

Parlamentarischer Vorstoss

Vorstoss-Nr.: 170-2015
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2015.RRGR.589

Eingereicht am: 03.06.2015

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Hofmann (Bern, SP) (Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 15

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: vom
Direktion: Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat:



Grossverteiler sollen ihre automobilisierten Kundinnen und Kunden zu Lasten jener, die mit dem öV, dem Velo oder zu Fuss zum Einkaufen reisen, nicht mehr quersubventionieren dürfen

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Grossen Rat eine Vorlage vorzulegen, welche die folgenden Regelungen ermöglicht:

1. Von Grossverteilern ab einer zu bestimmenden Grösse soll der Kanton jährlich eine Abgabe einfordern können, die zweckgebunden der Mitfinanzierung der örtlich sinnvollsten Massnahmen für den Umweltverbund (Fuss/Velo/öV). dient. Diese Abgabe soll (vorbehältlich Punkt 2) proportional zum Umsatz dieser Grossverteiler ausgestaltet werden und höher sein als die Vollkosten für den Bau und den Betrieb der ihren Kundinnen und Kunden angebotenen Parkplätze.
2. Grossverteiler, die nachweisen können, dass sie die Vollkosten für den Bau und den Betrieb der ihren Kundinnen und Kunden angebotenen Parkplätze über Parkgebühren decken können, die sie diesen Kundinnen und Kunden auferlegen, sind von der Abgabe zu befreien. Befreit von der Abgabe wären ebenfalls Behindertenparkplätze.
3. In Gebieten mit geringer Bevölkerungsdichte sind die Abgaben vorzugsweise zur Finanzierung von öV-Linien zu verwenden, deren Finanzierung sonst nicht möglich wäre oder die von einer Schliessung bedroht sind.

Begründung:

Ein beliebtes Streitthema sind Strassenrechnungen. Da wird etwa argumentiert, die Autofahrerinnen und Autofahrer würden viel mehr an den Staat zahlen, als dieser für Strassenbau- und Unterhalt aufwende. Diese Haltung gipfelt in der so genannten «Milchkuhinitiative», über die gegenwärtig diskutiert wird. Andere halten dagegen, dass die Gemeinden milliardenweise Geld für die Strassen aus allgemeinen Steuermitteln aufwenden, ohne von den Automobilistinnen und Automobilisten eine namhafte Gegenleistung zu erhalten. Letztere Geldströme werden eigenartigerweise fast immer ausgeblendet. Weiter argumentieren die Gegnerinnen und Gegner der «Milchkuhinitiative» etwa mit den externen Kosten des motorisierten Verkehrs. Bei der Einrechnung dieser Kosten zeigt es sich dann eindeutig: Die «Milchkühe» sind klar die Nichtautomobilistinnen und Nichtautomobilisten.

Was bei diesen Debatten auffällt, ist das konsequente Weglassen der vielen Fälle, wo Automobilistinnen und Automobilisten durch Nichtautomobilistinnen und Nichtautomobilisten quersubventioniert werden. Manchmal macht das der Staat, oft aber auch Private. Diese Motion greift nur einen einzigen solchen Fall aus dem privaten Bereich heraus, in dem Grossverteiler autobenützende Kundinnen und Kunden auf Kosten der den öV oder das Velo benutzenden oder zu Fuss gehenden Kundinnen und Kunden quersubventionieren. Wenn alle derartigen Effekte in die Strassenrechnungen einfließen würden, wäre das Resultat für die Anhängerinnen und Anhänger der «Milchkuhinitiative» fatal.

Als Beispiel für einen unerwünschten Vorgang, der durch die Annahme dieser Motion vermieden würde, sei der geplante Neubau der Migros auf dem Berner Breitenrainplatz genannt. Dieser Bau kostet rund 60 Mio. Franken, wobei neben dem Einkaufszentrum allerdings noch 53 Wohnungen und im Parterre Dienstleistungen inbegriffen sind.

Geplant ist eine unterirdische Einstellhalle mit 57 Parkplätzen für Migros-Kundinnen und Migros-Kunden. Diese Einstellhalle wird wohl Millionen kosten. Auf meine Frage nach den Tarifen für die Parkierung der Kundinnen und Kunden bekam ich von den Migros-Verantwortlichen die Antwort, in der ersten Stunde werde das Parkieren wohl gratis sein. Für die weiteren Stunden würden die Tarife ansteigen, um diejenigen Parkierenden fernzuhalten, die nicht in der Migros einkaufen. Im Normalfall wird also voraussichtlich ein/e Migros-Kunde/Kundin für das Parkieren nichts zahlen. Die Migros gibt an, sie würde sich an analogen Fällen in der Umgebung orientieren. Genauso wie bei der Migros vorgesehen, funktioniert das wie im benachbarten Coop am Breitenrainplatz, wo das Parkieren in der ersten Stunde gratis ist.

Wenn jemand zu Fuss bei einem Grossverteiler einkaufen geht, zahlt er für seine Rüebli genau gleich viel wie ein automobiler Kunde, der aber eine zusätzliche Leistung kassiert: Einen Gratisparkplatz. Diese Motion würde eine bestehende (in diesem Fall beabsichtigte) Marktverzerrung beseitigen.

Die Begründung dafür, dass die Abgabe «höher sei als die Vollkosten für den Bau und den Betrieb der ihren Kundinnen und Kunden angebotenen Parkplätze» liegt darin, dass von den zusätzlichen Massnahmen beim Umweltverbund auch die Automobilistinnen und Automobilisten profitieren würden. Dazu kommt, dass damit ein Anreiz für die Grossverteiler entsteht, von ihren automobilisierten Kundinnen und Kunden realistische Parkgebühren einzufordern.

In einer Interpellation vom 2.3.2005 hatte ich Fragen zu der erwähnten Quersubventionierung gestellt. In der Antwort der Regierung wurde eine Motion (102/1999 Breitschmid) zitiert, die eine gesetzliche Parkraumbewirtschaftung verlangte. Der Weg, der mit der vorliegenden Motion eingeschlagen wird, verfolgt das gleiche Ziel, aber mit anderen Mitteln.