

## «Der Bund»: Kanton Bern Ausgabe vom 25.03.2004

### Eine Stauabgabe für Autofahrer?

Die Berner Regierung unterstützt eine Standesinitiative, um die Rechtsgrundlagen für Road Pricing zu schaffen. Vorprellen mit einer eigenen Stauabgabe für Automobilisten will Bern nicht. Aber die Regierung unterstützt, dass die Grundlagen für ein gesamtschweizerisches Tarifsysteem für stark befahrene Strecken ausgearbeitet werden sollen.

#### Fritz Lauber

Die Autofahrt mitten ins Zentrum einer Stadt über stark belastete Zufahrtsstrassen könnte künftig jedesmal Geld kosten: Seit in London im Frühling 2003 für gewisse Gebiete Road Pricing eingeführt worden ist und die Verkehrsfrequenzen seither um rund 20 Prozent zurückgegangen sind, ist das Thema auch bei uns wieder auf der politischen Agenda. Im Grossen Rat verlangt der Stadtberner Andreas Hofmann (sp) in einer Motion, der Kanton solle beim Bund per Standesinitiative gesetzliche Grundlagen für Road Pricing in der Schweiz verlangen.

#### «Staatsquotenneutral»

Hofmann begründet sein Anliegen nicht nur umweltpolitisch, indem er die Lärm- und Abgasbelastungen entlang viel befahrenen Strassen senken möchte. Er argumentiert auch finanzpolitisch: Es müssten nicht länger für Milliarden Strassen ausgebaut werden, die schnell wieder mit neuem Verkehr verstopft seien. Das entlaste den Kantonshaushalt. Zudem könne die neue Stauabgabe, die je nach Verkehrsbelastung und Tageszeit unterschiedlich hoch sein müsste, «staatsquotenneutral» eingesetzt werden. Man könnte im Gegenzug die Motorfahrzeugsteuern senken, empfiehlt der Sozialdemokrat Hofmann – «oder die Krankenkassen subventionieren», schiebt er sofort nach. Wenn wegen des elektronisch erfassten Strassenzolls weniger Staus aufträten, so werde die Wirtschaft weniger durch Staukosten belastet, erklärt zudem der Motionär.

#### Marktwirtschaftliche Lenkung

Die Berner Regierung steht dem «marktwirtschaftlichen Lenkungsinstrument zur effizienten Nutzung knapper Strassenkapazitäten» grundsätzlich positiv gegenüber. Sie will deshalb Hofmanns Motion für eine Standesinitiative annehmen, wie sie in ihrer Stellungnahme schreibt. «Namentlich Städte, welche bereits über ein gutes öffentliches Verkehrsnetz verfügen, wären prädestiniert, Road Pricing einzuführen», erklärt die Regierung mit Blick auf die erfolgreich eingeführten Stauabgaben in London. Und sie verweist darauf, dass bereits in der «Mobilitätsstrategie Region Bern» vom August 2003 gefordert werde, dass der Bund bis 2005 eine gesamtschweizerische Road-Pricing-Lösung für Agglomerationen erarbeiten solle.

Gemäss dieser Mobilitätsstrategie, die für die Region Bern Strassenprojekte für 2,6 Milliarden Franken auflistet, wäre es denkbar, «eine Kilometerabgabe auf sämtlichen Strassen innerhalb eines festgelegten Perimeters» zu erheben. Die überlasteten Zufahrtsachsen in die Stadt sowie die Autobahnabschnitte rund um Bern (zwischen Grauholz, Muri und Brünnen) müssten einbezogen werden. Allerdings wird gefordert, dass «eine Stauabgabe in den grossen Agglomerationen der Schweiz mehr oder weniger gleichzeitig eingeführt» werden müsse. «Ein Alleingang der Region Bern in Sachen Stauabgabe ist weder realistisch noch erstrebenswert.»

#### Tunnel- und Parkgebühren

«Road Pricing ist nicht geeignet für einen Berner Sololauf», bekräftigt auch der Stadtberner Verkehrsplaner Hugo Staub. Zwar sei beim seinerzeit geplanten (und inzwischen vom Volk abgelehnten) Berner Schanzentunnel aus Finanzierungsgründen eine Tunnelgebühr diskutiert worden. Seiner Ansicht nach müssten jedoch Lenkungsmassnahmen «gesamtschweizerisch eingebettet» sein.

In einer Nationalfondsstudie (Nummer 41, 2000) sind Road-Pricing-Varianten für Bern und Zürich untersucht worden. Für die Berner Innenstadt, ihre Zufahrten und für Zonen in angrenzenden Gemeinden könnten Staugebühren als eine Art erweiterte Parkgebühr eingeführt werden, wird in dieser Studie dargelegt. Sie würden auf Selbstdeklarationspflicht basieren und müssten – wie das Parkieren – via Kontrollen und Bussen durchgesetzt werden. Ein funktionierendes Road Pricing, so fordern aber auch die Verfasser der Studie, müsse gesamtschweizerisch abgestimmt sein.

#### Parlament sagte Nein

Auf eidgenössischer Ebene ist Road Pricing im Moment allerdings ein heikles Thema. Die Bundesverfassung (Art. 82) halte fest, dass die Benützung der öffentlichen Strassen gebührenfrei sei, sagt Jolanda van de Graaf, die Mediensprecherin des Bundesamts für Strassen. Die Bundesversammlung könne zwar Ausnahmen bewilligen, wie das für den privatwirtschaftlich finanzierten Tunnel am Grossen St. Bernhard geschehen sei.

Doch im Rahmen der Beratungen des neuen Finanzausgleichs habe das Parlament im vergangenen Jahr die geplanten erleichterten Ausnahmegewilligungen für Städte und Agglomerationen gestrichen.

Das Nein zum Avanti-Gegenvorschlag, sagt Christian Albrecht, Leiter der Sektion Verkehrspolitik im Bundesamt für Raumentwicklung, bringe nun aber alle Möglichkeiten zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs wieder aufs Tapet. Am Runden Tisch, den Bundesrat Moritz Leuenberger auf 1. April einberufen habe, werde Road Pricing jedenfalls Thema sein. Und eben hat Nationalrätin Evi Allemann (sp, Bern) eine parlamentarische Initiative zu Stauabgaben eingereicht.