

## Parlamentarischer Vorstoss

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: Nein

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



### 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 Verkehrsträger 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.

Verteiler

- Grosser Rat