

## **Motion Kneubühler / Schmitter (FDP) Konsultationen zu Road-Pricing-Vorhaben (sog. Zonenmodell)**

### **1 TEXT**

*Der Gemeinderat wird beauftragt, der Geschäftsleitung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland zu beantragen, gemäss Art. 27 Bst. q des Geschäftsreglements für die Regionalkonferenz Bern-Mittelland dafür zu sorgen, dass mit Blick auf das am 9. März 2012 vorgestellte Road-Pricing-Vorhaben (so genanntes Zonenmodell) die vorgesehenen Konsultationen gemäss Art. 153 Abs. 3 des Gemeindegesetzes (GG) vollständig erfolgen. Zu prüfen wäre zudem, ob für ein derart wichtiges Geschäft nicht vor dessen Lancierung die entsprechenden Konsultationen innerhalb der Regionalkonferenz durchgeführt werden sollten.*

*Sollte es nicht möglich sein, der Geschäftsleitung direkt einen Antrag zu stellen, ist - Art. 27 Abs. 3 des Geschäftsreglements folgend - der Weg über die Regionalversammlung zu wählen, die der Geschäftsleitung Aufträge oder Weisungen in Bezug auf die Art ihrer Aufgabenerfüllung erteilen kann.*

#### *Begründung*

*Am 9. März 2012 hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland zusammen mit Kanton und Stadt Bern die Studie "Roadpricing in der Region Bern: Verkehrliche, finanzielle und rechtliche Aspekte" präsentiert, die als Quintessenz die Einführung von Road Pricing als so genanntes Zonenmodell bzw. Area-Pricing-Modell fordert. Laut der Studie müsste der motorisierte Individualverkehr (MIV) auf dem bemauteuten Strassennetz - davon ausgenommen sind Autobahnen - eine Tagespauschale von fünf oder sogar neun Franken entrichten.*

*Gemäss Art. 27 Bst. q des Geschäftsreglements für die Regionalkonferenz Bern-Mittelland sorgt deren Geschäftsleitung im Rahmen der Vorgaben der Regionalversammlung für die Information der Öffentlichkeit und die Konsultationen gemäss Art. 153 Abs. 2 und 3 des Gemeindegesetzes (GG).*

*Gemäss Art. 153 Abs. 2 GG orientieren die Regionalkonferenzen die Öffentlichkeit regelmässig über ihre Tätigkeiten und informieren frühzeitig und umfassend über geplante Vorhaben von regionaler Bedeutung. Dies ist betreffend das besagte Road-Pricing-Vorhaben am 9. März 2012 geschehen.*

*Gemäss Art. 153 Abs. 3 GG konsultieren die Regionalkonferenzen zu wichtigen Vorhaben vorgängig die zuständigen kantonalen Stellen, die Gemeinden und soweit nötig die übrigen kommunalen Körperschaften, die regional organisierten politischen Parteien und bei Bedarf die weiteren interessierten*

*Kreise. Wo Gemeindeparlamente bestehen, werden diese ebenfalls konsultiert.*

*Das genannte Road-Pricing-Vorhaben ist von erheblicher Bedeutung und wird vermutlich auch politisch sehr umstritten sein. Es wäre deshalb angebracht gewesen, vor der öffentlichen Vorstellung eines solchen Projekts zuerst die vorgeschriebenen Konsultationen gemäss Art. 153 Abs. 3 GG durchzuführen. Da diese Konsultationen, insbesondere für die Gemeindeparlamente aber nicht stattgefunden haben, wird der Gemeinderat beauftragt, der Geschäftsleitung oder eventualiter der Regionalversammlung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland den im vorliegenden Vorstoss formulierten Antrag zu unterbreiten.*

Gümligen, 20. März 2012

Peter Kneubühler  
Beat Schmitter

*R. Friedli, J. Aebersold, Ch. Grubwinkler, M. Kästli, B. Wegmüller, S. Gautschi, B. Eber, H. Treier, R. Raaflaub, J. Gossweiler, S. Lack, J. Stettler, U. Grütter, F. Burkhard, M. Humm, A. Kauth, E. Mallepell, F. Schwander (20)*

## 2

### STELLUNGNAHME DES GEMEINDERATS

1. Unter dem Titel "Studie zeigt: Roadpricing könnte das Strassennetz entlasten" haben der Kanton Bern, vertreten durch die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, die Regionalkonferenz Bern-Mittelland, vertreten durch die Kommission Verkehr und die Stadt Bern, vertreten durch die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, eine Studie zum Thema "Roadpricing in der Region Bern: Verkehrliche, finanzielle und rechtliche Aspekte" veröffentlicht. In dieser Studie wurde untersucht, welche Auswirkungen die Einführung einer Strassennutzungsabgabe (Roadpricing) für die Region Bern hätte. Ausgangspunkt dieser Überlegungen waren der wachsende Verkehrsdruck in der Agglomeration und die damit verbundenen hohen Infrastrukturkosten für die öffentliche Hand. In zwei Szenarien wurde die Wirkung von Tagespauschalen von fünf bzw. neun Franken für Fahrten innerhalb des Roadpricing-Gebiets untersucht. Dieses umfasst gemäss den Annahmen in der Studie den Kern der Agglomeration, d.h. die Stadt und angrenzende Gemeinden (inkl. Muri bei Bern), ohne den Transitverkehr auf den Nationalstrassen. Die Studie hat insbesondere folgende Erkenntnisse gebracht:
  - Mit einer Abgabe von fünf Franken pro Tag könnten die Strassen um 15 bis 20 Prozent entlastet werden, bei einer Abgabe von neun Franken um fast 30 Prozent. Mehr als die Hälfte des (wegfallenden) Strassenverkehrs würde sich auf Bahn, Bus und Tram verlagern. Viele Wege würden aber auch zu Fuss zurückgelegt.
  - Pro Jahr könnten Nettoeinnahmen in der Höhe von rund 230 bis 370 Mio. Franken erzielt werden. Diese Mittel könnten für den notwendigen Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen und die Entlastung der SteuerzahlerInnen eingesetzt werden.

2. Im Rahmen der Studie wurde ebenfalls abgeklärt welche rechtlichen Voraussetzungen für die Einführung von Roadpricing erfüllt sein müssten. Es sind deren zwei:
  - Es braucht eine Rechtsgrundlage auf Bundesebene, zumindest ein befristetes Bundesgesetz (mit Referendumsmöglichkeit) über die Durchführung von Roadpricing-Versuchen.
  - Für ein Roadpricing, auch wenn es nur ein Versuch wäre, ist zudem eine kantonale gesetzliche Grundlage (mit Referendumsmöglichkeit) nötig.
3. In Anbetracht der rechtlichen Ausgangslage (vgl. Ziffer 2) haben die eingangs erwähnten Behörden von Kanton, Region und Stadt Bern beschlossen, die Studienergebnisse dem Bund zu übermitteln mit dem Wunsch, auf eidgenössischer Ebene die nötigen fachlichen und politischen Diskussionen zu führen und - sofern mehrheitsfähig - die nötigen gesetzlichen Grundlagen zu erlassen. Dieses pragmatische Vorgehen erfolgte mit der Begründung, dass es keinen Sinn macht, auf kantonaler, regionaler und kommunaler Ebene vertiefte fachliche und politische Diskussionen über Roadpricing zu führen, solange nicht feststeht, ob der Bund den Regionen überhaupt die Kompetenz zur Durchführung eines Versuchsbetriebs einräumt.

Der Bundesrat hat in einer Antwort vom Mai 2012 auf einen parlamentarischen Vorstoss die Schaffung von Rechtsgrundlagen für die (versuchsweise) Einführung von Roadpricing in der Region Bern abgelehnt. Er hat darauf hingewiesen, dass er ein Konzept zu Mobility Pricing in der ganzen Schweiz erarbeitet, welches eine flächendeckende, verkehrsträgerübergreifende Perspektive hat. Die Bewältigung des künftigen Verkehrswachstums und der damit verbundenen finanziellen Herausforderungen soll sowohl den motorisierten als auch den öffentlichen Verkehr umfassen.

4. Die Haltung des Bundesrats hat klar gezeigt, dass das gewählte pragmatische Vorgehen sinnvoll war. Zuerst musste abgeklärt werden, ob die versuchsweise Einführung von Roadpricing in der Region Bern überhaupt rechtlich realisiert werden könnte, ehe man auf Kantons- und Regionsebene eine breite Diskussion darüber führt. Nach dem Nein des Bundesrats erübrigt sich eine solche. Wäre die notwendige Rechtsgrundlage auf Bundesebene geschaffen worden, wäre in einem zweiten Schritt im Kanton Bern ein intensiver politischer Prozess in die Wege geleitet worden. In diesem Prozess wäre der Region Bern und den Gemeinden eine wichtige Funktion zugekommen. Im Rahmen dieser Entscheidungsfindung hätte die Regionalkonferenz Bern-Mittelland - im Sinne von Art. 153 Abs. 3 Gemeindegesetz (BSG 170.11) - selbstverständlich die Gemeinden und deren Parlamente miteinbezogen. Dies aufgrund eines konkreten Vorhabens, das das Stadium einer Studie (wie vorliegend) längst durchlaufen hat.

Da Roadpricing auf absehbare Zeit kein Thema ist und der Bundesrat einen anderen Ansatz - Mobility Pricing - gewählt hat, erübrigen sich zurzeit weitere Überlegungen betreffend Einbezug der Regionalversammlung der Regionalkonferenz bzw. der Gemeinden und ihrer Parlamente. Sollten sich dereinst konkrete Projekte / Vorhaben aus dem Bericht Mobility Pricing des Bundesrats für die Region Bern ergeben, werden die Gemeinden und ihre Parlamente rechtzeitig einbezogen werden.

3

**ANTRAG**

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir dem Grossen Gemeinderat, folgenden

**Beschluss**

zu fassen:

1. Überweisung der Motion als Postulat.
2. Abschreibung des Postulats.

Muri bei Bern, 23. Juli 2012

GEMEINDERAT MURI BEI BERN

Der Präsident: Die Sekretärin:

Hans-Rudolf Saxer Karin Pulfer