

Sitzung vom / Geschäft Nr.

Bericht

Interpellation Marianne Baumann betreffend "Roadpricing ohne Zollikofen?"; Genehmigung Bericht und Antwort

1. Ausgangslage

Am 21. März 2011 hat Marianne Baumann, im GGR folgende Interpellation eingereicht:

"Kürzlich wurde die Studie "Roadpricing in der Region Bern: Verkehrliche, finanzielle und rechtliche Aspekte", die unter anderem von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland in Auftrag gegeben wurde, publiziert.

Frage 1:

Wie stellt sich der Gemeinderat grundsätzlich zum Roadpricing?

Das ganze Gemeindegebiet von Zollikofen würde im Perimeter liegen. In diesem muss man eine Tagespauschale bezahlen, sobald man im Gebiet fährt, und zwar unabhängig von der Anzahl und der Länge der Fahrten (d.h. jede Fahrt in der Zone wird belastet, also Binnen-, Ziel-, Quell- und Transitverkehr).

Frage 2:

Wie beurteilt der Gemeinderat die Auswirkungen auf den Industrie-, Gewerbe-, Detailhandels-, Dienstleistungs- und Ausbildungsstandort Zollikofen.

Frage 3:

Ist der Gemeinderat bereit, sich dafür einzusetzen das Gemeindegebiet Zollikofen aus dem Roadpricing-Perimeter heraus zu nehmen?"

2. Rechtsgrundlagen

- Gemeindeverfassung (SSG7 101.1) Art 51

3. Beantwortung

Allgemein

Die Bau-, Verkehrs und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE), die Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Kommission Verkehr (RKBM) und die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern (TVS) haben gemeinsam die Studie "Roadpricing in der Region Bern: Verkehrliche, finanzielle und rechtliche Aspekte"¹ in Auftrag gegeben.

¹ Die Studie, eine Kurzfassung und die Medienmitteilung der BVE können unter www.bernmittelland.ch heruntergeladen werden.

| Autor: | Speicherdatum | Pfad, Datei: | Datum, Zeit / User | Version | Seite |
|--------------|---------------|---|-----------------------|---------|---------|
| Beat Baumann | 18.08.2020 | g:\00_daten\01_präsidentiales\001_zd\0100_gr\0121_sitzungen\2012\120430\12_pl_in_baumann_roadpricing.ant.b+a.ggr.docx | 18.08.2020 08:14 / js | 1.4 | 1 von 3 |

Die Studie untersuchte schwergewichtig die Auswirkungen auf den privaten und den öffentlichen Verkehr von zwei Roadpricing-Szenarien (5 Fr./Tag resp. 9 Fr./Tag) im Kern der Agglomeration Bern. Zudem wurden die Einnahmen ermittelt und die Varianten zur Mittelverwendung aufgezeigt, die Kosten grob geschätzt und die rechtlichen Voraussetzungen dargelegt.

In einem politischen Workshop wurde die Studie unter Behördenmitgliedern des Kantons Bern, der Regionalkonferenz Bern-Mittelland, der Stadt Bern und der Gemeinden der Agglomeration Bern diskutiert. Die Teilnehmenden einigten sich dabei auf folgendes weitere Vorgehen:

- Das Thema Roadpricing in der Region Bern soll weiter verfolgt werden, da dieses Instrument bei richtiger Ausgestaltung das Potenzial für positive Wirkungen für die Finanzierung, die Staureduktion und die Umwelt hat. Damit legen sich die Behörden nicht fest, ob Roadpricing dereinst eingeführt werden soll, sie befürworten aber eine aktive Haltung in dieser Frage.
- Entsprechend setzen sich die auftraggebenden Behörden (Kanton, Region und Stadt Bern) beim Bund dafür ein, dass die Rechtsgrundlagen für regionales Roadpricing auf Versuchsbasis geschaffen werden.
- Obschon – wie immer bei ähnlichen Abklärungen – zahlreiche Fragen noch offen sind, werden weitere Vertiefungen derzeit als nicht vordringlich eingestuft, bis mehr Klarheit darüber besteht, ob die Chance besteht, dass auf Bundesebene die nötigen Rechtsgrundlagen für ein regionales Roadpricing geschaffen werden.
- Die Studie soll veröffentlicht werden und kann auch die Grundlage für eine vertiefte Information in den Gremien der Regionalkonferenz Bern-Mittelland sein.

In einem fachlichen Workshop wurde festgehalten, dass auch Alternativen zum ausgewählten Area-Pricing näher untersucht werden müsste:

- Zeitliche Differenzierung: Roadpricing mit einer zeitlichen Abstufung, z.B. nur in Spitzenstunden
- Räumliche Differenzierung: Veränderte Perimeter (z.B. Erweiterung der Kernagglomeration durch Einbezug der Gemeinde Wohlen bzw. des Gebiets Hinterkappelen ins Roadpricing-Gebiet), allenfalls auch mit räumlich differenzierten Preisen
- Roadpricing-Modell: Cordon-Pricing als eine Variante neben Area-Pricing (d.h. der Binnenverkehr wäre befreit; nur wer den "Cordon" durchfährt, ist zahlungspflichtig, analog zu Stockholm)
- Spitzenstunden: Separate Berechnung der Effekte für die Spitzenstunden und die übrigen Stunden, und nicht bloss für den durchschnittlichen Werktagsverkehr

Damit Roadpricing – auch nur versuchsweise – eingeführt werden kann, müssen zuerst rechtliche Anpassungen auf übergeordneter Ebene vorgenommen werden. Die Studie hält dazu folgendes fest:

"Die Einführung von Roadpricing ist möglich, sofern der Bund die rechtlichen Voraussetzungen schafft und der Kanton eine Regelung auf Gesetzesstufe trifft. In welcher Form und in welchem Ausmass die Gemeinden einbezogen werden sollen, ist eine politische Frage, aber rechtlich sind diesbezüglich alle Modelle machbar."

Frage 1:

Wie stellt sich der Gemeinderat grundsätzlich zum Roadpricing?

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

| Autor: | Speicherdatum | Pfad, Datei: | Datum, Zeit / User | Version | Seite |
|--------------|---------------|---|-----------------------|---------|---------|
| Beat Baumann | 18.08.2020 | g:\00_daten\01_präsidentiales\001_zd\0100_gr\0121_sitzungen\2012\120430\12_pl_in_baumann_roadpricing.ant.b+a.ggr.docx | 18.08.2020 08:14 / js | 1.4 | 2 von 3 |

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.

Frage 2:

Wie beurteilt der Gemeinderat die Auswirkungen auf den Industrie-, Gewerbe-, Detailhandels-, Dienstleistungs- und Ausbildungsstandort Zollikofen.

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 Agglomerationsgemeinen wird geschwächt. Der Gemeinderat befürchtet daher negative Auswirkungen auf den Standort Zollikofen.

Frage 3:

Ist der Gemeinderat bereit, sich dafür einzusetzen das Gemeindegebiet Zollikofen aus dem Roadpricing-Perimeter heraus zu nehmen?"

Wie eingangs erläutert, spricht sich der Gemeinderat gegen Roadpricing aus. Er wird sich auf Stufe Regionalkonferenz im Grundsatz gegen diese Einführung einsetzen. Zudem wird der Gemeinderat bestrebt sein, dass Zollikofen nicht in einem allfälligen Perimeter für Roadpricing erhalten ist

Zollikofen,

GEMEINDERAT ZOLLIKOFEN

Stefan Funk
Präsident

Roland Gatschet
Sekretär

| Autor: | Speicherdatum | Pfad, Datei: | Datum, Zeit / User | Version | Seite |
|--------------|---------------|---|-----------------------|---------|---------|
| Beat Baumann | 18.08.2020 | g:\00_daten\01_präsidentiales\001_zd\0100_gr\0121_sitzungen\2012\120430\12_pl_in_baumann_roadpricing.ant.b+a.ggr.docx | 18.08.2020 08:14 / js | 1.4 | 3 von 3 |