



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 030-2020
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion:
Geschäftsnummer: 2020.RRGR.51

Eingereicht am: 02.03.2020

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: von Arx (Köniz, glp) (Sprecher/in)
Stampfli (Bern, SP)
Vanoni (Zollikofen, Grüne)
Wenger (Spiez, EVP)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Ja 05.03.2020

RRB-Nr.: 459/2020 vom 29. April 2020
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Annahme als Postulat**

Durchführung eines Mobility-Pricing-Pilotversuchs im Kanton Bern

Der Regierungsrat wird wie folgt beauftragt:

1. Er erklärt dem UVEK, dass er im Kanton Bern oder in Teilen des Kantons einen Pilotversuch mit Mobility-Pricing durchführen möchte.
2. Er ermutigt Städte und Gemeinden im Kanton Bern, sich beim UVEK für die Durchführung eines Pilotversuchs mit Mobility-Pricing zu melden.
3. Er unterstützt Städte und Gemeinden im Kanton Bern, die einen Pilotversuch mit Mobility-Pricing durchführen möchten, dabei, ihre Mobilitätsziele in den Pilotversuch einfließen zu lassen.
4. Wenn es im Kanton Bern oder in Teilen des Kantons zu einem Pilotversuch mit Mobility-Pricing kommt, wirkt der Regierungsrat darauf hin, dass im Rahmen des Pilotversuchs folgende Fragen untersucht werden:
 - a. Ergibt sich aus den Änderungen im Verkehrspreisgefüge, wie die nutzungsabhängige Bepreisung des Verkehrs sie mit sich bringt, sozialpolitischer Handlungsbedarf für Kanton und Gemeinden?
 - b. Welche Möglichkeiten haben Arbeitgebende und Arbeitnehmende bzw. Bildungsinstitutionen, Schülerinnen und Schüler, Lernende und Studierende, um auf tageszeitabhängige Verkehrstarife zu reagieren?
 - c. Was bedeutet Mobility-Pricing für die Bevölkerung ausserhalb der Zentren und fürs Gewerbe? Führt die Glättung von Verkehrsspitzen dazu, dass die Ansiedlung von Arbeitsplätzen ausserhalb der grossen Zentren attraktiver wird?

- d. Wie wirkt sich die Glättung der Verkehrsspitzen auf den Bedarf nach Verkehrsinfrastruktur im Kanton Bern aus?
- e. Wie kann Mobility-Pricing genutzt werden, um zu verhindern, dass mit dem baldigen Aufkommen selbstfahrender Fahrzeuge unerwünschte Leerfahrten zu einem Problem werden?
- f. Bewähren sich die Anforderungen an den Datenschutz im Bericht des UVEK an den Bundesrat?¹ Kann ihre Einhaltung effektiv kontrolliert werden?

Begründung:

Am 13. Dezember 2019 hat der Bundesrat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) u. a. damit beauftragt, eine Vernehmlassungsvorlage vorzubereiten, die die rechtlichen Grundlagen für die Durchführung von Mobility-Pricing-Pilotversuchen schafft, und Kantone sowie Städte und Gemeinden zu suchen, die solche Pilotversuche durchführen möchten.²

Mobility-Pricing bezeichnet die nutzungsabhängige Bepreisung des Verkehrs. Das Konzept umfasst sowohl den Individualverkehr als auch den öffentlichen Verkehr.

Die konkrete Ausgestaltung von Mobility-Pricing hängt davon ab, welche Ziele konkret erreicht werden sollen. In der Diskussion stehen vor allem folgende Ziele:

- eine effizientere Auslastung der Verkehrsinfrastruktur: Eine Analyse des Bundes hat gezeigt, dass Mobility-Pricing einen wesentlichen Beitrag zum Glätten der Verkehrsspitzen leisten kann.
- eine Stärkung des Verursacherprinzips und der Kostenwahrheit im Verkehr: Pauschale Abgaben werden durch nutzungsabhängige Abgaben ersetzt,³ sog. externe Kosten, die heute die Allgemeinheit trägt (insbesondere Lärm-, Umwelt- und Unfallkosten), werden reduziert.
- die Verlagerung auf nachhaltige Verkehrslösungen: Welche Verkehrslösungen ökologisch, sozial, wirtschaftlich und finanziell als nachhaltig gelten können, ist situationsabhängig; Mobility-Pricing bietet die nötige Flexibilität, um dies zu berücksichtigen.
- das Sicherstellen der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur: Mit der Verbreitung von nicht fossil betriebenen Fahrzeugen gehen die Einnahmen aus der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerezuschlag zurück, so dass diese Finanzierungsquellen in absehbarer Zeit zumindest soweit ersetzt werden müssen, dass Betrieb und Instandhaltung der damit finanzierten Infrastruktur möglich bleiben.
- die Entlastung von Unternehmen durch weniger Staustunden: Eine Stauminute mit einem Lieferwagen und zwei Mitarbeitenden kostet drei bis fünf Franken; bei beruflichen Fahrten kann mit einer besseren zeitlichen Verteilung des Verkehrs ein wirtschaftlicher Vorteil erreicht werden.

Ein Pilotversuch bietet Gelegenheit, nicht nur den Erreichungsgrad der festgelegten Ziele, sondern auch andere wichtige Fragen rund um Mobility-Pricing in der Praxis zu untersuchen. Ausserdem können Überlegungen dazu angestellt werden, ob und wie ein Mobility-Pricing-System absehbare technische Entwicklungen einbeziehen kann. Findet im Kanton Bern oder in Teilen davon ein Pilotversuch statt, soll der Regierungsrat sich dafür einsetzen, dass unter anderem die unter Ziffer 4 des Auftrags genannten Fragen soweit möglich beantwortet werden.

¹ «Mobility Pricing. Wirkungsanalyse am Beispiel der Region Zug sowie Abklärungen zu technischer Machbarkeit und Datenschutz – Bericht an den Bundesrat», https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/abteilung_direktionsgeschaefteallgemein/mobility-pricing-wirkungsanalyse-bericht-br.pdf.download.pdf/Mobility%20Pricing%20-%20Bericht%20an%20den%20Bundesrat%20-%20Wirkungsanalyse%20am%20Beispiel%20der%20Region%20Zug%20sowie%20Abkl%C3%A4rungen%20zu%20technischer%20Machbarkeit%20und%20Datenschutz.pdf

² <https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/uvek/medien/medienmitteilungen.msg-id-77534.html>

³ Pauschalabgaben können zulasten der Allgemeinheit oder der Nutzerin/des Nutzers unangemessen tief oder hoch ausfallen, vgl. für letzteres den Artikel «845 Franken mehr für dieselbe Strecke», Berner Zeitung, 18. Dezember 2019.

Begründung der Dringlichkeit: Der Bund will bis Mitte Jahr entscheiden, in welchen Kantonen ein Mobility-Pricing-Pilotversuch durchgeführt werden soll. Der Grosse Rat muss daher zeitnah, spätestens in der Sommersession, über die Motion befinden können.

Antwort des Regierungsrates

Der Grosse Rat hat sich in der Wintersession 2016 im Rahmen der Beratung zweier Motionen (144-2016 und 183-2016) zum Thema Mobility Pricing geäußert. Er hat die Teilnahme an Pilotversuchen damals abgelehnt. Damit stützte er den Antrag des Regierungsrates.

Mobility Pricing ist grundsätzlich ein prüfenswerter Ansatz für eine nachhaltige Verkehrslösung, insbesondere für die Verkehrslenkung und die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen. Allerdings bestehen auch heute verschiedene noch offene Ausgestaltungsfragen, insbesondere bezüglich Einbezug des öffentlichen Verkehrs in ein solches System. So ist namentlich der Umgang mit Abonnementen wie dem GA und dem Halbtax unklar.

Trotz dem damaligen Entscheid des Grossen Rates und der weiterhin ungeklärten Fragen befürwortet der Regierungsrat grundsätzlich eine erneute Prüfung der Frage. Dafür sprechen folgende Gründe:

- Der Bundesrat hat das UVEK beauftragt, bis Herbst 2020 eine Vernehmlassungsvorlage mit den rechtlichen Grundlagen für die Durchführung von Pilotversuchen und den Modalitäten für die Mitfinanzierung der Pilotversuche vorzulegen. Gleichzeitig hat er dem UVEK den Auftrag erteilt, Kantone, Städte und Gemeinden zu suchen, die Pilotversuche mit Mobility Pricing oder Elementen davon durchführen möchten. Der Bundesrat ist bis Ende Juni 2020 über die Ergebnisse der Abklärungen zu informieren.
- Die Verkehrsinfrastrukturen sind in den Hauptverkehrszeiten vielerorts überlastet, vor allem in den Städten und Agglomerationen. Chronische Staus sind lästig für alle und verursachen Kosten für die Verkehrsteilnehmenden und die Wirtschaft. Neue Ansätze können hier einen Beitrag zur besseren Steuerung und Lenkung des Verkehrs und zur Glättung von Verkehrsspitzen auf Strasse und Schiene leisten. Insbesondere zur Glättung der Spitzenstunden kann Mobility Pricing einen Beitrag leisten.
- Im öffentlichen Verkehr tragen die Nutzenden nur rund die Hälfte der Kosten, weshalb Mobility Pricing zur Verbesserung des Verursacherprinzips prüfenswert ist. Auch im Strassenverkehr bestehen nach wie vor hohe externe Kosten wie Luftverschmutzung und Lärm, die nicht durch die Nutzenden getragen werden.
- Mit zunehmender Nachfrage nach Elektroautos nimmt der Geldfluss aus dem heutigen Finanzierungssystem (Mineralölbesteuerung) ab. Damit auch in Zukunft genügend Mittel für die Strasseninfrastrukturen zur Verfügung stehen, werden neue Ansätze und Finanzierungsinstrumente nötig, die tendenziell benützungs- bzw. leistungsbezogen sein werden. Dabei kann auch Mobility Pricing eine Möglichkeit sein.
- Alle Abstimmungen und Umfragen der letzten Monate haben die Wichtigkeit der ökologischen Themen für die Bevölkerung - insbesondere des Klimaschutzes - bestätigt.
- Die Erfahrungen aus dem Road Pricing mit der Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sind positiv. Sie hat entscheidend zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und zur Entlastung der Strasse sowie zur Finanzierung der NEAT beigetragen.

- Die BVD hat bereits Interessebekundungen von Städten für die Pilotteilnahme erhalten. Diesen sollte zumindest die Möglichkeit eingeräumt werden, die Frage der Teilnahme an einem entsprechenden Piloten demokratisch zu prüfen.
- Der Regierungsrat hat im Rahmen der kantonalen lufthygienischen Massnahmenplanung im Dezember 2015 beim Bund beantragt, bei der Differenzierung der Angaben im Rahmen von Mobility Pricing den Erfordernissen der Luftreinhaltung Rechnung zu tragen. Mit einem Pilotversuch könnten die heute noch offenen Ausgestaltungsfragen geklärt und ausgetestet werden.

Zusammenfassend ist der Regierungsrat gegenüber Mobility Pricing aufgrund verschiedener ungeklärter Fragen nach wie vor eher kritisch eingestellt. Für den Regierungsrat gibt es kurz- und mittelfristig einfacher realisierbare Massnahmen zur Verkehrslenkung auf Strasse und Schiene. Dazu gehören beispielsweise das vom Kanton verfolgte grossräumige Verkehrsmanagement mit Dosierungen am Siedlungsrand, die Förderung eines attraktiven ÖV-Netzes, die bessere Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel an geeigneten Umsteigeorten sowie die Zusammenarbeit mit Schulen zur Glättung von Verkehrsspitzen.

Auf der anderen Seite sollte sich der Kanton gegenüber Mobility Pricing als mögliches künftiges Fiskal- und Steuerinstrument im Sinne der nachhaltigen Entwicklung nicht verschliessen, sondern durch einen Pilotversuch die offenen Fragen erproben lassen. Einen flächendeckenden Pilotversuch im ganzen Kanton hält der Regierungsrat aber aus Ressourcengründen und aufgrund der Komplexität für derzeit nicht zielführend.

Der Regierungsrat schlägt aufgrund der vorangehenden Überlegungen dem Grossen Rat vor, den Vorstoss in allen Ziffern als Postulat anzunehmen. Die konkreten Vorgehens- und Ausgestaltungsvorschläge des Vorstosses sollen im Rahmen der Postulatsumsetzung geprüft werden.

Verteiler
– Grosser Rat