

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern**

Mercredi (après-midi) 27 janvier 2016

Direction de la justice, des affaires communales et des affaires ecclésiastiques

**51 2015.RRGR.589 Motion 170-2015 Hofmann (Berne, PS)
Magasins de la grande distribution: introduction d'une taxe d'écomobilité**

N° de l'intervention: 170-2015
Type d'intervention: Motion
Déposée le: 03.06.2015
Déposée par: Hofmann (Berne, PS) (porte-parole)
Cosignataires: 15
N° d'ACE: 1384/2015 du 18 novembre 2015
Direction: JCE

Magasins de la grande distribution: introduction d'une taxe d'écomobilité

Le Conseil-exécutif est chargé de présenter un projet législatif au Grand Conseil, qui prévoit les règles suivantes :

1. Le canton doit pouvoir prélever une taxe annuelle auprès des entreprises de la grande distribution à partir d'une taille à déterminer. Les recettes dégagées par cette taxe seront affectées au cofinancement des mesures les plus aptes à favoriser sur place l'écomobilité (déplacements à pied, à vélo et en transports publics). La taxe sera proportionnelle au chiffre d'affaires et son montant sera supérieur au coût complet de la construction et de l'exploitation des places de stationnement proposées par le magasin à sa clientèle.
2. Les magasins qui peuvent prouver que le coût de la construction et de l'exploitation des places de stationnement est entièrement couvert par la taxe de stationnement exigée de la clientèle sont exonérés de la taxe d'écomobilité. Les places de stationnement réservées aux personnes handicapées sont elles aussi exonérées.
3. Dans les zones à moins forte densité de population, la taxe d'écomobilité sera affectée de préférence aux lignes de transport public dont le financement est sinon impossible ou qui sont menacées de fermeture.

Développement :

Le compte routier suscite régulièrement le débat. Selon le lobby routier, l'Etat encaisserait plus des automobilistes qu'il ne dépense pour la construction et l'entretien des routes. Cette position se reflète, dans son paroxysme le plus aigu, dans l'initiative vache à lait actuellement en discussion. A l'opposé, certains affirment que les communes dépensent des milliards de recettes fiscales pour les routes, sans contrepartie équitable de la part des automobilistes. Or, curieusement, ces flux financiers sont presque toujours occultés. Les opposants de l'initiative vache à lait avancent également l'argument des coûts externes du trafic individuel motorisé. En effet, si on prend ces coûts en compte, on voit bien que les vaches à lait, ce ne sont pas les automobilistes.

Le débat a cela de frappant qu'on omet systématiquement de mentionner les nombreux cas dans lesquels les automobilistes bénéficient du subventionnement croisé de la part des autres usagers. Dans certains cas, le subventionnement croisé est le fait de l'Etat, mais souvent, il est le fait des particuliers. La présente motion entend intervenir dans ce second cas de figure, celui dans lequel les enseignes de la grande distribution subventionnent leur clientèle se déplaçant en voiture sur le dos de celle empruntant les transports publics ou se déplaçant à pied ou à vélo. Si ces phénomènes étaient pris en considération dans le compte routier, l'initiative vache à lait n'aurait aucune chance.

On peut citer le projet de la Migros sur la Breitenrainplatz comme exemple de ce que la présente motion permettrait d'éviter. Le projet, dont le coût s'élève à 60 millions de francs, prévoit la construction du magasin Migros ainsi que de 53 appartements et d'entreprises de service au rez-de-chaussée.

Il est prévu d'aménager, pour des millions très certainement, 57 places de stationnement au sous-sol pour la clientèle de la Migros. Le stationnement sera certainement gratuit la première heure : c'est la réponse que les responsables de la Migros ont donnée à ma question concernant les taxes de stationnement. A partir d'une heure de stationnement, le tarif augmenterait pour dissuader les automobilistes qui ne font pas leurs achats à la Migros. Dans les cas normaux, le client ou la cliente de la Migros pourra se garer gratuitement. La Migros indique qu'elle s'aligne ce faisant sur ce qui se pratique dans le quartier, en l'occurrence la Coop de la Breitenrainplatz. Celui ou celle qui se rend à pied dans son grand magasin paie son kilo de carottes le même prix que le client ou la cliente en voiture, mais celui-ci ou celle-ci a droit à un bonus : une place de stationnement gratuite. La présente motion permettrait de corriger cette distorsion du marché (voulue dans ce cas).

Si le montant de la taxe doit être « supérieur au coût complet de la construction et de l'exploitation des places de stationnement proposées par le magasin à sa clientèle », c'est parce que les mesures supplémentaires d'écomobilité profiteraient aussi aux automobilistes. Cela inciterait aussi les magasins de la grande distribution à exiger des taxes de stationnement réalistes de leur clientèle.

Dans une intervention déposée le 2 mars 2005, j'avais posé des questions sur le subventionnement croisé. Dans sa réponse, le Conseil-exécutif avait cité une motion (102/1999 Breitschmid) qui réclamait l'édiction de bases légales introduisant la gestion des places de stationnement. La présente motion poursuit le même objectif, mais par d'autres voies.

Réponse du Conseil-exécutif

La motion aborde un thème important de l'actuelle politique des transports. Comme l'indique à juste titre le motionnaire, la question de savoir si et dans quelle mesure les frais engendrés par un acteur sont à sa charge ou si d'autres acteurs du marché ou la collectivité doivent les supporter a fait l'objet d'innombrables analyses et débats politiques. Le thème de la motion a déjà donné lieu à de précédentes interventions parlementaires, parmi lesquelles figure une interpellation déposée par le motionnaire (motion 102/1999 Breitschmid, interpellation 236/2004 Hofmann).

L'objet et les modalités de réalisation de la motion suscitent certaines réserves. Selon ses propres considérations, le motionnaire se réfère à un cas isolé dans lequel le marché ne joue probablement aucun rôle. Au vu du nombre élevé des distorsions et de l'opacité du marché, il semble peu probant de se focaliser exclusivement sur la problématique du stationnement, d'autant plus que la motion serait relativement compliquée à mettre en œuvre.

Le calcul du montant de la taxe aussi bien que l'affectation des recettes dégagées entraîneraient des difficultés pratiques considérables. En raison des changements constants que connaît le commerce de détail, il est justement très difficile de fixer un critère qui déterminerait à partir de quand un magasin a atteint la taille critique et, partant, est soumis à la taxe. De plus, il faudrait prendre en compte les spécificités locales afin d'optimiser la mise en œuvre du projet, ce qui va à l'encontre d'une solution au niveau cantonal. En outre, il convient de supposer que la détermination des montants à couvrir impliquerait des charges supplémentaires pour les magasins qui, à leur tour, se traduiraient par une augmentation des frais encourus par les consommateurs finaux.

Si financer les transports publics des régions périphériques au moyen des recettes dégagées par la taxe, comme le propose le motionnaire, semble être une idée défendable en théorie, elle ne saurait toutefois produire l'effet escompté dans la réalité pour les raisons suivantes: d'une part, l'offre insuffisante en matière de transports publics n'est qu'une des raisons qui poussent les individus à privilégier le trafic individuel motorisé et, d'autre part, les stratégies nationales et cantonales en matière de transports publics ont pour objectif d'assurer en priorité le financement des transports publics là où la demande est suffisamment forte en moyenne annuelle. Il s'agit ici d'un argument décisif compte tenu de la nécessité d'utiliser efficacement le peu de ressources disponibles.

À l'heure actuelle, il n'existe pas de base légale cantonale relative au prélèvement de taxes de stationnement. Ni le système actuel de pondération des trajets ni la loi sur l'aménagement du

territoire révisée (qui servira de base pour le pilotage des projets générant un trafic important à l'avenir) ne prévoient que les plans d'affectation fixent des redevances assimilables à des «peines conventionnelles» en cas de dépassement de certaines limites. Les dispositions légales et les règles en matière d'aménagement actuelles permettent néanmoins au canton de fixer des exigences à respecter pour les projets générant une importante fréquentation en vue de produire un effet sur le trafic. A cette fin, le canton examine de manière globale le projet quant à ses répercussions sur l'infrastructure, le territoire et l'environnement et l'autorise, le cas échéant sous réserve des prescriptions en matière de police des constructions. Quoi qu'il en soit, un accord prévoyant une indemnisation pour compenser les répercussions indésirables d'un projet reste possible entre les exploitants d'installations et les communes.

Quand bien même la taxe pourrait être calculée et perçue de la façon proposée par le motionnaire, selon Conseil-exécutif, il n'y aurait aucune garantie que les effets visés soient atteints. Le choix du moyen de transport ne dépend pas uniquement du prix du stationnement; d'autres facteurs entrent également en ligne de compte. De plus, l'expérience prouve que le tarif de stationnement doit atteindre un certain montant pour influencer le comportement des automobilistes. En vue d'éviter les effets indésirables comme le trafic d'évitement ou de recherche, il est par ailleurs nécessaire que de telles mesures soient liées à un plan local de circulation. Ce pilotage relève essentiellement de la compétence des communes et des villes qui peuvent prendre des mesures en se basant sur leur connaissance des besoins locaux. Dans l'espace rural ou dans les zones de collines et de montagne, le problème se fait une fois de plus sentir de manière plus aiguë que dans les centres urbains en raison des possibilités d'évitement existantes. Il faut pouvoir réagir de manière adaptée à chacune des situations. Dans cette optique, cela n'a donc pas de sens d'introduire une disposition cantonale comme le souhaite le motionnaire.

L'accroissement de la part des transports publics et de la mobilité douce dans la répartition modale constitue un objectif du Conseil-exécutif, en particulier pour les centres urbains. La prise de mesures efficaces implique de trouver une solution globale tenant compte de l'ensemble des facteurs. Le Conseil-exécutif estime qu'il n'est pas approprié de se focaliser sur une mesure qui n'a qu'une portée très limitée et qui, de plus, est difficile à appliquer.

Proposition du Conseil-exécutif :
Rejet

Le président. Wir kommen zu Traktandum 51, Motion Hofmann. Die Regierung lehnt diese Motion ab. Wir führen eine freie Debatte. Der Motionär hat das Wort.

Andreas Hofmann, Berne (PS). Gleich vorweg: Ich wandle diese Motion in ein Postulat. Das Anliegen gleicht dem Antrag, den ich bereits im Rahmen der Baugesetzdebatte präsentiert habe. Deshalb kann man vielleicht die Begründung auch etwas abkürzen. Das Ziel ist dasselbe, der Weg ist jedoch ein anderer. Es gibt weitere Unterschiede. Ich hoffe nicht, dass jemand nach vorne kommt und sagt, ich wolle jetzt die kleinen Läden plagen. Wenn Sie den Text der Forderung lesen, sehen Sie, dass dies nicht der Fall ist. Es ist auch nicht so wie bei meinem Antrag im Baugesetz, wo gesagt wurde, ich wolle irgendeine Zahl ins Gesetz schreiben. Das ist hier auch nicht der Fall. Dieses Argument fällt somit ebenfalls weg.

Ich bin wegen einem bestimmten Projekt auf diese Motion gekommen. Die Migros will in der Stadt Bern am Breitenrainplatz ihren bisherigen Laden abreißen und einen neuen und grösseren bauen, ein Einkaufszentrum. Den automobilisierten Kunden will sie eine unterirdische Einstellhalle zur Verfügung stellen. Seit dem Projekt Murtenstrasse weiss ich, dass ein Parkplatz in einer unterirdischen Einstellhalle bis zu 90 000 Franken kostet. Ich habe einen Migros-Verantwortlichen gefragt, wie viel sie dann von ihren KundInnen für einen Parkplatz verlangen wollen. Er sagte mir, dass sie sich an der Umgebung orientieren werden. Ich sah mich selber ein bisschen in der Umgebung um und habe für die erste Stunde nirgendwo, inklusive Coop Breitenrain, Parkplatzgebühren gefunden. Die erste Stunde ist nämlich in der ganzen Umgebung gratis. Somit

ist anzunehmen, dass die Migros die neuen Parkplätze während der ersten Stunde ebenfalls gratis zur Verfügung stellen will.

Dieses Beispiel zeigt, dass wir wieder einmal einen dieser unseligen Wettbewerbe haben, die in Mode gekommen sind. So wird für das Parkieren möglichst wenig einkassiert, damit das Geschäft mehr Kunden hat. Der Konkurrent muss nachher noch tiefer gehen, und am Schluss läuft es darauf hinaus, dass die erste Stunde zum Parkieren überall gratis ist. Kleine Läden sind hier sicher nicht betroffen.

Seitdem ich die Motion geschrieben habe, ist ein neues Argument aufgetaucht. Der Grosse Rat des Kantons Tessin hat Ende Jahr mit grossem Mehr, nämlich mit 64 zu 6 Stimmen, ein Gesetz verabschiedet, das wesentlich weiter geht, als das, was ich mit dieser Motion verlange. Dort ist nun eine Parkplatzsteuer im Gesetz verankert. Nun muss jedes Unternehmen, das mehr als 50 Parkplätze anbietet, eine Steuer bezahlen. Diese kostet pro Tag und Parkplatz 1 bis 3.50 Franken. Davon sind natürlich auch Einkaufszentren betroffen. Allerdings wurde inzwischen das Referendum gegen dieses Gesetz ergriffen. Der Ausgang ist noch offen. Interessant ist der Urheber dieses Gesetzes-Referendums. Es ist die Lega dei Ticinesi, die ja neuerdings auch als Lieferant für SVP-Bundesräte in Frage kommt. Die erstaunliche Ausgangslage hat allerdings einen Hintergrund, der im Kanton Bern fehlt. Im Kanton Tessin gibt es bekannterweise sehr viele Grenzgängerinnen und Grenzgänger aus Italien, die diese Parkplätze natürlich auch belegen. Doch vom neuen Gesetz im Tessin sind nicht nur die Grenzgänger betroffen, sondern auch die Einheimischen. Im Kanton Bern gibt es eine vergleichbare Ausgangslage, denn wir haben per Saldo sehr viele Zupendler aus anderen Kantonen, und diese wären natürlich von meiner Motion auch betroffen. Die Kreise, welche im Tessin das Referendum ergriffen haben, verwenden den schlechten ÖV im Tessin als Hauptargument. Das wäre beispielsweise etwas, das man im Kanton Bern nicht gerade als Argument verwenden könnte. Diese neue Situation ist der Hauptgrund, weshalb ich in ein Postulat wandle. Ich bitte um die Prüfung dieser Parkplatzabgabe im Lichte des Gesetzes, das der Tessin kürzlich gemacht hat.

Le président. Wir diskutieren also über ein Postulat und die Fraktionen können sich nun äussern.

Andrea de Meuron, Thoune (Les Verts). Was bezweckt dieser Vorstoss? Wenn der Grossverteiler Parkplätze für die motorisierte Kundschaft gratis anbieten will, dann darf er das weiterhin tun. Neu soll sein, dass er in diesem Fall eine zweckgebundene Abgabe leistet, die mithilft, örtlich sinnvolle Massnahmen zu Gunsten des ÖV sowie von Fuss- und Veloverkehr zu finanzieren. An dieser Stelle möchte ich bemerken, dass genau solche Massnahmen im Rahmen von Neubauten von Grossverteilern oft von Gesetzes wegen gefordert werden. Die Finanzierung erfolgt aber ausschliesslich über den Steuerzahler. Die Gegner werden nun sagen, es sei Privatsache, wie ein Grossverteiler seine Parkplätze querfinanziert. Wir Grünen sehen das ganz klar anders, was kaum verwundern mag. Ich begründe auch gerne weshalb.

Öffentliche Parkplätze, und vor allem solche von Grossverteilern, generieren Verkehr. Das ist ein Fakt. Sie haben somit einen Einfluss auf unsere Gesellschaft, denn Grossverteiler sind mitverantwortlich für die Belastung von Staats- und Gemeindekasse, die Erschliessungsstrassen finanzieren. Sie sind auch mitverantwortlich für höhere Ausgaben wegen zusätzlicher ÖV-Anbindungen oder Taktverdichtungen. Der zusätzliche Verkehr hat mit seinen Luft- und Lärmemissionen auch negative Auswirkungen auf Mensch und Umwelt. Grossverteiler sind auch für Staus mitverantwortlich, was man gerade in der Region Lyssach sehr deutlich sieht. Dort gibt es relativ viele Staus, die dann auch Handwerker und Pendler betreffen, die nicht einkaufen gehen. Eine mögliche Verlagerung vom motorisierten Einkaufsverkehr auf platzsparende und umweltfreundliche Verkehrsmittel liegt aus unserer Sicht also sehr wohl im öffentlichen Interesse.

Und nun sage ich etwas für alle Skeptiker, denn ich habe hier im Grossen Rat auch schon gehört, man könne die Verkehrsmittelwahl nicht beeinflussen. Wir sehen das ganz anders. Dazu ist ein Bündel an Massnahmen notwendig: beispielsweise die ÖV-Anbindung, die boomenden Hauslieferdienste oder eben eine angemessene Parkplatzbewirtschaftung. Das sind dann sogenannte Push-and-pull-Massnahmen, oder auf Deutsch: «Zuckerbrot und Peitsche», was mir besser gefällt. Mit diesen kann man das Mobilitätsverhalten sehr wohl beeinflussen und auch anderes.

Aus grüner Sicht greift der Vorstoss einen zweiten, wichtigen Punkt auf, nämlich die regionalen Parkergebühren. Heute werden fortschrittliche Gemeinden bestraft, und es wird mehr Verkehr generiert, nur weil man in der Filiale der einen Gemeinde einen Franken für das Parkieren bezahlen

muss. In Anbetracht des Wertes des Warenkorbs, den man heimfährt, ist das fast ein bisschen lächerlich. Aber es gibt Leute, die fahren lieber kilometerweit in die nächste Gemeinde, weil sie dort ihr Auto gratis parkieren können. Und da fragen wir uns schon, ob man ernsthaft belohnen will, dass Leute einfach herumfahren, damit sie diesen Franken sparen können.

Auch versteht niemand, zumindest wenn ich in der Bevölkerung herumhöre, dass man beispielsweise in einer Aldi-Filiale für das Parkieren nichts bezahlen muss, in der Migros-Filiale daneben kostet es hingegen etwas. Mit der Überweisung dieses Vorstosses werden Grossverteiler aus unserer Sicht motiviert mitzuhelfen, betreffend der Parkplatzgebühren regionale Lösungen zu finden. Wir Grünen wollen dieses Postulat überweisen. Wir fordern eine verursacher- und umweltgerechte Verkehrspolitik und vor allem, dass der Kanton Bern dieses heisse Eisen endlich einmal anpackt.

Meret Schindler, Berne (Les Verts). Dass wir von der SP-JUSO-PSA-Fraktion dieses Postulat auch unterstützen, überrascht hier im Grossen Rat wohl niemanden. Mehr überrascht mich – und ich bedauere es auch ein bisschen – dass unsere rot-grüne Regierung das nicht unterstützt. Ich möchte an dieser Stelle allen Leuten, die in der Migros im Breitenrain ihre «Rüebli» einkaufen – egal ob mit oder ohne Auto– danken, denn ich parkiere nämlich jeweils dort, ohne das lokale Gewerbe zu unterstützen, weil es eben gratis ist. Dort hat nämlich der Kinderarzt meiner Kinder seine Praxis. Es ist jedoch so, dass ich auch gerne 1 bis 2 Franken dafür bezahlen würde. Falls es mir dann zu viel wäre, ginge ich in die Tiefgarage, wo der Kinderarzt einen eigenen Parkplatz hat. Dann gäbe es mehr Platz und jemand könnte zusätzlich in der Migros einkaufen gehen.

Zur Antwort der Regierung: Ich bin nicht einverstanden mit der Aussage, dass für die Grossverteiler ein Mehraufwand entstünde, wenn sie bereits von Anfang an und nicht erst nach einer Stunde einen Franken erheben würden. Man hat ja bereits die Infrastruktur, um die erste Stunde zu messen, wenn man danach etwas erheben will. Entweder gibt es nämlich eine Barriere für die Ein- und Ausfahrt, die man gut umstellen könnte, sodass eben sofort 50 Rappen oder 1 Franken verrechnet wird, oder man hat Securitas-Personal, das kontrolliert, oder einfach eine Parkuhr. Ich sehe das technische Problem nicht. Wir bitten Sie, das Postulat zu überweisen.

Marianne Schenk-Andereg, Schüpfen (PBD). Ich möchte es ganz kurz machen. Ich gebe Ihnen zwei Zahlen bekannt: Mit 85 zu 55 Stimmen haben wir das im Baugesetz abgelehnt. Ich denke, das ist eindeutig, und es braucht keine weiteren Voten von mir. Wir wollen das nicht. Die BDP-Fraktion lehnt auch das Postulat ab.

Philippe Messerli-Weber, Nidau (PEV). Die Förderung des öffentlichen und des Langsam-Verkehrs ist ein zentrales Anliegen der EVP, gerade wenn es um Freizeit- und Einkaufsverkehr geht. Allerdings halten wir den vorliegenden Vorstoss für wenig hilfreich und zielführend und zwar aus folgenden Gründen: Erstens geht der Motionär mit seiner Forderung nur einen isolierten Teilaspekt der Verkehrsproblematik an. Die Wahl des Transportmittels ist nicht von der Höhe der Parkgebühr abhängig, sondern es gilt weitere Faktoren zu berücksichtigen. Eine isolierte Massnahme, wie sie der Motionär fordert, kann gerade im komplexen Verkehrsbereich zu kontraproduktiven Nebeneffekten führen. Stichworte sind beispielsweise ein unerwünschter Suchverkehr und problematische Verlagerungseffekte. Beispielsweise macht es mehr Sinn, bei verkehrsintensiven Vorhaben vorgängig rechtliche und planerische Auflagen zu machen und auch zu schauen, dass nach Möglichkeit eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr besteht.

Zweitens sehen wir bei der Umsetzung ein Problem. In der Praxis dürfte es sehr schwierig werden, ein genaues Kriterium festzulegen, ab wann ein Grossverteiler abgabepflichtig würde. Für die Grossverteiler selber wäre eine Erhebung der Vollkosten mit einem deutlichen Mehraufwand verbunden, der möglicherweise zu Lasten der Endverbraucherinnen und -verbraucher ginge. Dies könnte letztlich zu einer Verteuerung der Produkte führen, unabhängig davon, ob es sich um Fussgänger, Velofahrer oder Autofahrer handelt. Das wäre ja auch nicht im Sinne des Motionärs. Drittens erachten wir eine kantonale Regelung als wenig zweckmässig. Gefordert sind hier vor allem die Gemeinden und Regionen. Für eine effiziente Verkehrslenkung braucht es massgeschneiderte Lösungen, die auf die jeweiligen regionalen und kommunalen Gegebenheiten abgestimmt sind. Im ländlichen Raum braucht es je nachdem andere als in den Städten und Agglomerationen. Viertens darf in dieser Hinsicht auch der wirtschaftliche Aspekt nicht vernachlässigt werden. Die Frankenstärke führt dazu, dass viele Bernerinnen und Berner als Einkaufstouristen ins Ausland fahren. Eine zusätzliche Verteuerung des Parkierungsangebots, und

damit auch der Produkte, könnte diesen Trend zusätzlich verstärken. Das ginge zu Lasten unseres lokalen Gewerbes und auf Kosten der Umwelt. Uns sind lokale Einkäufe mit dem Auto lieber, als weite Fahrten ins Ausland. Aus all diesen Gründen lehnt die EVP-Fraktion den vorliegenden Vorstoss auch in Form eines Postulats ab.

Hans-Rudolf Saxer, Gümligen (PLR). Ich erlaube mir, drei Sätze von Seite 3 der Antwort des Regierungsrats zu zitieren. Erstens: «Zur Stossrichtung und zur Umsetzung der Motion sind erhebliche Vorbehalte anzubringen.» Zweitens: «Sowohl die Bemessung der zu erhebenden Abgabe als auch deren Verwendung wären in der Praxis mit erheblichen Problemen verbunden.» Drittens: «Zum anderen ist davon auszugehen, dass die Erhebung der zu deckenden Kosten zu einem spürbaren Mehraufwand für die Grossverteiler führen würde, der seinerseits – für sich betrachtet – wiederum kostentreibend auf die Endverbraucherinnen und Endverbraucher wirkt.» Ende der Zitate. Mit anderen Worten: Das berühmte «Rüebli» von unserem Kollegen Hofmann im Migros Breitenrain würde also teurer und zwar eben für alle, also auch für diejenigen, die zu Fuss oder mit dem ÖV kommen, und nicht nur für diejenigen, die mit dem Auto hinfahren. Wenn wir heute diesem Vorstoss zustimmen, legen wir die Basis für ein Bürokratiemonster, und zwar nicht nur in der Verwaltung, sondern auch in der Privatwirtschaft. Dass wir das gerade in der heutigen Zeit nicht brauchen können, liegt wohl auf der Hand. Der beträchtliche Aufwand stünde in einem eklatanten Missverhältnis zu den angestrebten, aber kaum realisierbaren, Lenkungswirkungen. Die FDP-Fraktion empfiehlt ihnen daher einstimmig, diesen Vorstoss abzulehnen und zwar auch in der Form eines Postulats.

Alfred Bärtschi, Lützelflüh (UDC). Wir von der SVP lehnen diesen Vorstoss auch in Form eines Postulats ab. Philippe Messerli und Grossrat Saxer haben bereits das meiste gesagt. Ich brauche da nicht mehr allzu lang zu werden. Zuerst etwas zu Punkt drei: Kollege Hofmann, dir ist vielleicht nicht ganz bewusst, wie das in den dezentralen Gebieten läuft. Dort gibt es sehr viele Leute, die in Bern oder Worb arbeiten und einen Arbeitsplatz ausserhalb des Arbeitsorts haben. Sie kaufen irgendwo auf ihrem Nachhauseweg ein, meistens ist das dann mit dem Auto oder mit dem Motorrad. Das geschieht gezwungenermassen einfach dort, wo sie sich aufhalten. Sie gehen dann nicht ins örtliche «Lädeli» einkaufen, was zwar wünschenswert ist, aber häufig nicht gemacht wird. Damit hätten wir ein gewisses Problem.

Nun noch etwas zum Umschichten solcher Finanzierungen: Ich weiss nicht, wie man sich das vorstellt. Die meisten Strassen zu diesen Betrieben werden sowohl von Postautos, Lastwagen wie auch von Autos benutzt. Wo machen wir da die Grenze? Ist es nur für die einen oder die anderen? Ich glaube, seitens des Kantons haben wir hier die Aufgabe, die bestmögliche Lösung für alle Verkehrsteilnehmenden zu suchen. Daher sehe ich nicht, dass wir dort noch gross nach Verkehrsmittel differenzieren können. Ein Grossverteiler ist ja per se daran interessiert, dass er auch gute Zugangsmöglichkeiten für Fussgänger und Velofahrer anbietet. Da muss der Kanton nicht vorschreiben, dass etwas gemacht wird, damit Fussgänger auch hinkommen.

Und noch etwas Letztes: Wenn wir den Grossverteilern noch mehr Hindernisse in den Weg legen, dann gehen – wie Philippe Messerli bereits sagte – wegen den «zu hohen Kosten» vielleicht noch mehr Leute zum Einkaufen ins Ausland, oder der Onlinehandel nimmt noch mehr Überhand als bisher. Vielleicht ein ganz kleines Beispiel hierzu: Beim Mittagessen heute waren wir zehn Mann und wir wollten den Gesamtbetrag durch zehn teilen. Sie glauben es nicht, aber das Servicepersonal nahm einen Taschenrechner hervor, um das auszurechnen. Das sagt etwas darüber aus, dass man vielleicht manchmal nicht rechnet: Man fährt in die Nachbargemeinde, weil das Benzin dort günstiger ist, obwohl sich das meistens nicht rentiert. Aber wenn man sieht, wie manche Leute rechnen, verstehen wir, weshalb das trotzdem gemacht wird.

Daniel Beutler, Gwatt (UDF). Die EDU-Fraktion ist eigentlich auch der Meinung, dass wir im Rahmen des Baugesetzes bereits darüber abgestimmt haben. Wir unterstützen daher diesen Vorstoss weder als Motion noch als Postulat.

Michel Rudin, Lyss (pvl). Das ist sicher ein interessantes Thema, das man in einen etwas grösseren, nationalen Zusammenhang mit zwei Aspekten stellen muss. Sie wissen, ich bin ehemaliger Konsumentenvertreter und musste mich viel zur Hochpreisinsel äussern. Einerseits fördern solche Vorstösse mit ihrer Bürokratie, dass man hier keine günstigeren Produkte hat. Andererseits ist es auch so, dass dadurch die Konkurrenz verhindert wird. Nichtsdestotrotz schwingen

natürlich grüne Aspekte mit. Wir sind froh, dass der Vorstoss in ein Postulat gewandelt wurde. Und nun kommt der zweite nationale Aspekt: Ein Postulat kann man auch im Rahmen des Themas «grüne Wirtschaft» sehen, die verschiedene Mitglieder unserer Fraktion unterstützen. Sie wollen, dass man dort etwas macht. Aber das muss integral geschehen. Es darf nicht wettbewerbsbindend sein und soll nachhaltig wirken. Diese Schwierigkeit stellt sich hier natürlich auch.

Weiter gibt es noch einen dritten Punkt, nämlich den Aspekt ÖV. Man hat die Idee, dass der Verursacher bezahlen muss, wenn er hinfährt. Wenn ich nun an meinen Swisspass denke, dann ist er auch nur zur Hälfte von mir persönlich finanziert, die andere Hälfte wird nämlich bereits heute subventioniert. Wenn jemand stringent argumentieren will, dann müsste er auch sagen, dass man dort vielleicht noch stärker hineinfahren müsste, sodass jeder Konsument die Kosten bezahlt, die er durch seine eigene Nutzung des ÖV verursacht. Wie man diesen dritten Punkt in einen Gesamtkontext setzen möchte, ist durchaus auch bei uns umstritten. Wir werden wie folgt abstimmen: Ein Teil stimmt dem Postulat zu, ein Teil lehnt es ab.

Le président. Gibt es Einzelvoten zu diesem Postulat? – Das ist nicht der Fall. Dann gebe ich Herrn Regierungsrat Neuhaus das Wort.

Christoph Neuhaus, directeur de la justice, des affaires communales et des affaires ecclésiastiques. Sowohl zur Stossrichtung als auch zur möglichen Umsetzung dieser Motion macht der Regierungsrat grosse Fragezeichen, wie Sie in seiner Antwort lesen konnten. Sie haben dieses Anliegen in der Revision zum Baugesetz in der letzten Woche abgelehnt. Weil sich diese Motion auch auf eine Einzelmassnahme konzentriert, beantragt Ihnen der Regierungsrat, sie abzulehnen. Lehnen Sie auch das Postulat ab, denn das macht den Vorstoss nicht besser.

Le président. Wünscht Herr Hofmann noch einmal das Wort? – Das ist nicht der Fall. Dann stimmen wir über den Vorstoss als Postulat ab. Wer das Postulat Hofmann, Traktandum 51, annehmen will, stimmt ja, wer es ablehnt, stimmt nein.

Vote

Décision du Grand Conseil :

Rejet du postulat

Oui 42

Non 87

Abstentions 1

Le président. Sie haben das Postulat abgelehnt.