivität. Die heutige Verkehrspolitik setzt beim Kampf gegen Verkehrsengpässe hauptsächlich auf den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen und -angebote. Das ist zwar grundsätzlich ein wirksamer Ansatz, verursacht dem Kanton aber hohe und laufend steigende Kosten. Ausbauten erfordern ausserdem immer mehr Kulturland und belasten Natur und Umwelt.

Mobility- und Road Pricing sind vielversprechende Alternativen zum weiteren Verkehrsausbau. Mit einer gezielten Anpassung und Erhöhung der Gebühren für die Benutzung von Verkehrsinfrastrukturen soll das Verkehrsaufkommen besser gelenkt, wo zweckmässig auf den öV verlagert oder sogar reduziert werden. Mobility- und Road Pricing sind keine neue Steuern und deshalb staatsquotenneutral auszugestalten. Die Einnahmen werden gezielt für die Modernisierung der Verkehrsinfrastrukturen verwendet und entlasten so den Staatshaushalt. Alternativ lassen sich die Einnahmen zur Senkung oder Aufhebung von anderen Verkehrssteuern verwenden oder sie werden in geeigneter Form an die Bevölkerung und Wirtschaft rückerstattet. Der Unterschied zwischen Mobility- und Road Pricing liegt im Einbezug der einzelnen Verkehrsträger: Road Pricing fokussiert auf die Verkehrsinfrastrukturen der Strasse, wo in Bezug auf Stau und externe Kosten der grösste Handlungsbedarf besteht. Road Pricing ist weltweit und in Europa bereits in verschiedenen Städten und Regionen erfolgreich eingeführt. Die Erfahrungen sind überall positiv. Mobility Pricing bezieht neben der Strasse auch den öffentlichen Verkehr mit ein. Im Unterschied zum praxiserprobten Road Pricing sind derzeit beim Mobility Pricing noch viele Ausgestaltungsfragen offen. Diese betreffen insbesondere den Einbezug des öV, beispielsweise den Umgang mit Abonnements wie dem GA. Mobility Pricing ist bisher in Europa nirgendwo systematisch in Anwendung. Es soll gemäss Vorschlag des Bundesrates in den nächsten Jahren mit Pilotversuchen in ausgewählten Regionen getestet werden.

Die verstärkte Nutzerfinanzierung im Verkehr mit Instrumenten wie Mobility- oder Road Pricing ist gesellschaftlich und politisch umstritten. Eine Einführung ist anspruchsvoll und braucht Zeit. Sie setzt auf Bundesebene entsprechende Rechtsgrundlagen in der Verfassung bzw. für Pilotversuche auf Gesetzesstufe voraus. Auch im Kanton Bern sind bei einer Einführung zwingend Erlasse auf Gesetzesstufe notwendig. Das gilt für Mobility- und Road Pricing wie auch für Pilotversuche. Erwähnenswert ist, dass die Schweiz im Schwerverkehrsbereich mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) seit 16 Jahren ein Road Pricing für den Schwerverkehr kennt. Die Erfahrungen sind positiv. Die LSVA hat entscheidend zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und der entsprechenden Entlastung der Strasse sowie zur Finanzierung der NEAT beigetragen. Die LSVA ist heute ein zentraler Pfeiler der schweizerischen Verkehrspolitik und entlastet auch die Budgets der Kantone, welche Beiträge aus der Abgabe enthalten.

2009 hat der Regierungsrat zusammen mit der Stadt und der Region Bern die Möglichkeiten des Road Pricings in der Region Bern abgeklärt. Anhand von konkreten Modellen wurden die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen eines Road Pricings in der Agglomeration Bern unter-

sucht¹. Die Ergebnisse der Studie sind vielversprechend: Mit der Einführung einer Strassenbenutzungsabgabe von 5 Franken pro Tag könnte auf den Strassen in der Region Bern eine Verkehrsreduktion von 15 - 20% erreicht werden. Dabei würden Nettoeinnahmen in der Höhe von rund 230 Mio. Fr. generiert. Wäre heute in der Region Bern ein solches Road Pricing eingeführt, könnten mit diesen Mitteln beispielsweise die Engpassbeseitigung auf der Nationalstrasse zwischen Bern-Wankdorf und Muri vorfinanziert oder Vorhaben wie die Sanierung des Bahnhofs Bern und das Tram Bern Ostermundigen finanziert werden. Im Bereich der Erfolgsrechnung könnten die Aufwendungen des kantonalen Tiefbauamts und der Kantonspolizei für Kantonsstrassen in der Region Bern sowie das öV-Angebot für die Region Bern mit Mitteln aus dem Road Pricing finanziert werden. Der Staatshaushalt liesse sich jährlich im dreistelligen Millionenbereich entlasten.

Gestützt auf die Ergebnisse dieser Studie hat der Regierungsrat dem Bundesrat in seiner Stellungnahme vom 9. September 2015 die grundsätzliche Bereitschaft mitgeteilt, in der Region Bern einen Pilotversuch für Road Pricing durchzuführen. Einen Pilotversuch für Mobility Pricing, welches nun gemäss den neusten Vorschlägen des Bundesrates im Vordergrund steht, lehnt der Regierungsrat hingegen ab. Wie bereits erwähnt bestehen beim Einbezug des öV in ein solches System zahlreiche offene Fragen.

Der Regierungsrat erachtet Mobility Pricing und Road Pricing als interessante Ansätze für die künftige Verkehrspolitik der Schweiz. Sie sind wirksam, beseitigen Verkehrsengpässe und führen zu einer besseren Bewirtschaftung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen, beispielsweise indem Verkehrsspitzen geglättet werden. Der Regierungsrat lehnt ein kategorisches Verbot für solche Instrumente, wie es die Motion 144-2016 fordert, ab.

Zu den Vorstössen im Einzelnen:

Zu M 144-2016:

1. Der Regierungsrat lehnt aufgrund der vielen offenen Ausgestaltungsfragen beim öV die Teilnahme der Region Bern an einem Pilotversuch für Mobility Pricing ab.
2. Der Regierungsrat erachtet es als falsch, wenn das Parlament jetzt schon und ggf. viele Jahre im Voraus die Haltung des Kantons zu allfälligen künftigen Vernehmlassungen vorgibt, ohne Kenntnis der dannzumaligen Vorlagen und Rahmenbedingungen.
3. Wie bereits erwähnt, verlangt die Einführung von Mobility Pricing oder Road Pricing eine kantonale Gesetzesgrundlage. Nach Art. 65 Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11) ist die Benützung von Strassen grundsätzlich unentgeltlich. Um ein Road Pricing einzuführen, muss Art. 65 SG geändert oder in einem anderen kantonalen Gesetz eine gesetzliche Grundlage für das Road Pricing geschaffen werden. Das gilt auch für Pilotversuche. Es ist in jedem Fall sichergestellt, dass das Parlament über die Einführung bestimmt und die entsprechenden Beschlüsse dem fakultativen Referendum unterliegen.
4. Wie in der Einleitung dargelegt, erachtet der Regierungsrat Mobility- und insbesondere Road Pricing als interessante Zukunftskonzepte der Verkehrspolitik. Er lehnt ein kategorisches Verbot solcher Instrumente ab.

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

Zu M 183-2016:

1. Wie bereits in der Antwort auf Ziffer 1 der Motion 144-2016 erläutert, lehnt der Regierungsrat die Teilnahme an einem Pilotversuch für Mobility Pricing ab.
2. Der Regierungsrat unterstützt das Anliegen der Motion, wonach solche Instrumente staatsquotenneutral ausgestaltet werden sollen.
3. Im Rahmen der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten) setzt sich der Regierungsrat seit Jahren mit verschiedenen Massnahmen für eine abgeschwächte Verkehrsentwicklung ein. Dazu gehören auch die Internalisierung externer Kosten und die verursachergerechte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Mobility- und Road Pricing können dazu einen Beitrag leisten.

Verteiler

- Grosser Rat