Auszug aus dem Protokoll

Sitzungsdatum	Traktandum	Beschlusnummer	Geschäftsnummer	Ordnungsnummer
26.08.2020	7	0	1083	00.06.04

Motion Bruno Vanoni (GFL) und Mitunterzeichnende betreffend "Mitmachen bei einem Pilotversuch mit Mobility Pricing in der Region Bern - auch zur Verkehrsentslastung Zollikofens"; Erheblicherklärung

Ausgangslage

Am 27. Mai 2020 wurde folgende Motion eingereicht:

Erstunterzeichner/in: Bruno Vanoni (GFL)
Mitunterzeichnende: Andreas Buser (glp), Marceline Stettler (parteilos/GFL), Beat Koch (GFL), Mario Morger (glp)

"Antrag

Der Gemeinderat wird beauftragt,

- 1. die Bemühungen des Kantons und anderer Agglomerationsgemeinden zu unterstützen, damit ein vom Bund angestrebter Pilotversuch mit Mobility Pricing in der Region Bern durchgeführt werden kann,*
- 2. den Einbezug Zollikofens sicherzustellen, falls ein solcher Pilotversuch zustandekommen sollte, und*
- 3. sich für sozial und wirtschaftlich verträgliche Rahmenbedingungen einzusetzen,*

dies alles mit dem Ziel, in Zollikofen die Spitzenbelastungen durch den motorisierten Durchgangsverkehr zu vermindern und eine Verlagerung auf umweltschonendere Verkehrsmittel (Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr) zu fördern.

Begründung:

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist kürzlich in einer (vom Bundesrat bestellten) Wirkungsanalyse zum Schluss gekommen, dass «Mobility Pricing einen wesentlichen Beitrag zum Glätten von Verkehrsspitzen in stark belasteten Agglomerationen leisten kann.» Beim Mobility Pricing werden benützungabhängige Verkehrsabgaben mit dem Ziel erhoben, das Verkehrsaufkommen zeitlich gleichmässiger zu verteilen und die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur nach dem Verursacherprinzip anstatt mit Steuergeldern sicherzustellen. Gestützt auf die Wirkungsanalyse des ASTRA hat der Bundesrat am 13. Dezember 2019 das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK beauftragt, Kantone sowie Städte und Gemeinden zu suchen, die Pilotversuche mit Mobility Pricing durchführen möchten.

Die Region Bern bietet sich für einen solchen Pilotversuch geradezu an, weil Mobility Pricing geeignet sein dürfte, die auf regionaler und kommunaler Ebene gesteckten Ziele im Bereich Mobilität erreichen zu helfen. So verlangt die Mobilitätsstrategie der Regionalkonferenz Bern Mittelland (RKBM), motorisierten Individualverkehr (MIV) zu «vermeiden» und auf nachhaltigere Verkehrsmittel zu «verlagern». Auch der Richtplan Verkehr der Gemeinde Zollikofen will MIV vermeiden, Verkehr auf Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr verlagern sowie umwelt- und menschenverträglich gestalten. Mobility Pricing könnte auch das geplante Verkehrsmanagement Bern-Nord unterstützen, das den Durchgangsverkehr auf der Bernstrasse in Zollikofen verstetigen und Staus innerorts verhindern will.

Im Grossen Rat des Kantons Bern, im Berner Stadtrat und im Gemeindeparlament von Köniz sind bereits überparteiliche Vorstösse eingereicht worden, die die Idee eines Pilotversuchs in der Region Bern unterstützen und die jeweiligen Exekutiven zu entsprechenden Bewerbungen beim Bund auffordern. In weiteren Agglomerationsgemeinden, zum Beispiel in Muri-Gümligen, hat sich die Einreichung solcher Vorstösse verzögert, weil Parlamentssitzungen wegen der Corona-Pandemie abgesagt worden sind. Der Regierungsrat des Kantons Bern hat in seiner Antwort auf einen dringlich erklärten Vorstoss aus vier Parteien im Kantonsparlament festgestellt, Mobility Pricing sei «grundsätzlich ein prüfenswerter Ansatz für eine nachhaltige Verkehrslösung, insbesondere für die Verkehrslenkung und die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen». Er hat seine ablehnende Haltung von früher aufgegeben und ist nun bereit, die Forderung nach einem Mobility-Pricing-Pilotversuch im Kanton Bern als Postulat zur vertieften Prüfung entgegenzunehmen.

Es bestehen somit gute Chancen, dass eine Berner Bewerbung für die geplanten Pilotversuche beim Bund deponiert werden kann und dass ein solcher Pilotversuch dereinst in der Region Bern durchgeführt werden könnte. Für Zollikofen mit seiner überlasteten Bernstrasse könnte es von Vorteil sein, in einen solchen Versuch einbezogen zu werden. Mit einer Unterstützung der Bemühungen des Kantons und anderer Regionsgemeinden könnte sich die Gemeinde Zollikofen ein Mitspracherecht bei der Ausgestaltung des Pilotversuchs sichern.

Aufgrund des ursprünglichen Zeitplans des Bundes, der aber möglicherweise wegen der Corona-Pandemie eine Verzögerung erfährt, sollte der Grosse Gemeinderat (GGR) möglichst rasch über diesen Vorstoss entscheiden können. Weil – nach den abgesagten Sitzungen im März und April – an der GGR-Sitzung vom 27. Mai keine parlamentarischen Vorstösse behandelt werden dürfen, konnte er nicht mit dem Antrag auf Dringlichkeit eingereicht werden. Mit der punktuellen Formulierung der Motion soll eine differenzierte Stellungnahme ermöglicht werden – je nach dem Stand des Entscheidungsprozesses zum Zeitpunkt der Behandlung im Gemeinderat bzw. im GGR."

Antwort

Formelles

Bei der vorliegenden Motion handelt es sich um eine sogenannte Richtlinienmotion im abschliessenden Zuständigkeitsbereich des Gemeinderats gemäss Art. 49 Absatz 2 der Gemeindeverfassung und Art. 35 Absatz 2 und 3 der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderats. Der Gemeinderat hat bei Richtlinienmotionen einen recht grossen Spielraum in der Umsetzung. Entscheid und Verantwortung bleiben beim Gemeinderat.

Studie Roadpricing 2012

Eine Studie im Auftrag des Kantons Bern, der Regionalkonferenz Bern-Mittelland und der Stadt Bern hat 2012 die verkehrlichen, finanziellen und rechtlichen Aspekte von Roadpricing in der Region Bern untersucht. Der Gemeinderat hat seine Haltung dazu bei der Beantwortung einer Interpellation¹ dargelegt:

"Der Gemeinderat lehnt Roadpricing grundsätzlich ab. Die Agglomeration Bern ist nicht vergleichbar mit den Stadtkernen von London und Stockholm. In diesen beiden Weltstädten leben im betroffenen Bereich auf einer massiv kleineren Fläche viel mehr Einwohnerinnen und Einwohner. In beiden Städten geht es darum, dass dicht bebaute Zentrum einer Stadt vom Verkehr zu entlasten. Im Raum Bern wären aber mehrere Gemeinden mit kleinräumlichen Strukturen und dezentraler Organisation betroffen. Nebst dem Arbeits- und Berufsverkehr wäre auch der gesamte Privat- und Freizeitverkehr von der Abgabe betroffen. Dies führt nebst einer Schwächung des Wirtschaftsstandorts Bern zu einer Benachteiligung aller Einwohnerinnen und Einwohner des betroffenen Perimeters.

Im Gegensatz zu den Roadpricing-Vorbildern London und Stockholm wären in Bern vor allem Betriebe im KMU-Sektor von der Abgabe betroffen. Dies führt zu einer Benachteiligung gegenüber dem Gewerbe ausserhalb des Perimeters. Der Wirtschafts- und Ausbildungsstandort Bern mit den betroffenen Agglomerationsgemeinden wird geschwächt. Der Gemeinderat befürchtet daher negative Auswirkungen auf den Standort Zollikofen."

¹ Interpellation Marianne Baumann betreffend "Roadpricing ohne Zollikofen?"

Pilotversuche Mobility Pricing

In der Zwischenzeit wurden auf nationaler Ebene Anstrengungen unternommen, dass Pilotversuche für ein Mobility Pricing durchgeführt werden können. Der Grosse Rat des Kantons Bern hat einen politischen Vorstoss als Postulat überwiesen, welcher den Regierungsrat beauftragt, eine Teilnahme an einem Pilotversuch zu prüfen. Im Vordergrund dürfte dabei die Region Bern stehen.

Der Gemeinderat teilt die grundsätzlichen Bedenken aus dem Jahr 2012 nach wie vor. Ein Mobility Pricing in der Region Bern kann zu einem Nachteil für den Wirtschafts- und Wohnstandort führen.

Ähnliche Ziele wie das Mobility Pricing verfolgt das Projekt Verkehrsmanagement in der Region Bern. Der Betrieb für den Korridor Bern Nord soll im Jahr 2021 starten. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass der Fokus auf den Start, den Betrieb und die Auswertung dieses Pilotprojektes gelegt werden muss, bevor schon wieder ein neues Projekt gestartet wird.

Auch der Richtplan Verkehr der Gemeinde Zollikofen verfolgt andere Ansätze zur Erreichung der gesteckten Ziele. In erster Linie sollen diese Massnahmen umgesetzt und deren Wirkung gemessen werden.

Antrag Gemeinderat

Die Motion Bruno Vanoni (GFL) betreffend "Mitmachen bei einem Pilotversuch mit Mobility Pricing in der Region Bern - auch zur Verkehrsentslastung Zollikofens" wird nicht erheblich erklärt.

Beratung

GGR-Präsident Samuel Tschumi (SVP): Das Eintreten ist vorgegeben, die Antwort des Gemeinderats liegt vor.

Bruno Vanoni (GFL): Mobility Pricing ist ein Thema, welches über die Gemeinde heraus interessiert und beschäftigt. Deshalb möchte ich in meinem Votum am bereits Geschriebenen anknüpfen und darüber hinaus ein paar Ergänzungen machen, die eben ausserhalb der in der Gemeinde stattfindenden Diskussionen stammen.

Mobility Pricing sei ein interessanter Ansatz. Das hat der neugewählte Präsident der kantonalen FDP, Stephan Lack, am 5. August in der Zeitung „Der Bund“ gesagt.

Von einem regionalen Pilotversuch mit Mobility Pricing verspreche sich der Gemeinderat einen Beitrag zur besseren Glättung der Verkehrsspitzen, weniger Staub, geringere Emissionen und eine fairere, weil verursachergerechtere Finanzierung der Verkehrskosten. Das hat der Gemeinderat von Köniz in seiner Stellungnahme zum Vorstoss geschrieben, der dort von den Grünen und der Mitte-Fraktion bestehend aus BDP, CVP, EVP und glp eingereicht worden ist und am 14. September traktandiert ist.

Man kann davon ausgehen, dass das Gemeindeparlament von Köniz sich für die Beteiligung an einem Pilotversuch mit Mobility Pricing aussprechen wird. Die Stadt Bern hat ihr Interesse am Mitmachen schon früher angemeldet. Und im Grossen Rat hat Verkehrsdirektor Christoph Neuhaus (SVP) ein Postulat für einen solchen Pilotversuch entgegengenommen mit dem Argument, man solle interessierten Städten und Gemeinden nicht verunmöglichen, sich für einen solchen Pilotversuch am Bund zur Verfügung zu stellen. Auch in Muri-Gümligen ist ein Vorstoss in diese Richtung hängig.

Warum erzähle ich das? Entschieden ist noch nichts. Ob und wo es einen Pilotversuch geben wird, muss auf Bundesebene noch genauer abgeklärt und dann entschieden werden. Aufgrund der vorliegenden Interessensbekundungen ist es durchaus möglich oder zumindest nicht ausgeschlossen, dass es einen Pilotversuch in der Region Bern geben wird. Klar ist für alle Beteiligten, dass so ein Versuch nur regional Sinn macht. Zollikofen könnte also einbezogen werden. Und falls das eintrifft, sollten wir mitreden können. Punkt 3 des Vorstosses sagt auch schon konkret, wozu und warum: damit die Rahmenbedingungen sozial und wirtschaftlich verträglich ausgestaltet werden. Das heisst konkret, dass die finanziell schwächeren Verkehrsteilnehmenden nicht unter die Räder kommen und dass das einheimische Gewerbe in seiner Mobilität nicht unnötig eingeschränkt wird.

Aus diesem Grund müsste eigentlich auch der Gemeinderat interessiert sein, dass wir diese Forderung nicht einfach ablehnen, sondern ihm den Rücken stärken für allfällige Verhandlungen in diese Richtung, wenn es dann wirklich zu einem regionalen Pilotversuch kommen sollte. Ich kann verstehen, dass der Gemeinderat den Vorstoss als verbindliche Motion ablehnen lassen will. Aber in der gleichen Logik, wie wir vorher das Anliegen des Vorstosses von Beat Koch als Postulat unterstützt haben, sollten wir auch hier die Türe nicht zuschlagen, sondern mit einem Postulat zum Ausdruck bringen, dass wir mitreden und unsere Interessen vertreten wollen, wenn es zu einem Pilotversuch in der Region Bern kommt. Mitreden z. B., dass genau das nicht passiert, was der Gemeinderat in seiner Stellungnahme befürchtet; dass ein Pilotversuch, welcher übrigens befristet wäre, zu einem Nachteil für den Wirtschafts- und Wohnstandort werden könnte.

Auch SVP-Regierungsrat Neuhaus hat im Grossen Rat appelliert, man solle offen sein für neue Entwicklungen und keine Denk- und Diskussionsverbote signalisieren. Mobility Pricing könnte auch eine Antwort sein auf ein Finanzierungsproblem, das wir noch nicht recht auf dem Radar haben. Wenn immer mehr Elektroauto unterwegs sind und im Gegenzug weniger Benzin- und Dieselfahrzeuge, dann schrumpfen die Einnahmen aus den Mineralölsteuern und den Zuschlägen auf Benzin und Diesel und damit brechen die Einnahmen weg, die zweckgebunden sind für die Finanzierung der Strassen-Infrastruktur. Mobility Pricing könnte eine Lösung sein, um die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur auch in Zukunft zu sichern. Und zwar so, wie es der Gemeinderat von Köniz auf den Punkt gebracht hat, ich zitiere: „Mit Mobility Pricing sollen die Verkehrsteilnehmenden insgesamt nicht mehr, sondern anders bezahlen. Fairer, verursachergerechter.“

Das tönt vielleicht nach Zukunftsmusik. Aber im Grossen Rat ist es ein wichtiges langfristiges Argument gewesen, mit einem Pilotversuch mal konkret auszutesten, was Mobility Pricing bringen und wie es konkret funktionieren könnte. Die Mehrheit ist übrigens nur zustande gekommen, weil die halbe FDP-Fraktion, die EVP und auch ein paar Grossräte der BDP zugestimmt haben.

Ein Grossteil der ablehnenden Stellungnahme des Gemeinderats stammt aus dem Jahr 2012. Aber bitte sehr: in den acht Jahren seither hat sich doch einiges verändert. Wir müssen, gerade auch nach den unerwarteten Erfahrungen mit Corona, einiges neu und anders denken lernen.

Zwei aktuelle Argumente, die der Gemeinderat anführt, sind meines Erachtens nicht stichhaltig.

Es ist ja schön und gut, wenn das Verkehrsmanagement Bern-Nord im nächsten Jahr endlich startet. Aber das schliesst doch nicht aus, dass wir parallel dazu mitreden, wenn der Bund einen regionalen Pilotversuch für Mobility Pricing aufgleisen will.

Und der Richtplan Verkehr, ja, den müssen wir tatsächlich umsetzen und Ende Jahr auch gründlich Zwischenbilanz ziehen. Aber deswegen die Türe zuschlagen für die Prüfung eines neuen übergeordneten Instruments, das leuchtet mir nicht ein. Ich bitte euch deshalb, dem Vorstoss als Postulat zuzustimmen.

Ich wandle um in ein Postulat.

Gemeindepräsident Daniel Bichsel (SVP): Der Gemeinderat will grundsätzlich kein Mobility Pricing in der Region Bern, auch nicht in der Form eines Postulats. Deshalb lehnt er die Motion von Bruno Vanoni (GFL) und Mitunterzeichnende ab, welche einen Pilotversuch in der Region Bern erreichen will.

Bruno hat bereits erwähnt, der Bund sucht Kantone, Städte und Gemeinden, die sich an einem Versuch mit Mobility Pricing beteiligen wollen. Mobility Pricing hat zum Ziel, Verkehrsspitzen zu brechen auf der einen Seite und eine gleichmässige Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen auf der anderen Seite zu erreichen. Es ist ein verkehrsträgerübergreifendes Konzept, das Strasse und Schiene umfasst.

Der Gemeinderat befürchtet einen Nachteil für den Wirtschafts- und Wohnstandort Region Bern und damit negative Auswirkungen für die Gemeinde Zollikofen. Ich verweise hier nochmals auf die Ausführungen in der vorliegenden schriftlichen Antwort, wonach die Agglomeration Bern nicht mit den Weltstädten London, Stockholm oder Mailand vergleichbar ist.

Bruno Vanoni hat aus der Antwort des Regierungsrats auch bereits zitiert, ich tue das auch: der Regierungsrat vertritt die Auffassung, wie auch der Gemeinderat, dass aufgrund verschiedener ungeklärten Fragen eine nach wie vor kritische Haltung gegenüber Mobility-Pricing eingenommen wird. Es gibt 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 und Ausbildungsstätten zur Glättung der Verkehrsspitzen.

Diesen Argumenten kann sich auch der Gemeinderat anschliessen. Das sind ebenfalls Antworten des Regierungsrats an den Grossen Rat. Für uns in Zollikofen soll der Fokus auf den Start, den Betrieb und die Auswertung des Verkehrsmanagements für den Korridor Bern Nord gelegt werden, bevor schon wie-

der ein neues Projekt angestossen wird. Der Pilotbetrieb des Verkehrsmanagements startet im Jahr 2021, zurzeit laufen die Vorbereitungsarbeiten für dieses Verkehrsmanagement. Und hier ist es jetzt eben wichtig, der Unterschied zu den Gemeindeparlamenten Köniz und Muri, die können auch darüber befinden, die sind jedoch nicht erfasst. Es betrifft eben nur den Perimeter Bern-Nord, Köniz und Muri sind da nicht dabei.

Zusammen mit der Ortsplanungsrevision haben wir den Richtplan Verkehr genehmigt. In diesem Richtplan werden andere Ansätze zur Erreichung der gesteckten Ziele verfolgt. Das Mobility-Pricing ist darin nicht enthalten.

Bruno Vanoni hat es vorhin auch gesagt, es gilt zu beachten, dass die Animierung der Mobilität einen inneren Widerspruch enthält. In erster Linie soll der Gesamtverkehr über den Preis gelenkt und vermindert werden. Geschieht dies mit Erfolg, werden auch die Erträge sinken. Somit haben wir einen Zielkonflikt. Beide Ziele, die Finanzierung und das Verkehrsmanagement können nicht mit dem gleichen Instrument erreicht werden. Ein künftiges Mobility-Pricing muss daher vorwiegend auf die langfristige Finanzierung des Ausbaus, des Betriebs und des Unterhalts der Infrastruktur für den öffentlichen und den individuellen Verkehr ausgerichtet sein und nicht auf Verkehrslenkung.

Aus all diesen Gründen empfiehlt der Gemeinderat, den Vorstoss abzulehnen, auch in der abgeschwächten Form eines Postulats.

Markus Dietiker (SP): Die SP-Fraktion unterstützt das Postulat von Bruno Vanoni voll und ganz. Die vertiefte Wirkungsanalyse in der Region Zug zeigte auf, dass Mobility Pricing technisch machbar ist. Die Durchführung eines Pilotprojekts würde auch klären, ob das System funktioniert und konkret auf Zollikofen übertragen werden könnte. Auch hat der Strassenverkehr in der Corona-Zeit merklich zugenommen und es besteht jetzt Handlungsbedarf. Kurz noch ein paar Worte zur Sozialverträglichkeit.

Es wird auch behauptet, die Sozialverträglichkeit von Mobility Pricing sei asozial, da sich nur noch Reiche das Autofahren leisten können. Diese Behauptung kann ich nicht unterschreiben. Das belegen erste Ergebnisse aus dem Forschungspaket des Mobility Pricing. Dazu folgende Bemerkungen: Einkommensstarke Schichten fahren mehr Auto, sind also von einer leistungsabhängigen Abgabe zumindest in absoluten Zahlen auch stärker betroffen. Zudem - der Anteil autoloser Haushalte ist bei den einkommensschwächeren Bevölkerungsschichten wesentlich grösser als bei den einkommensstarken.

Das wirkt sich insbesondere bei der Verwendung der Einnahmen für den öffentlichen Verkehr zugunsten dieser Schichten aus. Weniger begüterte Menschen können so bei entsprechender Ausgestaltung von Mobility Pricing -Systemen durchaus zu den Gewinnern gehören. Die Antwort auf die Frage der Sozialverträglichkeit von Mobility Pricing ist letztlich abhängig von der Ausgestaltung der Abgaben. Die SP empfiehlt, das Postulat zu unterstützen.

Peter Nussbaum (SVP): Um was geht es eigentlich genau beim Mobility Pricing? Ich zitiere einen Teil aus der Begründung der Motion: „Beim Mobility Pricing werden benützungabhängige Verkehrsabgaben mit dem Ziel erhoben, das Verkehrsaufkommen zeitlich gleichmässiger zu verteilen und die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur nach dem Verursacherprinzip, anstatt mit Steuergeldern sicherzustellen.“ Es geht also um folgende 2 Punkte:

1. Gleichmässigerer Verteilung des Verkehrs; von Reduktion ist keine Rede! Für Zollikofen würde dies bedeuten: Auf der Bernstrasse den ganzen Tag immer ein bisschen Stau statt nur 2 x am Tag zu den Stosszeiten.
2. Erhebung von Verkehrsabgaben mit dem Ziel, dass die Infrastruktur vom jeweiligen Verursacher finanziert wird.

Wichtig dazu ist auch zu wissen, dass es beim Begriff Mobility Pricing nicht nur um den motorisierten Individualverkehr, sondern theoretisch auch um den ÖV geht. Daher auch der Name Mobility Pricing und nicht nur Road Pricing. Wie gesagt, theoretisch geht es auch um den ÖV, praktisch würde zumindest bei diesem Pilotversuch höchstwahrscheinlich nur der motorisierte Individualverkehr betroffen sein.

Die zeitliche bessere Verteilung will man damit erreichen, dass zu den Stosszeiten die Strassenbenützung teurer werden soll. Was auf den ersten Blick vielleicht noch vernünftig tönt, entpuppt sich bei genauerem Hinschauen jedoch als untaugliches oder zumindest unfaires Mittel, um die entsprechenden Ziele zu erreichen.

Wer wäre am stärksten von dieser Mehrabgabe, respektive Umverteilung betroffen? Es wären Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, welche aufgrund fixer Arbeitszeiten nicht auf günstigere Randzeiten ausweichen könnten: Zum Beispiel Pflegepersonal, Angestellte im Detailhandel, Handwerker usw. Also alles Berufsgruppen, welche nicht gerade zu den klassischen Grossverdienern gehören. Demgegenüber haben viele KadermitarbeiterInnen, vor allem mit Büroarbeitsplätzen, die Möglichkeit von gleitender Arbeitszeit oder sogar Homeoffice Gebrauch zu machen und können somit den teuren Stosszeiten besser

ausweichen. So gesehen ist ein Stau sozialer, denn dieser kostet allen, die drinstecken (reich und arm) gleich viel Zeit.

Dazu kommt noch, dass der Pilotversuch aufgrund der Beschränkung auf eine Region zur Benachteiligung, respektive zur Ungleichbehandlung der Einwohner und vor allem des Gewerbes innerhalb des definierten Perimeters führen würde.

Zum 2. Punkt betreffend der Finanzierung durch die Verursacher: Wenn man es hier mit dem Verursacherprinzip wirklich ernst nehmen wollte, müsste vor allem der ÖV massiv teurer werden, da der ÖV nicht einmal zur Hälfte von den Benutzern finanziert wird, im Gegensatz zum motorisierten Strassenverkehr, wo aktuell ca. 95 % der Kosten von den Verursachern getragen werden. Ich gehe nicht davon aus, dass dies im Sinne des Motionärs wäre.

Dass es in Zukunft infolge des zunehmenden Anteils der Elektrofahrzeuge neue Finanzierungsmodelle braucht, welche die Ausfälle bei der Mineralölsteuer kompensieren können, scheint unausweichlich zu sein. Aber aus vorhin erwähnten Gründen kann nach meiner Meinung Mobility Pricing, so wie es jetzt angedacht ist, nicht die Lösung für das Problem sein.

Zurück zur Motion: Im Motionstext wird auch das Verkehrsmanagement Bern-Nord erwähnt. Dieses verfolgt sehr ähnliche Ziele wie das Mobility Pricing. Nächstes Jahr soll der Betrieb für den Korridor Bern-Nord, wo auch Zollikofen dazu gehört, starten. Bevor schon wieder über neue Massnahmen und Abgaben diskutiert wird, sollten zuerst die Erkenntnisse aus diesem Projekt ausgewertet werden.

Zu guter Letzt muss auch noch festgehalten werden, dass ein Road-Pricing-Pilot durch die Hintertür die Bundesverfassung aushebelt, wo grundsätzlich steht, dass die Benutzung öffentlicher Strassen gebührenfrei ist.

Aus all diesen Gründen ist ein Mobility Pricing generell und entsprechend auch ein Pilotversuch in der Region Bern abzulehnen.

Die SVP-Fraktion wird sich dementsprechend dem Antrag des Gemeinderats anschliessen und die Motion, respektive nun das Postulat, als nicht erheblich erklären.

Mario Morger (glp): Die Stellungnahme des Gemeinderats passt meiner Meinung nach nicht zu einer modernen Verkehrspolitik. Ausserdem werden falsche ökonomische Schlussfolgerungen gezogen. Sogar der Think-tank der Schweizer Wirtschaft, Avenir Suisse, hat sich schon 2016 für ein Mobility Pricing stark gemacht. Er nannte 10 gute Gründe für die Umsetzung eines Mobility Pricings. Die meines Erachtens vier wichtigsten möchte ich ganz kurz erwähnen:

1. Mit Mobility Pricing können während Stosszeiten Spitzenkapazitäten im ÖV und Strassenverkehr gebrochen und die Auslastung besser über den Tag verteilt werden.
2. Mobility Pricing senkt durch die bessere Auslastung die Gesamtkosten des Verkehrs und der Steuerzahler wird entlastet. Mobility Pricing erlaubt also tiefere Einkommenssteuern – das kann zu einem Standortvorteil werden und ist nicht ein Wettbewerbsnachteil wie vom Gemeinderat diskutiert. Denken wir nur daran: Zollikofen verwendet viel Steuergelder für Dienstleistungen der RBS und für die Sanierung und den Unterhalt von Gemeindestrassen.
3. In Zeiten von Corona haben Homeoffice und flexible Arbeitszeiten einen enormen Schub erhalten. Das sind beste Bedingungen zur Einführung eines Mobility Pricings.
4. Mobility Pricing hat sich in vielen Ländern bewährt; auch die Schweiz hat mit der Schwerverkehrsabgabe LSVa seit 2001 ein Mobility Pricing.

Mobility Pricing macht nur dann Sinn, wenn eine ganze Kernagglomeration mitmacht. Zollikofen muss aufgrund seines hohen Verkehrsaufkommens und seinem typischen Durchgangsverkehr in Richtung Bern unbedingt an einem Mobility Pricing Pilotprojekt mitmachen. Wir haben also grosses Interesse an einem solchen Pilotprojekt und sollten hier mit einem deutlichen Zeichen für eine moderne Verkehrspolitik einstehen. Daher: Die Grünliberalen unterstützen das Anliegen des Motionärs bzw. Postulant.

Rudolf Gerber (SP): Wir müssen leider davon ausgehen, dass der Privatverkehr zunehmen wird. Gerade jetzt, wenn wir schauen, mit den Folgen von Corona wird mehr gefahren. Kolleginnen und Kollegen: Wollt ihr denn mehr Strassen bauen? Wollt ihr mehr Landwirtschaftsland brauchen für Strassen? Ich glaube nicht, dass das die Lösung sein kann. Die Lösung muss doch sein – das Verkehrssystem, das wir heute haben, intelligenter zu nutzen. Schauen, dass wir die Kapazitäten erhöhen können. Das ganze schauen, zu verbessern. Von dort her ist doch klar, dass Mobility Pricing ein Punkt ist neben anderen, die kommen werden. Es ist eine reine Zeitfrage, aber das muss man machen, wenn ihr nicht noch mehr bauen wollt. Das Zweite: Wenn ich die Voten angehört habe, hatte ich manchmal den Eindruck, wir haben schon seit 10 Jahren Mobility Pricing hier in Zollikofen. Wir kennen schon die Resultate, wir wissen schon, wie es herauskommen wird. Und – das ist doch nicht der Fall, wir sind in der Schweiz noch nir-

gends. Wir sollten doch das jetzt ausprobieren und sollten schauen, was das genau ist. Von dort her verstehe ich nicht, warum man nicht einem Postulat zustimmen kann. Man vergibt sich nichts, man versucht das jetzt und schaut, wie es dann herauskommt. Eine letzte Bemerkung: Das Verkehrsmanagement Bern-Nord, da warten wir jetzt darauf, das wird kommen im nächsten Jahr. Aber meine lieben Kolleginnen und Kollegen, das Mobility Pricing, auch wenn wir dem Postulat zustimmen, das kommt nicht im Jahr 2021, 2022, 2023. Es wurde angetönt, dafür braucht es Gesetzesänderungen, Anpassungen, etc. Und von dort her beisst es sich nicht, vielleicht sind wir froh, wenn das in zwei bis drei Jahren kommt und wir bereits Erfahrungen haben vom Verkehr Bern-Nord, dass wir dort auch noch Möglichkeiten haben. Von dort her vergeben wir uns nichts, wenn wir dem Postulat zustimmen. Ich bitte euch, stimmt dem zu.

Raymond Känel (BDP): Seit einigen Wochen habe ich, als Folge des Corona Lockdowns, in meinem Betrieb 50 % Kurzarbeit und bin am Mittwoch jeweils zuhause (Randbemerkung 1, was übrigens für die Gemeinde zu sinkenden Steuereinnahmen führen wird, Randbemerkung 2, meine Meinung zu den Corona Massnahmen sind euch ja bekannt). So war ich heute Nachmittag, kurz vor 15.00 Uhr, beim Bahnhof Zollikofen und habe auf dem Bänkli eine Glace genossen.

Was ich schon bei der Hinfahrt mit dem Velo ab dem Kreuz Kreisel festgestellt habe, konnte ich dort während längerer Zeit beobachten und hat mich schockiert.

Ein Verkehrsaufkommen in Richtung Schönbühl/Münchenbuchsee sondergleichem. Stockender Kolonnenverkehr ab Mitte Kreisel Unterzollikofen/Kreuz Kreisel bis zum MC Donalds. Und in vier von fünf Autos ist immer eine Person alleine gewesen. Mehrheitlich also Privatverkehr.

Dieser Eindruck hat meine Haltung zur Motion von Bruno Vanoni verstärkt, dieses zu unterstützen, obwohl ich heute Abend vernommen habe, dass der Stau offenbar wegen Belagsarbeiten war.

Der Gemeinderat schreibt, er teile seine grundsätzlichen Bedenken aus dem Jahr 2012, dass Mobility Pricing zu einem Nachteil für den Wirtschafts- und Wohnstandort führen kann.

Ich würde meinen, das Gegenteil wird in Zukunft der Fall sein: Stockender Kolonnenverkehr auch ausserhalb der Pendlerzeiten sind der Killer für einen Wirtschafts- und Wohnstandort.

Der Gemeinderat schreibt weiter: Die Abgaben für den KMU-Sektor seien zudem nachteilig.

Die Erfahrung mit der Einführung der Schwerverkehrsabgabe hat aber gezeigt, dass zusätzliche verursachergerechte Verkehrsabgaben nicht das KMU-Gewerbe belasten, sondern letztendlich auf die Kunden, und somit die Verursacher, überwältigt werden können.

Doch, wir müssen hier und heute nicht über Mobility Pricing abstimmen, sondern nur über eine Erheblichkeitserklärung einer Motion bzw. die Annahme eines Postulats.

Beauftragen wir also den Gemeinderat, die Bemühungen des Kantons in einem Pilotversuch zu unterstützen. Damit ist weder die Einführung von Mobility Pricing beschlossen, noch dass Zollikofen definitiv Versuchsgemeinde ist.

Denn wie bei einem einspurigen Tunnelneubau, werden wir auch beim Verkehrsmanagement Bern-Nord feststellen, dass es zwar eine Wirkung hat, aber die in der Zwischenzeit weiter angestiegenen Kapazitäten eben doch nicht bewältigen kann. Seien wir also mutig und zukunftsgerichtet. Werft die Beschlussfassung eurer Fraktionen für einmal über Bord und stimmt mit mir für das Postulat von Bruno Vanoni.

Beschluss

Das Postulat (gewandelte Motion) Bruno Vanoni (GFL) und Mitunterzeichnende betreffend "Mitmachen bei einem Pilotversuch mit Mobility Pricing in der Region Bern – auch zur Verkehrsentslastung Zollikofens" wird erheblich erklärt (22 Stimmen für Erheblichkeitserklärung, 14 Stimmen dagegen).