

**Der Grosse Rat      Le Grand Conseil**  
**des Kantons Bern    du canton de Berne**

Mittwoch (Abend), 10. März 2021 / Mercredi soir, 10 mars 2021

**Sicherheitsdirektion / Direction de la sécurité**

**34      2019.POMSVSA.216      Gesetz**  
**Gesetz über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge (BSFG) (Änderung)**

**34      2019.POMSVSA.216      Loi**  
**Loi sur l'imposition des véhicules routiers (LIV) (Modification)**

1. Lesung / 1<sup>re</sup> lecture

*Eintretensdebatte / Débat d'entrée en matière*

**Präsident.** Wir kommen zu den Geschäften in erster Priorität der SID. Ich begrüsse herzlich Herrn Regierungsrat Philippe Müller, der auf dem Weg zu uns ist und sich jetzt gerade an sein frisch desinfiziertes Pult setzen kann. Herr Müller, willkommen!

Wir kommen zum Traktandum Nummer 34, dem Gesetz über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge (BSFG). Ein Gesetz aus der SiK. Wir sind in der freien Debatte, erste Lesung. Der Kommissionmehrheitssprecher ist Grossrat Hans Schär. Die Kommissionsminderheit vertritt Grossrätin Gschwend.

Bei diesem Gesetz ist Eintreten bestritten. Wir haben einen Antrag auf Nichteintreten von der SiK-Minderheit, wie gesagt, vertreten durch Frau Grossrätin Gschwend, und wir haben einen Antrag auf Nichteintreten von der Fraktion SVP, vertreten durch Grossrat Thomas Knutti. Ich gebe zuerst das Wort für die SiK-Minderheit an Grossrätin Gschwend.

*Antrag SiK-Minderheit (Gschwend-Pieren, Kaltacker) und SVP (Knutti, Weissenburg):*  
 Nichteintreten

*Proposition de la minorité CSéc (Gschwend-Pieren, Kaltacker) et UDC (Knutti, Weissenburg) :*  
 non-entrée en matière

**Andrea Gschwend-Pieren, Kaltacker (SVP),** Kommissionssprecherin der SiK-Minderheit. Eine Minderheit von 6 gegenüber 10 Stimmen ist für ein Nichteintreten auf dieses Gesetz. Leider, leider muss ich hier und heute sagen, ist es anscheinend nur die Minderheit, die sich zur Demokratie bekennt. Am 23. September 2012 hat das Berner Stimmvolk mit 54 Prozent klar Ja gesagt zu einer Senkung der Motorfahrzeugsteuer um ein Drittel. Die Mehrheit der SiK ist leider der Meinung, dass ja acht Jahre eine lange Zeit seien und nach acht Jahren ein Volksentscheid keine Gültigkeit mehr habe. Ich nehme es an dieser Stelle gerade vorweg: Wenn unser Nichteintretensantrag abgelehnt wird respektive die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer in diesem Rat beschlossen wird, muss halt die Berner Stimmbevölkerung nach nur acht Jahren noch einmal darüber abstimmen, ob die Steuer erhöht werden soll.

Weiter ist die Minderheit der SiK auch der Meinung, dass mit der Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer Ungerechtigkeiten geschaffen werden. Nicht alle wohnen zentral und haben ein Tram oder einen Zug in der Nähe. Es gibt Leute, die wohnen abgelegen, zum Beispiel in Bergregionen oder in Emmentaler Krächen. Dort kommt nie ein Zug oder ein Tram vorbei, und das wird sich auch in Zukunft nicht ändern. Im Winter sind die Strassen manchmal nicht geräumt, und die Leute sind einfach auf ein geländetaugliches Allradfahrzeug angewiesen. Denken wir auch an alle Handwerksbetriebe, die auf einen Lieferwagen angewiesen sind. Es ist unfair, wenn man diese Leute mit diesem Gesetz bestraft und stärker besteuert. Wir schwächen damit die Wirtschaft, und die SiK-Minderheit hilft nicht mit, Arbeitsplätze zu vernichten und die Armut der Landbevölkerung zu fördern, und eigentlich habe ich vorher in der Debatte über Härtefälle auch von linker Seite gehört, dass sie da nicht der Meinung ... oder nicht dafür sind.

Der Verkehr in der Schweiz ist ein Gesamtsystem, bestehend aus motorisiertem Individualverkehr (MIV) und Bahn- und Langsamverkehr. Es ist nicht korrekt, eine Mobilitätsform auszubluten und Einzelne zu diskriminieren. Die Idee, mittels Lenkungsabgaben die Klimaziele erreichen zu wollen, ist zwar berechtigt, aber auch nicht ganz zu Ende gedacht. Wer jetzt ein älteres und damit typischerweise eher ökologisch ineffizienteres Auto fährt, müsste dieses ja dann ersetzen, will man nicht künftig unverhältnismässig mehr Steuern zahlen. Das ist von der Gesamtkobilanz her gesehen sicher nicht positiv und spielt unserer Wegwerfgesellschaft in die Hände. Ich mache eine Klammer auf: Auch Elektromobilität ist nicht über alle Zweifel erhaben. Stichwort: Lithiumgewinnung, Stichwort: Stromherkunft, Stichwort: Entsorgung von Batterien. Und denken Sie daran: Unsere alten Autos, die dann hier mit unserem Gesetz teurer werden und in den Export verkauft werden sollten, die fahren dann irgendwo auf einem anderen Kontinent wieder herum. Und bekanntlich atmen wir ja auf diesem Planeten alle die gleiche Luft ein.

Der Kanton Bern liegt mit seinen Motorfahrzeugsteuern nach dem Volksentscheid von 2012 ungefähr im schweizerischen Mittel. Wollen wir doch die Attraktivität des Kantons nicht mit diesem Gesetz schwächen. Bis anhin kennt nämlich nur der Kanton Neuenburg eine Lenkungsabgabe auf den Motorfahrzeugsteuern. Das einzig Positive, das die die SiK-Minderheit diesem neuen Gesetz abgewinnen kann, ist die damit verbundene Senkung der Steuern für die natürlichen Personen. Aber dafür werden ein paar wenige stark bluten müssen für alle anderen, namentlich die Landbevölkerung für die Stadtbevölkerung oder die Gewerbetreibenden für solche, die bei der Ausübung ihres Berufs nicht auf ein entsprechendes Auto angewiesen sind. Die SiK-Minderheit möchte Sie bitten, Autofahrer nicht wieder als Milchkuh heranzuziehen und Ungerechtigkeiten zu schaffen. Sie möchte Sie bitten, demokratische Entscheide zu respektieren und auf dieses Gesetz nicht einzutreten.

**Präsident.** Den Fraktionsantrag auf Nichteintreten der SVP vertritt Grossrat Thomas Knutti.

**Thomas Knutti, Weissenburg (SVP).** Meine Ausführungen werden ziemlich identisch sein mit jenen meiner Vorrednerin, aber wir haben gesagt, wenn wir noch einigermassen eine kleine Chance haben wollen, dann müssen wir Ihnen wahrscheinlich unsere Argumente hier mehrmals vorbringen. In der Abstimmung vom 23. September 2012 wurde der Volksvorschlag «Steuerliche Entlastung der Strassenfahrzeuge im Kanton Bern» angenommen, und wir konnten die Höhe der Motorfahrzeugsteuer für alle Fahrzeugarten um einen Drittel reduzieren. Die SVP ist der Meinung, dass jetzt eine erneute Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer gerade nach nur – oder nicht mal – acht respektive neun Jahren, nicht gerechtfertigt ist. Die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer um insgesamt 40 Mio. Franken entspricht ganz klar nicht dem Volkswillen. Im Weiteren erachten wir die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer durch die Bemessung durch eine CO<sub>2</sub>-Abgabe als ungerecht, besonders für die ländlichen Regionen. Mit der Einführung einer CO<sub>2</sub>-Steuer werden die Besitzer von Allrad- und Occasionsfahrzeugen stark belastet. Und eine Umsetzung ist in unserem topografischen Kanton Bern fair gar nicht möglich. Ebenfalls hat man erwähnt, dass bei Fahrzeugen mit kleinerem Gesamtgewicht im kantonalen Durchschnitt in der Regel eher höhere Steuern verlangt werden. Und ausser im Kanton Neuenburg kennt man noch in keinem Kanton so ein Steuermodell ... die Motorfahrzeugsteuer nach CO<sub>2</sub>-Emissionen zu erheben.

Ebenfalls lehnen wir die Verknüpfung zwischen der Klimadebatte, die wir hatten, und der Besteuerung der Motorfahrzeuge ab. Die Neuerfassung der Besteuerung durch CO<sub>2</sub>-Emissionen werden auch einen enormen administrativen Aufwand zur Folge haben, bis zu 300'000 Franken. Dazu kommen noch höhere Personalkosten, weil es wahrscheinlich dann eine Aufstockung brauchen wird. Unklar ist auch, wie dann die Senkung der Steuern für die natürlichen Personen aussehen würde, und es ist ungerecht, auf der einen Seite die Motorfahrzeugsteuer zu belasten und auf der anderen Seite sollen dann diese Steuern die Autofahrer zahlen, und genau die müssen es zahlen, die auf ein Auto angewiesen sind, und das ist ganz klar eine Benachteiligung. Wir haben im Gesetz den Vorschlag gemacht, dass man den Volksvorschlag, der mal vorlag, mit der Energieeffizienzetikette, dass man das in das Gesetz aufnimmt, und das wollte man nicht. Darum sind wir jetzt klar der Meinung, dass wir dieses Gesetz ablehnen müssen. Und man muss natürlich schon wissen, geschätzte Anwesende, bei der neuen Steuer werden die schwereren Fahrzeuge, die Fahrzeuge, auf die man vielleicht auch in der Landwirtschaft angewiesen ist ... ich nehme hier gerade einen Audi RS3, der würde insgesamt 43 Prozent teurer, was in keinem Verhältnis mehr ist. Aber auch die Lieferwagen werden teurer. Ein VW-Diesel-Transporter wird zum Beispiel um 10 Prozent mehr Motorfahrzeugsteuer zahlen müssen, das war ja damals auch nicht unbedingt gerade der Wille der Motionäre. Und sage und schreibe: Motorräder werden um 112 Prozent teurer. Und gerade jetzt, wo

doch viele Bürgerinnen und Bürger einen finanziellen Engpass erleiden, ist es nach unserer Auffassung verantwortungslos, eine solche Steuererhöhung zu vollziehen. Die SVP-Fraktion stellt deshalb hier einstimmig den Antrag, dass man auf dieses Gesetz gar nicht eintritt und das alte Gesetz so sein lässt, und ich bitte Sie, das auch zu machen.

**Präsident.** Bevor wir zu den Fraktionen kommen, gebe ich das Wort dem Sprecher der Kommissionmehrheit, Grossrat Hans Schär.

**Hans Schär, Schönried (FDP),** Kommissionssprecher der SiK-Mehrheit. Nach der letzten Abstimmung über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge im Jahr 2012 haben wir die Fahrzeugsteuern im Kanton ab 2013 um circa 100 Mio. Franken reduziert. Wenigstens im Bereich, der die Strassensteuern betrifft, sind wir im schweizerischen Vergleich nicht mehr bei den Schlusslichtern. Unter anderem und unter der Motion Trüssel (*M 171-2018*), der wir am 19. März 2019 zugestimmt haben, haben wir uns beauftragt, dieses Gesetz über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge zu überarbeiten. Eine ökologische Reform der Fahrzeugsteuer sei vorzunehmen. Dabei sollten schwere Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht bis dreieinhalb Tonnen und Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoss stärker als bis heute belastet werden. Diese Revision sieht Mehreinnahmen im Umfang von rund 40 Mio. Franken vor. Diese Mehreinnahmen sollten durch eine Senkung der Steueranlage der natürlichen Personen ab 2022 kompensiert werden. Diese Massnahme ist nicht direkt Teil dieser Revision und wird vom Grossen Rat separat beschlossen werden. Im Rahmen von Übergangsbestimmungen wird diesem Umstand jedoch Rechnung getragen. Durch diese Gesetzesänderungen werden die Bemessungskriterien bei Personen- und leichten Lieferwagen, bei Kleinbussen und leichten Motorwagen erweitert. Zusätzlich zum bewährten Kriterium des Gesamtgewichtes erfolgt diese Berechnung der Fahrzeugsteuern neu in Kombination mit dem Wert der CO<sub>2</sub>-Emissionen: Bei den Motorrädern, Kleinmotorrädern und den kleinen, leichten dreirädrigen Motorfahrzeugen erfolgt die Besteuerung neu in Kombination aus Gesamtgewicht und Motorenleistung. Damit sollten generell die klimapolitischen Zielsetzungen des Bundes und des Kantons unterstützt werden. Durch diese neuen Bemessungskriterien sollten Käuferinnen und Käufer motiviert werden, sich für ein möglichst umweltgerechtes und klimaschonendes Fahrzeug zu entscheiden. Der Fahrzeugpark im Kanton Bern sollte dadurch positiv beeinflusst werden.

Da sich die Fahrzeuge umwelttechnisch immer verbessern, ist mittelfristig bei einer stärkeren Ausprägung der Ökologisierung damit zu rechnen, und die Motorfahrsteuer muss mit Ausfällen rechnen. Durch eine Festlegung von Rahmentarifen und der Delegation der Rechtsetzungskompetenz zur Festlegung der Steuertarife an den Regierungsrat sollte sichergestellt sein, dass das Einnahmenvolumen aus den Motorfahrsteuern auch längerfristig sichergestellt werden kann.

Die Revision wird auch zum Anlass genommen, überholte gesetzliche Inhalte aufzuheben und bestehende Inhalte sowie die Gliederung des Gesetzes zu optimieren und zu aktualisieren. In der Sicherheitskommission haben wir die Gesetzesänderungen intensiv und teils kontrovers diskutiert. Wieviel mehr ist der Motorfahrzeughalter bereit zu bezahlen zu Gunsten des Klimas? Bei welchen Fahrzeugen wird das Verursacherprinzip, die Kostenbeteiligung, nicht berücksichtigt? Ist es richtig, dass Motorfahrzeughalter die anderen Steuerzahler entlasten? Wer kann bequem auf ein Elektrofahrzeug umstellen, wer hat grossen Aufwand? Wie werden die Gesetzesänderungen im ländlichen Raum goutiert? Etc. etc. Zum Schluss der Beratung haben wir der Eintretensfrage mit 11 Ja zu 6 Nein zugestimmt.

**Präsident.** Dann hören wir, wie die Fraktionen das sehen. Für die SP-JUSO-PSA gebe ich Grossrätin Mirjam Veglio das Wort.

**Mirjam Veglio, Zollikofen (SP).** Die beiden Voten, die den Antrag für Nichteintreten stellen, sind ein wenig ein Signal, wie wahrscheinlich die ganze Debatte geführt wird. Ich möchte hier wirklich klar sagen: Ich möchte keine Diskussion über Stadt und Land, ich möchte keine Diskussion über Demokratie und Respektierung von Volkswillen, ich möchte wirklich über Sache und Inhalt diskutieren. Wir sind klar dafür, dass wir auf dieses Gesetz eintreten, weil das aktuelle Gesetz hat einerseits ein Anreizsystem für umweltfreundliche Mobilität, das nicht funktioniert. Es ist in dem Sinne unsozial, weil leichte, kleine Wagen relativ höher besteuert werden, man finanziert also die grossen Sport Utility Vehicles (SUV) und Allrad gerade mit, das finden wir nicht gerecht. Wir sind der Meinung, das muss man, das kann man besser machen, und darum wollen wir das im Rahmen dieses Gesetzes

diskutieren. Die SP-JUSO-PSA-Fraktion ist für Eintreten.

**Francesco Marco Rappa, Burgdorf (Die Mitte).** Die Mitte-Fraktion hat sich intensiv und kritisch mit diesem Gesetz auseinandergesetzt. Vor allem ging es der Fraktion darum, dass die in den letzten Jahren eingereichten Aufträge aus den verschiedensten Fraktionen hier in diesem Rat adäquat in der Vorlage aufgenommen worden. Das ist jetzt auch tatsächlich der Fall. Die Mitte ist fast vollumfänglich zufrieden: Wir wollen also auf dieses Gesetz eintreten. Und doch müssen wir uns in einer langfristigen Optik dann auch bewusst sein, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, dass die Besteuerung erneut überprüft werden muss. Die steuerliche Entlastung von ökologischen Fahrzeugen und auch die gänzliche Steuerbefreiung von Kleinfahrzeugen wird in Zukunft dazu führen, dass immer mehr Fahrzeuge eingelöst werden, die von diesen Steuervorteilen profitieren können. Die Automobilindustrie hat das längst erkannt und auch entsprechende Strategien entwickelt. Das ist eigentlich ja grundsätzlich eine gute Sache. Auf der anderen Seite wird dieser Umstand unweigerlich dazu führen, dass wir die nötigen Einnahmen für Strassenunterhalt und -ausbau längerfristig nicht mehr nach dem Verursacherprinzip, also von denen, die die Infrastruktur nutzen, generieren werden können. Also die Finanzierung wird uns schneller beschäftigen, als wir uns das eigentlich wünschen. Oder anders gesagt: Anreize schaffen in Ehren, aber wie es so ist im Leben: Wir zahlen für alles im Leben einen Preis. Die Frage ist, ob wir respektive unsere Mitbürgerinnen und Mitbürger dann auch bereit sind dazu. Und, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, auch werden wir zeitnah das Thema Velostrassen in Angriff nehmen müssen, in Angriff nehmen wollen, auch das aus Sicht der Mitte-Fraktion ein absolut sinnvoller Ausbau ... müsste aber dann in Zukunft auch verursachergerecht finanziert werden. Also: Die Mitte-Fraktion tritt auf dieses Gesetz ein.

**Thomas Gerber, Hinterkappelen (Grüne).** Wir Grüne wollen auch auf dieses Gesetz eintreten, das mithilft, unsere Motorfahrzeugsteuer ökologischer zu organisieren. Es ist ja nicht so, dass alle Fahrzeuge linear einfach teurer werden. Es werden Fahrzeuge teurer, die einen hohen CO<sub>2</sub>-Ausstoss haben, und es werden Fahrzeuge teurer, die schwer sind. Zum jetzigen Gesetz: Das heutige Gesetz erfüllt eigentlich nicht einmal den Zweckartikel, weil die Steuererträge zu klein sind für alle im Zweckartikel genannten Aufgaben, die zu erfüllen sind. Die grüne Fraktion will auf dieses Gesetz eintreten und lehnt das Nichteintreten ab.

**Michael Ritter, Burgdorf (glp).** Die grünliberale Fraktion empfiehlt dem Rat das Eintreten. Wir weisen darauf, dass es einen Ratsbeschluss gibt mit der Überweisung des ehemaligen Grossrates Trüssel, der diese Vorlage nachher hervorgerufen hat, die entsprechend vom Regierungsrat gearbeitet wurde. Mir ist die Bemerkung wichtig: Es geht eigentlich nicht um einen völligen Systemwechsel, wie man zum Teil hätte meinen können, sondern vielleicht um einen Systemteilwechsel oder um eine Systemverbesserung. Wenn man es in einem Satz sagen muss, kann man sagen: statt Besteuerung nur nach Gewicht des Fahrzeuges neu nach Gewicht und CO<sub>2</sub>-Emissionen. Das beachtet, so zusammengefasst, zahlreiche Sonderfälle nicht, aber im Kern geht es darum. Es ist also eine gemässigte Lösung, keine reine Besteuerung nur nach CO<sub>2</sub>-Emissionen, weil das wäre eine extreme Variante, weil man davon ausgeht, dass Fahrzeuge auch ohne CO<sub>2</sub>-Emissionen, jedenfalls ohne direkte, die teuren Strassen auch brauchen.

Zu den Argumenten der Fraktion der Volkspartei für Nichteintreten ein paar Worte: Es ist eine Grundsatzfrage, ob CO<sub>2</sub>-Emissionen steuerrelevant sein sollen. Es wird mir wahrscheinlich hier jetzt nicht gelingen, einen Grossteil der Fraktion der Volkspartei davon zu überzeugen, dass das richtig ist. Das ist wohl ein bisschen illusorisch. Es ist letztlich einfach ein Grundsatzentscheid, den der Rat auch schon einmal angedacht hat ... oder nicht nur angedacht: Er hat einen Entscheid gefällt mir der Überweisung der Motion. Das zweite Argument von Frau Grossrätin Gschwend war wegen der Beachtung des Volksentscheides. Im Unterschied zu Frau Grossrätin Veglio habe ich nicht Angst vor Frau Grossrätin Gschwend und auch nicht vor ihrer Argumentation. Ich gebe zu bedenken: Es ist schon eine gewisse Zeit her. Es ist viel passiert, gerade umweltpolitisch. Das sind zwei Argumente. Es sind nicht die allerstärksten. Das Stärkste ist etwas anderes: Man hat natürlich damals nicht über die Frage abgestimmt, wie die Bemessungsgrundlage der Motorfahrzeugsteuer ist. Das war nicht Abstimmungsfrage. Das mit der Demokratie ist dort nachher als Argument problematisch. Man hat nicht über das abgestimmt. Grossrat Trüssel hat ganz klar eine Kompensation dieser Mehrsteuern verlangt. Es ist etwas ungewöhnlich, dass man das in einer Motion so sagt. Es ist noch ungewöhnlicher, wenn man es nachher im Gesetz macht. Aber so wie ich Alt-Grossrat Trüssel kenne, würde er das als Kompliment auffassen. Es war eine sehr praktische Lösung von ihm, die eben

gerade verhindert soll, dass man zum Beispiel diesen Volksentscheid so in Frage stellt, der genannt wurde.

Zum Schluss noch: Es steht auch noch der Stadt-Land-Konflikt als Elefant im Raum. Es stimmt, dass die Mobilität auf dem Land teurer ist, das ist einfach so. Anderes ist auch günstiger: die Lebenskosten zum Beispiel, vor allem die Mieten, das darf man einfach auch einmal sagen. Wenn das Land ökonomische Probleme hat, ist das eher ein Problem der Unternehmen, der Industrie, der produzierenden Betriebe. Die kommen dann dort auch mit Bemerkungen zur Verkehrslage – aber nicht mit der Motorfahrzeugsteuer, das glaubt Ihnen einfach kein Mensch. Sie kommen damit, dass sie zum Beispiel sagen: Es kann nicht sein, dass zwischen Amsterdam und Lützelflüh drei Bahnübergänge sind, und zwei sind im Emmental. Das sagen sie, aber nicht die Motorfahrzeugsteuer. Ja, gut, ich empfehle Ihnen auf alle Fälle das Eintreten und freue mich auf die Debatte.

**Hanspeter Steiner, Boll (EVP).** Liebe SVP, auch Volksentscheide haben ein Verfalldatum. Gerade wenn dann noch die Autofahrer selber ja mitschuldig sind an dieser Veränderung, die in den letzten ... vor allem gerade acht Jahren passiert sind. Wenn ich davon ausgehe oder Sie darüber informieren muss, dass das Gewicht der Fahrzeuge in diesen Jahren durchschnittlich 200 kg angestiegen ist und noch schlimmer: Die Autos mit der schlimmsten Effizienzklasse G von 6 auf 30,5 Prozent zugenommen haben. Das sind die Gründe, die es eben nötig machen, dass wir jetzt etwas ändern und dass wir als Autofahrer – und wir verbieten ja nichts –, dass wir als Autofahrer Verantwortung übernehmen für das, was hinten beim Auto rausgeht und unser Auto verursacht. Und dann noch als kleine Bemerkung möchte ich anbringen, bevor wir die Zahlen dann ganz in der falschen Dimension anschauen: Die Verkehrssteuer für unser Auto nimmt ungefähr vier Prozent der eigentlichen Kosten, die ein Fahrzeug verursacht oder uns kostet ... sind die Steuern etwa vier Prozent. Nur dass wir jetzt in den richtigen Dimensionen diskutieren werden. Merci vielmals, dass Sie mithelfen, jetzt eine angeregte Diskussion zu führen. Die EVP ist ganz klar für Eintreten.

**Katharina Baumann-Berger, Münsingen (EDU).** Auch die EDU-Fraktion stellt die Frage, ob es im Grundsatz richtig sei, nur wenige Jahre nach dem erwähnten Volksentscheid die Motorfahrzeugsteuer zu erhöhen. Und wir haben dadurch Verständnis für den Nichteintretensantrag. Allerdings: Es sind eben doch ein paar Jahre vergangen, und die EDU anerkennt die technologischen Entwicklungen und die überwiesenen politischen Aufträge. Spannend war die Mitarbeit in der vorgängigen Fachgruppe, wo Meinungen aus allen Bereichen und Richtungen die Grundlagen für diese Gesetzesanpassung mitgestalten konnten. Wenn dieses Gesetz im Sinn der Kommission erarbeitet wird, hat es durchaus auch gute Seiten; aber jetzt, zum Eintreten, bleiben wir uns mal treu.

**Präsident.** Bevor wir zu den Einzelsprecherinnen und zu den Einzelsprechern kommen, noch die Fraktionsmeinung der FDP, die der Kommissionssprecher Hans Schär vertritt.

**Hans Schär, Schönried (FDP).** Auch die FDP ist dafür, einzutreten. Wir haben seinerzeit auch die Motion von Trüssel unterstützt, und nebst anderen Punkten, die ich nicht wiederhole, sind wir bereit, einzutreten.

**Präsident.** Dann kommen wir jetzt zu den Einzelsprechenden. Le premier orateur, le député Roland Benoit.

**Roland Benoit, Corgémont (UDC).** C'est vrai que cette révision de la loi sur les véhicules routiers (LIV) qui date de 1998 est nécessaire parce qu'il y a eu plusieurs interventions parlementaires à ce sujet, notamment la motion Trüssel de 2018 (*M 171-2018*) qui demande d'introduire une perspective écologique et qui exige des pénalisations sur les véhicules rejetant le plus de monoxyde de carbone, c'est-à-dire, le CO<sub>2</sub>. Cette exigence climatique pose problème, et surtout, elle n'est pas simple à appliquer, ceci d'autant plus qu'elle est assortie d'un mandat, le mandat de prélever 40 millions de francs de plus pour compenser des baisses d'impôts. Or, Mesdames et Messieurs, comme ça a été dit tout à l'heure, en septembre 2012, le peuple du canton de Berne s'est prononcé pour une baisse d'impôts routiers d'environ un tiers. Et aujourd'hui, huit ans plus tard, on nous demande d'augmenter les taxes, ce qui est contraire, notamment, à notre philosophie du parti. C'est vrai qu'on ne peut pas donner d'une main et reprendre de l'autre ce que l'on a donné.

Ce projet révision n'est pas clair et surtout pas totalement compréhensible, et pour ces raisons, comme le groupe UDC, je vous invite à soutenir l'amendement de notre collègue Knutti, c'est-à-dire

la non-entrée en matière.

**Präsident.** Ich sehe keine weiteren Sprecherinnen und Sprecher mehr zum Nichteintretensantrag. Ich gebe das Wort an Herrn Regierungsrat Philippe Müller.

**Philippe Müller, Sicherheitsdirektor.** Ich freue mich sehr, Ihnen heute Abend im Namen des Regierungsrates das mobilitäts- und umweltpolitisch wichtige Geschäft vorstellen zu dürfen. Die Revision des BFSG, wie das Gesetz über die Besteuerung der Strassenverkehrsfahrzeuge abgekürzt heisst, mit einer ökologischeren Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer ist mir persönlich ein wichtiges Anliegen. Der Handlungsbedarf ist auch wissenschaftlich ausgewiesen, und die Sensibilität in der Bevölkerung für ökologische Themen ist in den vergangenen Jahren quer durch alle Parteien weiter gestiegen. Dieser Systemwechsel ist das eigentliche Herzstück von dieser Vorlage, unabhängig von der Höhe der Steuer. Und die Massnahmen, die von der Motion von Alt-Grossrat Daniel Trüssel vorgesehen sind und mit dieser Gesetzesvorlage vom Regierungsrat umgesetzt werden, sind politisch ausgewogen. Diese Ausgewogenheit zeigt sich unter anderem auch daran, dass Gewerbebetriebe von den Neuerungen weniger belastet und damit negative Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort vermieden werden sollen. Auch die Zweckbindung bei der Mittelverwendung der Motorfahrzeugsteuern wird nicht verändert, sie wird nicht angetastet. Diese Mittel sollen weiterhin für die Kosten des Strassenverkehrs verwendet werden. Wie die Vernehmlassung gezeigt hat, hätte ein anderes Vorgehen in diesen beiden Punkten auch einen schweren Stand gehabt.

Die Steuererhöhung für Motorfahrzeuge kommt für meinen persönlichen Geschmack ein bisschen früh, nachdem das Volk vor noch nicht einmal achteinhalb Jahren eine Erhöhung an der Urne abgelehnt hat. Aber wir haben eine Motion, die der Grosse Rat, also Sie, überwiesen hat, und die muss die Regierung umsetzen. Dieser Vorschlag strebt darum neben der erwähnten umweltpolitischen Zielsetzung eine Verbesserung bei einem weiteren wichtigen Thema an, das mit den Motorfahrzeugsteuern direkt nichts zu tun hat: Die hohe Steuerbelastung für natürliche Personen im Kanton Bern soll entsprechend der Motion Trüssel gesenkt werden. Die Revisionsvorlage schlägt also sozusagen zwei Fliegen mit einer Klappe. Die Steuersenkung bei den natürlichen Personen wird mit einer Anhebung der Motorfahrzeugsteuern leicht über dem schweizerischen Durchschnitt sozusagen gegenfinanziert. Wie in der Motion Trüssel von 2018 vorgesehen, findet also eine steuerliche Umschichtung im Umfang von 40 Mio. Franken statt. Dabei handelt es sich nicht um eine Grösse, die in Stein gemeisselt ist. In der Vernehmlassung wurde die Höhe dieser steuerlichen Umschichtung intensiv thematisiert.

Wie dem Vortrag entnommen werden kann, käme man bei einer Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer um 26 Mio. Franken in etwa auf den schweizerischen Durchschnitt. Mit der Zielgrösse von 40 Mio. Franken würde der Kanton Bern knapp 5 Prozent über dem schweizerischen Mittel bei den meistverkauften Fahrzeugen der jeweiligen Fahrzeugkategorien liegen. Der Regierungsrat hält die gewählte Zielgrösse von 40 Mio. Franken darum für vertretbar. In der Vernehmlassung haben wir übrigens den Vorschlag gemacht, eine Erhöhung von nur 26 Mio. Franken anzustreben und während fünf Jahren die Differenz zwischen diesen 26 und 40 Mio. Franken in den Bau von Ladestationen für Elektrofahrzeuge zu investieren, leider ohne grosses Echo.

In rechtlicher und praktischer Hinsicht ist die erwähnte steuerliche Umschichtung relativ schwierig herzustellen. Der Regierungsrat hat in seiner Vorlage eine möglichst verbindliche Verknüpfung vorgeschlagen, wie das in der Vernehmlassung verbreitet gefordert worden war. Sie finden diese verbindliche Verknüpfung in Artikel T2-2, Abs. 2 der Übergangsbestimmungen. Was in Anbetracht der Diskussion um die steuerliche Umschichtung der Motorfahrzeugsteuer und der Steuer für natürliche Personen nicht vergessen werden darf, ist, dass das neue Modell aus ökologischer Sicht ganz grundsätzlich sinnvoll ist, unabhängig von der Höhe der Steuer. Es schafft bei der Bevölkerung ein noch grösseres Bewusstsein für den Schadstoffausstoss im Strassenverkehr. Diese Revisionsvorlage wird einen Anreiz für die Anschaffung von schadstoffärmeren Fahrzeugen mit sich bringen. Das ist eine gewünschte Lenkungswirkung und eine klare Verbesserung gegenüber heute, wo schwerere und damit in der Regel auch klimaschädlichere Fahrzeuge durch den degressiven Gewichtstarif steuerlich noch begünstigt werden. Zusätzlich zum erwähnten Kriterium des Gesamtgewichtes erfolgt die Berechnung der Motorfahrzeugsteuer neu in Kombination mit dem Wert für CO<sub>2</sub>-Emissionen. Wir haben also einen Gewichtssockel und obendrauf CO<sub>2</sub>-Emissionen. Bei Motorrädern, Kleinmotorrädern sowie Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen erfolgt die Besteuerung neu in einer Kombination aus Gesamtgewicht und Motorenleistung. Ich habe bereits erwähnt, dass die Vorlage keine negativen Auswirkungen auf das Gewerbe haben soll. Schwere Motorwagen

unterliegen der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und werden darum nicht in dieses Modell einbezogen. Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe ermöglicht bereits eine ökologische Lenkungswirkung. Lieferwagen unterliegen gemäss dem Vorschlag des Regierungsrates einem reduzierten Tarif, und für landwirtschaftliche Fahrzeuge und Anhänger wird die bisherige Tarifstruktur beibehalten.

Bekanntlich stehen grosse Umbrüche in der Welt der Mobilität an. Auch wenn es heute noch schwer vorstellbar ist, aber es ist nicht ein bisschen Digitalisierung, die uns bevorsteht, sondern mindestens Digitalisierung hoch zwei. Der Bestand an Elektrofahrzeugen, die Konnektivität unter den Fahrzeugen und mit Dritten und auch mit der dritten Dimension und Car-Sharing-Angebote, sogenannte Mobility-Plattformen, so wie auch Mobility as a Service etc. werden weiter deutlich zunehmen. Und sie eröffnen im Vergleich zu heute ganz andere Möglichkeiten. Es wird nicht mehr ein gradueller, schrittweiser Unterschied sein zu heute, sondern ein prinzipieller, ein ganz grundsätzlicher. Und weil die technologische Entwicklung im Mobilitätsbereich im Allgemeinen und im Automobilbereich im Besonderen rasant voranschreitet, ist es wichtig, dass das Gesetz einen Steuerrahmen vorsieht, innerhalb dessen der Regierungsrat die Motorfahrzeugsteuern festlegt. Nur so können die Einnahmen in etwa konstant gehalten und weiterhin für die Aufwände im Strassenverkehr verwendet werden.

Der Vorschlag des Regierungsrates hat in der vorberatenden Kommission eine gute Unterstützung gefunden. Dafür möchte ich mich bedanken. Sie, werte Grossrätinnen und Grossräte, haben eine zeitgemässe, ökologisch sinnvolle und umsetzbare Gesetzesvorlage vor sich. Sie entspricht auch den Vorgaben der überwiesenen Motion Trüssel. Ich bitte Sie im Namen des Regierungsrates, auf diese Vorlage einzutreten.

**Präsident.** Dann schauen wir, ob dieser Rat eintreten will: Wir kommen zur Beschlussfassung über den Nichteintretensantrag. Wer den Antrag der SiK-Minderheit und SVP auf Nichteintreten annehmen will, stimmt Ja, wer ihn ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (2019.POMSVSA.216; Antrag SiK-Minderheit [Gschwend-Pieren, Kaltacker] und SVP [Knutti, Weissenburg]; Nichteintreten)

Vote (2019.POMSVSA.216 ; proposition de la minorité CSéc [Gschwend-Pieren, Kaltacker] et UDC [Knutti, Weissenburg] ; non-entrée en matière)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Ablehnung / Rejet

Ja / Oui 49

Nein / Non 97

Enthalten / Abstentions 2

**Präsident.** Sie lehnen diesen Nichteintretensantrag SiK-Minderheit und SVP ab, mit 97 Stimmen zu 49 Ja bei 2 Enthaltungen.

Vielleicht noch eine Vorbemerkung: Es ist eine komplexe Gesetzesvorlage. Wir haben sie vom Präsidium her mit dem Kommissionssprecher und dem Kommissionssekretariat intensiv vorbesprochen, es wurden auch die Fraktionspräsidien und/oder die Leader von diesem Geschäft in Ihren Fraktionen noch einmal zusammengenommen. Wir müssen schauen, dass man in der Beratung nicht hin- und herspringt. Es hat Sachen oder Artikel, die zusammenhängen und die eine gewisse Logik haben, wenn man einmal einen Entscheid in die eine oder die andere Richtung gefällt hat. Deswegen werden entweder der Kommissionssprecher oder ich versuchen, Ihnen immer wieder zu sagen: Die und die Anträge sind neues Recht oder die oder die Anträge sind geltendes Recht. Nicht dass Sie sich fragen, warum wir das immer und immer wieder sagen. Es ist effektiv ein klein wenig kompliziert, so dass Sie die Orientierung behalten können, was ist, wie gesagt, neue Rechtssetzung und was wäre alte Gesetzgebung. Das einfach als Vorbemerkung.

Eine zweite Vorbemerkung noch, weil es nicht mehr zum Austeilen gereicht hat: Der Rückweisungsantrag zu Artikel 7 von Grossrätin Veglio wurde zurückgezogen. Der Rückweisungsantrag zu 7 von Frau Veglio ist weg.

*Detailberatung / Délibération par article*

I.

Art. 1 (betrifft nur den französischen Text) / Art. 1 (ne concerne que le texte français)  
Angenommen / Adopté-e-s

Titel 2 (betrifft nur den französischen Text) / Titre 2 (ne concerne que le texte français)  
Angenommen / Adopté-e-s

Titel 2.1 (neu) / Titre 2.1 (nouveau)  
Angenommen / Adopté-e-s

Art. 2 Abs. 1. (betrifft nur den französischen Text) / Art. 2, al. 1 (ne concerne que le texte français)  
Angenommen / Adopté-e-s

Art. 2 Abs. 2 (neu) / Art. 2, al. 2 (nouveau)  
Angenommen / Adopté-e-s

Art. 3 Randtitel (betrifft nur den französischen Text) /  
Art. 3, titre marginal (ne concerne que le texte français)  
Angenommen / Adopté-e-s

Art. 3 Abs. 1–2 Einleitungssatz (betrifft nur den französischen Text) /  
Art. 3, al. 1-2, premier paragraphe (ne concerne que le texte français)  
Angenommen / Adopté-e-s

Art. 3 Abs. 2 Bst. c / Art. 3, al. 2, lit. c  
Angenommen / Adopté-e-s

Aufhebung Art. 3 Abs. 2 Bst. d / Abrogation de l'art. 3, al. 2, lit. d  
Angenommen / Adopté-e-s

Art. 3 Abs. 3 (neu) / Art. 3, al. 3 (nouveau)  
Angenommen / Adopté-e-s

Art. 4 Randtitel (betrifft nur den französischen Text) /  
Art. 4, titre marginal (ne concerne que le texte français)  
Angenommen / Adopté-e-s

Art. 4 Abs. 1 (betrifft nur den französischen Text) / Art. 4, al. 1 (ne concerne que le texte français)  
Angenommen / Adopté-e-s

Aufhebung Art. 4 Abs. 2 / Abrogation de l'art. 4, al. 2  
Angenommen / Adopté-e-s

Art. 4a (neu) Abs. 1 Bst. a / Art. 4a (nouveau), al. 1 lit. a

*Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat*  
Steuerbefreiungen

<sup>1</sup> Steuerfrei sind

a Fahrräder, Motorfahrräder und Fahrzeuge, die diesen gleichgestellt sind,

*Proposition de la majorité CSéc (Schär, Schönried) et du Conseil-exécutif*  
Exonération de la taxe sur la circulation routière

<sup>1</sup> Sont exonérés de la taxe sur la circulation routière

a les cycles, les cyclomoteurs et les véhicules assimilés,



*Antrag SiK-Minderheit (Rappa, Burgdorf)*

Steuerbefreiungen

<sup>1</sup> Steuerfrei sinda Fahrräder und ~~Motorfahrräder~~ und Fahrzeuge, die diesen gleichgestellt sind,*Proposition de la minorité CSéc (Rappa, Burgdorf)*

Exonération de la taxe sur la circulation routière

<sup>1</sup> Sont exonérés de la taxe sur la circulation routièrea les cycles et ~~les cyclomoteurs~~ et les véhicules assimilés,

Art. 4a (neu) Abs. 1 Bst. d (neu) / Art. 4a (nouveau), al. 1, lit. d (nouveau)

*Antrag SiK-Minderheit (Rappa, Burgdorf)*motorisierte Rollstühle.*Proposition de la minorité CSéc (Rappa, Burgdorf)*les fauteuils roulants motorisés.*Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat*

Geltendes Recht

*Proposition de la majorité CSéc (Schär, Schönried) et du Conseil-exécutif*

Droit en vigueur

Art. 5 Abs. 1c (neu) / Art. 5, al. 1c (nouveau)

*Antrag SiK-Minderheit (Rappa, Burgdorf)*Sie bemisst sich nach einer jährlichen Pauschale bei Motorfahrrädern und gleichgestellten Fahrzeugen.*Proposition de la minorité CSéc (Rappa, Burgdorf)*Elle est calculée selon un forfait annuel pour les cyclomoteurs et les véhicules assimilés.*Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat*

Geltendes Recht

*Proposition de la majorité CSéc (Schär, Schönried) et du Conseil-exécutif*

Droit en vigueur

Art. 14b (neu) Abs. 1 / Art. 14b (nouveau), al. 1

*Antrag SiK-Minderheit (Rappa, Burgdorf)*Bei Motorfahrrädern und ihnen gleichgestellten Fahrzeugen wird jährlich eine pauschale Steuer von 30 Franken erhoben.*Proposition de la minorité de la CSéc (Rappa, Burgdorf)*Pour les cyclomoteurs et les véhicules assimilés, une taxe forfaitaire annuelle de 30 francs est perçue.*Antrag SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat*

Geltendes Recht

*Proposition de la majorité de la CSéc (Schär, Schönried) et du Conseil-exécutif*

Droit en vigueur

**Präsident.** Dann kommen wir zum ersten Block, in dem es ums Ausmehren geht. Wir befinden über Artikel 4a (neu) Absatz 1 Buchstabe a, Artikel 4a (neu) Absatz 1 Buchstabe d, nachher Artikel 5 Absatz 1c (neu) und Artikel 14b (neu) Absatz 1. Diese beraten wir zusammen, und wir stimmen auch zusammen über sie ab. Das ist jetzt eben so ein Fall: Die hängen zusammen, die können wir nicht auseinanderfädeln, sonst geht das nicht mehr auf. Wir haben hier Anträge von der SiK-Mehrheit und vom Regierungsrat, und wir haben Anträge von der SiK-Minderheit. Ich gebe dem Mehrheitssprecher das Wort, Grossrat Hans Schär.

**Hans Schär, Schönried (FDP),** Kommissionssprecher der SiK-Mehrheit. Wie Stefan Costa sagte: Grundsätzlich geht es um die vier Punkte, über die wir nachher miteinander abstimmen. Bei Artikel 4a, Steuerbefreiungen, Absatz 1 «Steuerfrei sind», Buchstabe a ist es so, dass die Mehrheit der SiK trotz dem hochgelobten Verursacherprinzip, das die Strassenkosten anbelangt, auf Velos und E-Bikes keine Kosten abwälzen will. Also: Die Mehrheit ist wie der Antrag des Regierungsrates. Zum Zweiten, Artikel 4a Absatz 1 Buchstabe d (neu), die Besteuerung der motorisierten Rollstühle: Auch hier will die Mehrheit diese Fahrzeuge mit 9 zu 7 von den Steuern befreien, wie Vorschlag Regierung.

Nachher zu Artikel 5: Dort ist es so, dass auch die Mehrheit keine pauschale Motorfahrzeugsteuer für Fahrräder und E-Bikes will.

Zu Artikel 14, 14b Absatz 1 (neu), dort geht es noch um die Höhe: Eine Pauschalsteuer von 30 Franken pro Jahr für ein Fahrzeug, für Motorräder wie E-Bikes mit den grossen gelben Nummern lehnt die Mehrheit der SiK mit 9 zu 7 ab.

**Präsident.** Dann haben wir den Antrag der SiK-Minderheit. Die Begründung dafür liefert uns Grossrat Franco Rappa.

**Francesco Marco Rappa, Burgdorf (Die Mitte),** Kommissionssprecher der SiK-Minderheit. Ich gehe bei meinem Votum wie schon erwähnt auf die von der SiK-Minderheit geforderten neuen Artikel ein, vor allem Artikel 14b Absatz 1, die eben dann, wie auch schon erwähnt, bei einer Zustimmung dazu führen würden, dass diese Artikel 4 und 5 natürlich beeinflusst werden. Die müssten dann in der logischen Konsequenz ebenfalls angenommen werden. Das heisst also: Die SiK-Minderheit beantragt die Annahme dieser drei erwähnten Artikel.

Worum geht es eigentlich dabei? Was sind die Überlegungen der SiK-Minderheit? Es geht dabei um eine Wiedereinführung einer pauschalen Steuer für Motorfahräder – also: Ich rede von Töffli – und einer neuen minimalen Pauschalsteuer für Elektrobikes mit einer maximalen Geschwindigkeit oder Unterstützung von 45 Stundenkilometern in der erwähnten Höhe von 30 Franken. Das heisst also: für Fahrzeuge mit dem bekannten gelben Kontrollschild. Wieso? Wir alle sind, glaube ich, der gleichen Meinung, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, dass in Zukunft Radwegnetze und Velostrassen gebaut werden sollen und wohl auch gebaut werden. Dabei geht es eben nicht nur um Radwege in urbanen Zentren und Anpassungen von Strassen des motorisierten Verkehrs zugunsten von Velos, sondern um die Erschliessung zu urbanen Zentren, beispielsweise Burgdorf nach Bern, Münsingen nach Thun, Münsingen nach Bern und so weiter. Wir reden hier von Strassen für Velos und hoffentlich dann auch für leichte Motorfahräder. Zurzeit sind ja in diesem Zusammenhang auch Bemühungen im Gang, bei denen es darum geht, gesetzliche Voraussetzungen zu schaffen, dass auch E-Bikes – 45 Stundenkilometer – und Töffli die Möglichkeit bekommen, Radwege zu nutzen, was im Moment ganz klar verboten ist. Das Problem liegt dort unter anderem bei der Eichung der Tachos.

Die Entwicklungen gehen also in eine gute Richtung, was – und das ist wichtig, ich glaube, im ganzen politischen Spektrum hier in diesem Saal, von links bis rechts – positiv aufgenommen, positiv wahrgenommen wird. Diese Massnahmen werden zu einer Entflechtung und einer Erhöhung der Sicherheit der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer führen. Aber – und das ist eben das künftig zu lösende Problem –, das heisst dann in der logischen Konsequenz auch: Anpassungen und Neuerschliessungen und natürlich auch der Unterhalt dieses Strassennetzes werden hohe, noch nicht budgetierte Kosten verursachen. Diese Kosten müssen nach dem Verursacherprinzip wieder überwältzt werden können. Eine Mehrheit dieses Rates wird diesem Gesetz respektive der Revision ja auch zustimmen. Es werden ökologische Fahrzeuge entlastet. Die Fahrzeugentwicklung der weltweit grössten Anbieter haben diese Strategie, wie ich in meinem Eintretensvotum bereits formuliert habe, schon so ausgerichtet. Das ist positiv. Es bedeutet, dass wir ökologischer unterwegs sind und auch in Zukunft sein werden. Auf der anderen Seite werden immer weniger Verursacher für diese

Infrastruktur zahlen. Das wird früher oder später eben zu der erwähnten Problemstellung führen, die wir hier wiederum werden lösen müssen.

Die SiK-Minderheit ist also dezidiert der Meinung, dass die neuen Kosten solidarisch von den Benutzern mitgetragen werden sollen. In der Kommission wurde dieser Antrag natürlich sehr ausführlich und kontrovers diskutiert. Die Kommission hat dann auch die Möglichkeit genutzt, die Verwaltung hinsichtlich der Umsetzbarkeit zu befragen. Die hier jetzt zur Diskussion stehenden Fahrzeuge – es sind rund 40'000, Tendenz klar steigend – sind mit einem Kontrollschild versehen, das gelbe Kontrollschild, wie ich gesagt habe. Eine Rechnungsstellung ist gemäss Auskunft der zuständigen Verwaltung kein Problem. Die Minderheitsanträge 4, 5, 14 sind, wie schon erwähnt, mit einem Stimmenverhältnis von 7 zu 9 bei 0 Enthaltungen abgelehnt worden.

Ich gebe hier noch gerade die Fraktionsmeinung bekannt, um Zeit zu sparen: Die Fraktion Mitte unterstützt die Minderheitsanträge einstimmig.

**Präsident.** Besten Dank. Vielleicht noch eine Vorbemerkung: Es ist so, wir sind vorher von der Nichteintretensfrage direkt in die Detailberatung gegangen. Wir haben also nicht auch noch eine Grundsatzdebatte eingeschoben. Deshalb: Wenn sich die Fraktionssprecher jetzt in ihrem ersten Votum etwas genereller äussern wollen oder zum ganzen Gesetz, dann sollen sie das so machen. – Die SP-JUSO-PSA-Fraktion wird von Mirjam Veglio vertreten.

**Mirjam Veglio, Zollikofen (SP).** Es ist so: Beim Eintreten halte ich mich jeweils sehr kurz und begründe nur, warum wir eintreten wollen, aber gehen dann ... oder ich bin jetzt auch im vorigen Votum gar nicht so auf das Gesetz eingegangen. Ich füge das hier nur kurz an und nachher in den entsprechenden Artikeln dann noch etwas detaillierter. Die SP-JUSO-PSA-Fraktion steht hinter dieser Gesetzesrevision, auch wenn nicht ganz alle Artikel so ausgeführt sind, wie wir uns das vorstellen würden. Man kann grob gesehen ... für die einen ist vor allem der finanzielle Aspekt, also die Steuern, etwas Wichtiges, und für die anderen die ökologische Komponente. Für die SP-JUSO-PSA-Fraktion ist beides wichtig. Die Steuereinnahmen zur Deckung der verursachten Kosten und der ökologische Lenkungsansatz als Mittel zur wirklich dringenden, nötigen Verkehrswende. In der ganzen Diskussion, und das ist uns wirklich ein Anliegen, darf der Mensch nicht vergessen gehen. Und da haben wir, Grossrätin Gschwend, eigentlich gar nicht eine Differenz: Es soll nämlich die Mobilität als Grundbedürfnis für alle Menschen bezahlbar sein, und so auch zugänglich bleiben.

Ich komme direkt zum Antrag, der jetzt im Raum steht: Artikel 4a. Für uns ist dieser Antrag sehr quer in der Landschaft. Stellen Sie sich vor, eine Schlagzeile einer berühmten Schweizer Zeitung, einer Tageszeitung: «Der Kanton Bern besteuert E-Bikes». Er widerspricht völlig dem Gedanken einer Lenkung hin zu einer ökologischen Mobilität. Wer zu Stosszeiten unterwegs ist, sieht das täglich, dass die Strassen, aber auch der öffentliche Verkehr wirklich gedrängt voll ist, und man sollte eigentlich jeder und jedem dankbar sein, der oder die auf ein E-Bike umsteigt und sie nicht noch mit einer Steuer belasten. Diese Besteuerung ist aber nicht nur kontraproduktiv, so wie sie jetzt angedacht ist mit diesem Antrag, sondern auch ein administrativer Unsinn. Es müssten jährlich rund 40'000 Rechnungen verschickt werden, das kann's ja doch nicht sein. Die SP wird diesem Antrag nicht zustimmen.

**Michael Ritter (glp).** Ich habe im Eintretensvotum, was offenbar nicht ganz korrekt war, bereits die Meinung der Fraktion zum ganzen Gesetz gesagt. Das hat den Vorteil, dass ich es jetzt nicht mehr machen muss. Ich gehe direkt über den hier zur Debatte stehenden Artikel 4a und die damit zusammenhängenden. Die grünliberale Fraktion empfiehlt dem Rat wärmstens, sich der Kommissionmehrheit anzuschliessen, und ich begründe dies wie folgt: Auf den ersten Blick hat der Antrag ja etwas, dass sozusagen alle Verkehrsteilnehmer ihren Beitrag leisten sollen. Das Problem ist aber: Wenn man das nachher umsetzt, dass das tatsächlich ein Fremdkörper ist in diesem Gesetz, der einfach zu Widersprüchen führt, die man kaum begründen kann. Sie haben in Artikel 5, der noch kommen wird, sehr detaillierte – wenn Sie ihn mal durchgelesen haben, er ist lang – sehr detaillierte Bemessungsgrundlagen, sehr detailliert. Für die hier zur Debatte stehende Fahrzeugkategorie – es geht im Wesentlichen um Motorfahrzeuge, auch noch genannt «Töffli» und um die etwas gröberen E-Bikes, die eine Nummer haben – haben wir keine Bemessungsgrundlagen. Das ist völlig unverständlich, und es ist auch erklärbar, warum man die nicht hat, weil das zu einem absurden Ergebnis führen würde. Bezüglich Gewicht sind die nicht gerade so schwer, sage ich jetzt mal, und bezüglich CO<sub>2</sub>, mindestens im Fall der E-Bikes, praktisch null – lustigerweise wären gerade die auf dem Land noch etwas verbreiteteren Töffli dort etwas schlechter. Das kann man ja nicht so machen. Übrigens:

Wenn man die Bemessungsgrundlage anwenden würde, käme man sogar auf einen tieferen Betrag als 30 Franken, dann hätte man mit diesen 40'000 schier ein Defizitgeschäft, weil das Eintreiben mehr kostet als der Betrag. Das ist aus unserer Sicht einfach schlechtes Legiferieren. Ich empfehle Ihnen wirklich, das nicht zu machen und auf eine E-Bike-Steuer zu verzichten. Es ist mir auch wichtig – mögliche «Blick»-Schlagzeilen hin oder her, das darf nicht das Argument sein, dass man Anträge verlacht, das mache ich auch nicht –, aber ich sage einfach, dass er schlecht ist, das darf ich schon sagen.

Ich empfehle wirklich dem Rat, auf so etwas nicht einzugehen und da nicht einen Fremdkörper einzubauen mit einer Pauschalsteuer, das ist sowieso ein etwas komisches Ding. Pauschalgebühren okay, Pauschalsteuern ist auch schon ein wenig verdächtig. Machen Sie das bitte nicht. Was auch noch eine Pointe ist im Ganzen: Der Antrag schadet dann, wenn schon, noch ziemlich den Leuten, die im ländlichen Raum wohnen, weil gerade dort die gröberen E-Bikes sehr, sehr verbreitet sind und stark zunehmen. Ich weiss dann nicht, ob die Antragssteller das diesen Leuten dort so leicht erklären können, warum jetzt da eine Rechnung über 30 Franken kommt, neuerdings. Wahrscheinlich würden sie dann noch bemerken, der Kanton habe jetzt wohl gerade gar kein Geld mehr. Machen Sie das nicht, es ist einfach nicht gut. Ich empfehle Ihnen, hier der Kommissionsmehrheit zu folgen.

**Hanspeter Steiner, Boll (EVP).** Ich gebe zuerst ein paar Informationen aus Sicht der der EVP zu diesem Gesetz: Selbstverständlich unterstützen wir das ja, und es aus unserer Sicht ein wichtiges Anliegen. Es hat aber zwei Punkte darin, die für uns unschön sind. Punkt 1: Dass die Mehreinnahmen zweckbestimmt werden für eine Steuersenkung, ist nicht schön und auch nicht nachvollziehbar aus Sicht der EVP. Weil es hier aber um eine Umsetzung einer angenommenen Motion geht, stimmen wir dem aber trotzdem zähneknirschend zu. Längerfristig darf das Gesetz aber keinem solchen Zwang unterstellt sein.

Der zweite Punkt ist etwas, das man erst bemerkt, wenn man etwas genauer hinschaut: Leider sind der Regierung momentan bei den Berechnungen des CO<sub>2</sub>-Ausstosses die Hände gebunden. Sie muss sich an die Berechnungsgrundlagen der Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP) halten. Darin ist ein Fahrzeug, das ein wenig heraussticht, das in den meisten Fällen nicht korrekt berechnet wird: Das sind die Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge. Das sind die Fahrzeuge, die sowohl einen Elektromotor wie einen Verbrennungsmotor haben. Die machen zwar an gewissen Orten Sinn, nämlich dort, wo ich das Auto jeden Abend laden kann und meine Tageskilometer im Schnitt etwa 30 bis 50 Kilometer sind. Solche Fahrzeuge werden jetzt in der Berechnung berechnet, als Verbrauch 1,5 bis 2 Liter Benzin oder Diesel vielleicht, und ein CO<sub>2</sub>-Ausstoss von vielleicht noch 20 bis 30 Gramm. Wenn ich aber so ein Auto den ganzen Tag brauche und hunderte von Kilometern fahre, bin ich weit höher drin, und demzufolge ist der CO<sub>2</sub>-Ausstoss viel zu hoch. Diesem Missstand müsste man auf irgendeine Art Rechnung tragen können. Das ist aber schwierig momentan. Zumindest könnte man verlangen, dass die Autofahrer beim Verkauf anständig beraten werden, weil sonst das grosse Aha-Erlebnis kommt: Sie meinen, sie haben etwas Gutes getan und merken, dass ihr Auto auf weiteren Strecken sieben, acht Liter braucht.

Ich komme zu den Anträgen: Die Forderung, neu auch Elektro-Velos zu besteuern, lehnt die EVP ganz entschieden ab. Wir können doch nicht immer den langsamen Verkehr fördern und führen nachher bei der erstbesten Möglichkeit eine solche Velosteuer ein. Das steht völlig quer in der Landschaft. Und liebe Oberländer, wenn Sie schon das Gefühl haben, die Autosteuer sei so belastet, wollen Sie denn jetzt die Velofahrer oder die Töfflifahrer, die umgestiegen sind auf Elektro-Velos, zusätzlich bestrafen mit einer Velosteuer? Ich kann mir das nicht vorstellen. Also: Die EVP ist ganz klar für den Antrag der Regierung. Merci, wenn Sie das auch unterstützen können.

**Thomas Gerber, Hinterkappelen (Grüne).** Ich rede zu Artikel 4a, zur E-Bike-Steuer. Im Zweckartikel zu diesem Gesetz steht «Förderung des umweltgerechten Verkehrs». Da liegt ein solcher Antrag völlig quer in der Landschaft. Es ist so: Elektro-Bikes brauchen auch Strassenraum. Autos brauchen auch Strassenraum, nur ein bisschen mehr. Aber: Auf dem E-Bike sitzt eine Person, genau gleich wie im Auto ... sitzt in der Regel auch nur eine Person. Darum macht es eigentlich gar keinen Sinn, ein umweltfreundliches Fahrzeug noch besteuern zu wollen. Das ist ein komplett falsches Signal und völlig neben der Idee dieses Gesetzes. Darum unterstützt die grüne Fraktion die Kommissionsmehrheit, also wie der Regierungsrat.

**Thomas Knutti, Weissenburg (SVP).** Die SVP-Fraktion unterstützt den Minderheitsantrag von Kollege Rappa, der so sehr gut vertreten wurde. Der Kommission wurde ja vorgeworfen, diese Besteuerung müssen wir nach dem Verursacherprinzip gestalten, und da mussten wir natürlich sagen: Ja, warum sollen nicht auch einmal die Velofahrer ihren Anteil leisten. Es wurde gesagt: Wir haben 42'000 von diesen sogenannten E-Bikes und Töffli, und wenn wir jetzt die mit 30 Franken besteuern würden, dann gibt das rund 1 Million Franken in die Kasse. Es ist nicht ganz korrekt, wie es die Kollegin Veglio sagte: Die haben ja die sogenannten orangenen Nummern, die für diesen Kleber im Jahr bereits 20 Franken zahlen, und darum gibt es keinen administrativen Aufwand. Der ist bereits passiert, und das ist uns von den Vertretern des Strassenverkehrsamtes auch zugesichert worden. Man könnte dann diesen Betrag von diesen 30 Franken in der gleichen Rechnung so hinauslassen und so verrechnen. Wenn das also einmal erfasst ist, wäre das problemlos umsetzbar.

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, wir haben hier in diesem Saal in den letzten Jahren ein paar Motionen überwiesen, hochkant überwiesen, mit wenig Gegenstimmen, ausser von der SVP, bei denen alles rund ums Velo ging. Ich erinnere Sie hier an die sogenannte Velo-Offensive, die hier in diesem Saal debattiert wurde, bei der man verlangte, dass man dem Unterhalt für Velowege, Radstreifen ... dass man dem eine erhöhte Beachtung schenken soll. Sie haben hier in diesem Saal auch verlangt, dass man Belagserneuerungen und Unterhaltsarbeiten von Velowegen forcieren soll. Sie haben hier in diesem Saal auch beschlossen, dass man Schwachstellen bei Netzlücken von Velowegen vorantreiben soll. Sie haben hier in diesem Saal auch entscheiden, dass bauliche Massnahmen für schnelle E-Bike-Routen, sprich für den Verkehr von Pendlerstrecken vorangetrieben werden sollen. Sie haben hier in diesem Saal entschieden, dass man verlangt, dass auf Velowegen eine bessere Schneeräumung stattfinden soll und dass es eine bessere Verkehrsregelung geben soll und dass bei Baustellen Velofahrer einen besseren Schutz geniessen sollen. Und Sie haben schlussendlich in einem sechsten Punkt hier in diesem Saal entschieden, dass ein umfassendes Veloförderprogramm zügig – zügig – umgesetzt werden solle. Und das hat uns natürlich schon bewegt, wenn man uns vorwirft, für Offroad 43 Prozent mehr zahlen, das ist nicht so schlimm für die Oberländer oder für die vom ländlichen Raum. Das ist tragbar. Aber wenn es jetzt um 30 Franken geht, da potz Tausendwetter! Da bricht das Donnerwetter los, wie schlimm jetzt das wäre! Nach meiner Auffassung ... nicht nachvollziehen. Alle, die Velo fahren, da ist alles gut und recht, für mich kein Problem, aber: Sie können jetzt jubeln, Sie können jetzt einen namhaften Beitrag an die Infrastruktur der Velowege leisten, und ich hoffe, Sie sehen das ein und machen das. Unterstützen Sie auch im Namen der SVP-Fraktion den Minderheitsantrag. Wir machen das einstimmig.

**Präsident.** Die nächste Fraktionssprecherin ist für die EDU Grossrätin Katharina Baumann. Ich werde nachher vor den Einzelsprechenden noch dem FDP-Fraktionssprecher das Wort geben. Frau Baumann, bitte.

**Katharina Baumann-Berger, Münsingen (EDU).** Ich möchte auch noch kurz allgemein etwas sagen, wie das ein paar Vorredner und Vorrednerinnen auch schon gemacht haben. Wie vorhin gesagt, anerkennen und schätzen wir von der EDU die technologische Entwicklung im Bereich der Strassenfahrzeuge, und wir unterstützen auch die ökologischen Möglichkeiten. Das vorliegende Gesetz bietet jetzt eine ausgeglichene Grundlage, die dieser technologischen Situation entspricht und eben einen leichten Anstieg von den allermeisten Steuern bedeutet. Der Rahmen der erhöhten Beträge je Fahrzeug wird aber eine kaum existentielle Auswirkung haben. Zugegeben: Die Schonung des Gewerbes war eigentlich eine Voraussetzung. Aber in unserem Betrieb, einem KMU-Betrieb, werden wir gleich belastet werden. Nicht jedes Auto von uns bekommt das Prädikat «Gewerbeauto». So sind von unseren gut 20 Autos sechs von der Marke Skoda Octavia unterwegs, und die gelten eben nach wie vor als Personenwagen (PW). Nichtsdestotrotz, ich will damit sagen: Es muss jeder ein bisschen etwas geben und auch ein bisschen etwas nehmen. Es ist mir auch ein Anliegen, dass wir uns dort bewusst sind, dass wir nicht eine allgemeine Gerechtigkeit für jeden bekommen. Die EDU-Fraktion vertritt die Ansicht, dass der im Schnitt moderate Anstieg der Steuer verträglich ist, und orientiert sich bei dieser Gesetzesberatung mehrheitlich an der Meinung des Regierungsrates und der Kommissionmehrheit.

Jetzt zu diesem Velothema: Wir verstehen natürlich das Bedürfnis nach Strassennetzen und all diesen Sachen, die Thomas Knutti jetzt gerade sehr euphorisch beschrieben hat. Trotzdem sind wir der Meinung, dass Elektrowelos und Motorräder steuerfrei bleiben sollen. Aufwand und Ertrag stimmen für uns nicht überein, und es gäbe hier sowieso gerade wieder neue Ungerechtigkeiten. In meiner Herkunftsgemeinde, in der ich aufgewachsen bin, in Trub, kenne ich vor allem Leute, die mit

Töffli unterwegs sind, die ich definitiv nicht auch noch mit einer Steuer mehrbelasten möchte. Zu den motorisierten Rollstühlen lehnen wir uns an: Die sollen auch steuerbefreit sein. Also: Wir sind für die Mehrheit.

**Hans Schär, Schönried (FDP).** Die FDP ist grundsätzlich für ein Verursacherprinzip. Wenn man sieht, was für Investitionen anstehen und was wir in den letzten Jahren investiert haben in Sachen Velowege, könnte man es absolut vertreten. Es könnte ja auch sein, dass ein anderer Kanton froh wäre, wenn schon mal einer der Kantone in diese Richtung vorwärts machen würde. Nichtsdestotrotz ist die FDP grossmehrheitlich der Meinung, dass wir keine Velosteuer einführen möchten.

**Präsident.** Dann haben wir Einzelsprechende. Der Erste ist Grossrat David Stampfli.

**David Stampfli, Bern (SP).** Wir werden jetzt ja dieses Gesetz wohl noch etwas länger beraten, und ich habe gedacht, es wäre gut, wenn man schon gerade am Anfang ein paar grundsätzliche Sachen richtigstellen würden. Das Votum von Kollega Knutti hat mich nach vorne gerufen, wie Sie sich vielleicht denken können. Liebe Kolleginnen und Kollegen, lieber Kollega Knutti, es gibt nicht *den* Velofahrer und *den* Autofahrer – oder *die* Autofahrerin und *die* Velofahrerin. Wir sind alle alles. Ich fahre zwar viel Velo, aber ich habe auch einen Fahrausweis und ich nutze auch gern den ÖV, und ich bin sicher, im Oberland ... Kollega Knutti bikt auch ab und zu gern mit dem Velo herum.

Die Frage ist, wie viel wir machen. Das heisst: Ich belaste nicht den Velofahrer als Einzelnen oder auch nicht die Autofahrerin als Einzelne – das wäre mal der erste wichtige Punkt –, sondern es geht darum, dass wir ein Fahrzeug oder ein Fortbewegungsmittel belasten wollen. Und warum machen wir das? Es geht nicht darum, dass wir die Leute belasten – da ginge es ja darum, dass wir die Velofahrer und Velofahrerinnen belasten –, sondern es geht darum, dass wir einen *Effekt* erzielen wollen, wir wollen eine *Lenkung* hervorrufen. Und warum machen wir das? Wir wissen, dass CO<sub>2</sub> schlecht für die Umwelt ist, wir wollen den CO<sub>2</sub>-Ausstoss senken. Es ist nun mal so, dass die Autos – je nachdem, nach Grösse – CO<sub>2</sub> ausstossen. Bei den Velofahrenden ist das wohl eher weniger der Fall. Also wäre es ziemlich systemfremd, wenn man jetzt in diesem Gesetz hier die Velofahrenden zusätzlich besteuern würde, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoss zu senken. Man kann durchaus andere Überlegungen anstellen, dass man die Velofahrenden wegen irgendetwas anderem besteuern soll, aber sicher nicht, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoss zu senken. Darum ist das hier absolut systemfremd. Man hat eher den Eindruck, es sei ein wenig ein Trotzantrag, aus Protest, weil man wütend ist, dass man die Motorfahrzeugsteuer sonst für die Autos erhöht. Darum bitte ich Sie, diesen Antrag abzulehnen, und ich bitte Sie auch, zukünftig in dieser Debatte hier nicht auf Personen zu gehen, sondern wenn schon gehen wir auf die Fahrzeuge. Und bitte verlieren Sie doch bitte nicht das Ziel dieses Gesetzes aus den Augen, dass wir nämlich etwas für das Klima tun wollen, und nicht, dass wir die Leute bestrafen wollen.

**Barbara Mühlheim, Bern (glp).** Ich wollte noch schnell meinem Kollega Knutti etwas sagen: Du bist ein alter Fuchs, und du willst mir hier nicht erzählen, dass dein Antrag ... das ist jetzt wirklich aus dem E-Bike fahrenden Tierbuch, was du hier produzierst. Und warum machst du es? Seien wir doch ehrlich: Das ist ein spannendes «Buebetrickli», indem man eigentlich einen Antrag macht, damit man bei den, sagen wir mal, tendenziell mitte-linken Leuten Herzblut hat, einen Antrag reinsetzt, der aus der Tierbuch ist, weil man damit rechnet, es gebe dann genug unheilige Allianzen, wenn man ein Referendum macht. Dass nämlich alle die, die ein E-Bike fahren, aufs Mal im Rennen sind, und finden: Nein, das geht gerade gar nicht, dass ich aufs Mal noch 30 Franken zahlen muss. Das kann man machen, aber dann kann man wenigstens so ehrlich sein und sagen: Wir machen ein «Buebetrickli», schon früh, ein paar «Meitschi» machen dann wohl auch mit, aber seien wir ehrlich: *Darum* geht es, und nicht darum, ob wir jetzt 30 Franken von den E-Bike-FahrerInnen wollen.

**Bruno Vanoni, Zollikofen (Grüne).** Ich gebe es zu, ich bin einer dieser schnellen E-Bike-Fahrer. Ich habe jeweils eine Warnweste an. Dort steht hintendrauf «Ich fahre fair». Und Fairness wäre eigentlich auch ein Gebot, das man hier in diesem Rat einhalten sollte. Ich komme noch darauf zurück, warum hier die Fairness nicht im Spiel ist. Wenn man von Verursacherprinzip redet, und das durchsetzen möchte, dann muss man nicht 30 Franken von den E-Bikes verlangen, sondern dann muss man die Autosteuern massiv erhöhen. Weil das, was heute auf dem Tisch ist, das reicht nicht zur Finanzierung des Unterhalts und der Strassenkosten. Das müssen wir ganz klarsehen.

Mir wird manchmal vorgehalten, als E-Bike-Fahrer oder wenn ich mit dem Velo ohne Motor unterwegs bin, zahle ich nichts an die Strassenkosten. Das ist falsch. Ich zahle meine Steuern, und über die Steuern finanziere ich die Strassen mit, über die Kantonssteuern und über die Gemeindesteuern auch, weil eben die zweckgebundenen Einnahmen nicht reichen.

Jetzt komme ich zurück zur Fairness. Thomas Knutti hat eigentlich die Velo-Offensive-I-Motion (M 225-2017) vorgelesen, mit diesen sechs Punkten. Leider, Thomas, leider, wurden hier in diesem Saal gar nicht alle sechs Punkte angenommen, wie du das behauptet hast. Vor allem Punkt 6, der ein umfassendes Veloförderungsprogramm verlangte, wurde leider von der Mehrheit abgelehnt. Unter Fairness würde ich eigentlich verlangen, dass man da am Rednerpult das sagt, was wirklich gilt, und nicht das, was man irgendwie erfunden oder sich zusammengereimt hat.

**Präsident.** Ich möchte diesen Punkt heute Abend noch bereinigt haben, deswegen möchte ich nachher die Rednerliste schliessen. Nächster Einzelsprecher: Grossrat Andreas Hegg.

**Andreas Hegg, Lyss (FDP).** Ich bin E-Bike-Fahrer, Velofahrer, Vespa-Fahrer, Fahrer eines alten Cinquecento und noch Autofahrer. Ich fahre alles mit Herzblut, Velo auch. Und ich wohne an der Bernstrasse in Lyss. Es sind etwa 9000 Fahrzeuge pro Tag, die dort durchfahren. Und wenn ich sehe, wie viele Pendlerinnen und Pendler von Lyss nach Bern arbeiten gehen und wieder zurück, und die machen das, weil sie in Bern direkt vor Ort fahren können. Mit dem öffentlichen Verkehr wären sie langsamer. Wenn ich mir jetzt vorstelle, dass die alle zusammen noch auf die Strasse kommen, dann belastet das unseren Verkehr einfach mehr. Wenn wir jetzt von verursachergerecht reden: ja klar! Aber dann muss ich sagen, was wir in Lyss alles investieren in Fussgängerwege und so weiter, da können wir wahrscheinlich noch eine Fussgängervignette einführen, ich weiss nicht, ob denn das verursachergerecht wäre. Werte Damen und Herren, jede Person, die in ein Elektrovelo investiert, in ein schnelles – das ist eine grosse Investition –, entlastet den Verkehr, entlastet Parkplätze und schon auch die Umwelt. Und ich bitte Sie, es kann nicht sein, dass wir im Kanton Bern jetzt plötzlich unsere Elektrovelos besteuern, das kann gar nicht sein.

**Casimir von Arx, Schliern b. Köniz (glp).** Ich erlaube mir noch eine kurze Bemerkung in meiner Funktion als Co-Präsident von Fussverkehr Kanton Bern, der Vertretung der Fussgängerinnen und Fussgänger. Wenn ich diesen Antrag studiere, dann fällt mir auf, dass ja, glaube ich, Elektro-Trottinette nicht betroffen sind, jedenfalls gängige Modelle nicht, denn die brauchen keine Nummer, und so wie ich es verstanden habe, ist diese Steuer an eine Nummer gebunden. Wenn schon, dann müsste man doch etwas machen, das die Elektro-Trottinette, die für die Fussgänger ein grösseres Ärgernis sind als die E-Bikes, auch noch betreffen würde. Vielleicht könnte der Sicherheitsdirektor dazu sagen, ob ich das richtig interpretiere, aber wenn die nicht dabei sind, kann ich natürlich auch aus diesem Grund diesem Änderungsantrag nicht zustimmen.

**Präsident.** Ich schliesse die Rednerinnen- und Rednerliste. Der nächste Einzelsprecher, Grossrat Andreas Michel.

**Andreas Michel, Schattenhalb (SVP).** Ich denke, bei dieser Haltung der Kommissionsminderheit handelt es sich weder um ein «Buebetrickli» noch um eine Bestrafung der entsprechenden Verkehrsteilnehmer. Man wolle ja nur lenken – das kann ja wirklich nicht der Ernst sein. Es braucht für eine Lenkung im Motorfahrzeugbereich bedeutend andere Mittel, bedeutend höhere Beträge, das wurde vorhin auch gesagt. Ich bin da, um einfach noch einmal das Verursacherprinzip hochzuhalten. Ich lebe in einer Gemeinde, in der wir relativ viel in Strassen investieren, die mittlerweile mehr von E-Bikes befahren werden als von Motorfahrzeugen. Es ist ein richtiger Tourismus in diesem E-Bike-Bereich in den letzten wenigen Jahren passiert, vor allem bei uns in den Bergbereichen, und darum möchte ich noch einmal eine Lanze brechen für das Verursacherprinzip. Unterstützen Sie die Meinung der Kommissionsminderheit!

**Alexander Feuz, Bern (SVP).** Ich bin ein Velo-Offensiven-Geschädigter der Stadt Bern. Wir haben neuerdings ... man kann auf den Trottoirs fahren, auf den Trottoirs der Thunstrasse, das ist die Strasse Helvetiaplatz Richtung Thunplatz. Dort will man jetzt eine Rampe errichten, an der Thunstrasse, das ist das schöne Gebiet im Kirchenfeld, wo Sie nachher eine kleine Rampe von vier Zentimetern haben, damit dann dort die raschen E-Bikes auf dem Trottoir fahren können sollten. Auf der Strasse, auf der Thunstrasse ist dann Tempo 30, in der Stadt Bern ist auf dem Trottoir ... dürfen

Sie dann mit dem raschen E-Bike, weil es ja ein Veloweg wäre, dürfte man dann 45 Stundenkilometer fahren. Das einfach nur zu diesen Bedürfnissen. Für mich ist das ganz klar, ich habe gar nichts gegen rasche E-Bikes, aber man muss klarsehen, da werden Ansprüche gestellt, die man dann befriedigen muss. Und die Automobilisten, das möchte ich auch sagen, zahlen auch Steuern und zahlen noch Treibstoffzollzuschlag. Darum ganz klar: Ich werde den Antrag Knutti unterstützen.

**Präsident.** Ich gebe das Wort an Regierungsrat Müller.

**Philippe Müller, Sicherheitsdirektor.** Für Motorfahräder mit entsprechender Kennzeichnung wäre eine Besteuerung grundsätzlich denkbar. Betroffen wäre dadurch auch ein erheblicher Teil der E-Bikes. Der Pauschalsteuerbetrag wäre sehr gering anzusetzen, weil eine sinnvolle, beitragsmässige Abstimmung mit der Besteuerung von leichten und leistungsschwächeren Kleinmotorrädern und Motorrädern unter Beachtung der Begünstigung der E-Roller müsste definiert werden. Auch Motorräder wie E-Bikes und Motorfahräder nutzen das Strassensystem, allerdings mit einer geringeren Intensität als grössere Fahrzeuge. Der Regierungsrat hält eine Besteuerung deshalb zurzeit nicht für nötig und ökologisch nicht für sinnvoll und er bittet Sie, diesen Antrag abzulehnen.

**Präsident.** Wir mehren aus: Wer die Anträge SiK-Mehrheit und Regierung unterstützen will, stimmt Ja, wer für die Anträge der SiK-Minderheit Rappa ist, stimmt Nein.

Abstimmung (Art. 4a [neu] Abs. 1 Bst. a; Art. 4a [neu] Abs. 1 Bst. d [neu]; Art. 5 Abs. 1c [neu]; Art. 14b [neu] Abs. 1; Anträge SiK-Mehrheit [Schär, Schönried] und Regierungsrat *gegen* Anträge SiK-Minderheit [Rappa, Burgdorf])

Vote (Art. 4a [nouveau], al. 1, lit. a ; art. 4a [nouveau], al. 1, lit. d [nouveau] ; art. 5, al. 1c [nouveau] ; art. 14b [nouveau], al. 1 ; propositions de la majorité CSéc [Schär, Schönried] et du Conseil-exécutif *contre* propositions de la minorité CSéc [Rappa, Burgdorf])

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme Anträge SiK-Mehrheit (Schär, Schönried) und Regierungsrat /

Adoption propositions de la majorité CSéc (Schär, Schönried) et du Conseil-exécutif

Ja / Oui 89

Nein / Non 54

Enthalten / Abstentions 1

**Präsident.** Sie unterstützen die SiK-Mehrheit und die Regierung, mit 89 Ja-Stimmen gegenüber 54 Nein für die Minderheit SiK (Rappa) und 1 Enthaltung.

Und jetzt wollen wir schauen, ob Sie diese obsiegenden Anträge auch wirklich ins Gesetz schreiben wollen: Wer die Anträge von SiK-Mehrheit und Regierung annimmt, stimmt Ja, wer das nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (Art. 4a [neu] Abs. 1 Bst. a; Art. 4a [neu] Abs. 1 Bst. d [neu]; Art. 5 Abs. 1c [neu]; Art. 14b [neu] Abs. 1; Anträge SiK-Mehrheit [Schär, Schönried] und Regierungsrat)

Vote (Art. 4a [nouveau], al. 1, lit. a ; art. 4a [nouveau], al. 1, lit. d [nouveau] ; art. 5, al. 1c [nouveau] ; art. 14b [nouveau], al. 1 ; propositions de la majorité CSéc [Schär, Schönried] et du Conseil-exécutif)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 112

Nein / Non 31

Enthalten / Abstentions 0



**Präsident.** Sie übernehmen diese obsiegenden Anträge ins Gesetz, und das mit 112 Ja gegen 31 Nein bei 0 Enthaltungen.

Art. 4a (neu) Abs. 1 Bst. b / Art. 4a (nouveau), al. 1, lit. b  
Angenommen / Adopté-e-s

**Präsident.** Dann unterbreche ich hier unsere Verhandlungen. Wir starten morgen mit Artikel 4a Absatz 1 Buchstabe c. Ich wünsche Ihnen einen schönen Abend ... ein wenig herunterkühlen, und morgen wieder in Frische hier. Adieu miteinander.

*Hier werden die Beratungen unterbrochen. / Les délibérations sont interrompues à ce stade.*

*Schluss der Sitzung um 18.55 Uhr. / Fin de la séance à 18 heures 55.*

*Die Redaktorinnen / Les rédactrices*  
Katrín Burkhalter (d)  
Ursula Ruch (f)