

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern**

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

Mittwoch (Nachmittag), 27. Januar 2016

Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion

51 2015.RRGR.589 Motion 170-2015 Hofmann (Bern, SP)

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

Vorstoss-Nr.: 170-2015
Vorstossart: Motion
Eingereicht am: 03.06.2015
Eingereicht von:

Hofmann (Bern, SP)
(Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 15
RRB-Nr.: 1384/2015 vom 18. November 2015
Direktion: Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion

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 (vorbehaltlich 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 autobenenützende Kundin-

nen 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.

Antwort des Regierungsrats

Die Motion nimmt ein wichtiges Thema der aktuellen Verkehrspolitik auf. Die Frage, inwiefern die durch einen Akteur verursachten Kosten auch durch selbigen getragen werden oder ob sie anderen Marktteilnehmern bzw. der Allgemeinheit angelastet werden, ist, wie der Motionär richtig anmerkt, Gegenstand zahlloser Untersuchungen und politischer Debatten. Zu diesem Thema gab es bereits früher politische Vorstösse, auch vom Motionär selber (Motion 102-1999 Breitschmid, Interpellation 236-2004 Hofmann).

Zur Stossrichtung und zur Umsetzung der Motion sind erhebliche Vorbehalte anzubringen. Die Motion greift, wie der Motionär selbst festhält, einen einzigen, isolierten Fall auf, in dem der Markt möglicherweise nicht spielt. Angesichts der Vielzahl vorhandener Marktverzerrungen und -intransparenzen lässt sich die ausschliessliche Fokussierung auf die vorliegende Parkplatzproblematik nicht schlüssig erklären, zumal sie sich in der Umsetzung als relativ aufwändig erweisen dürfte.

Sowohl die Bemessung der zu erhebenden Abgabe als auch deren Verwendung wären in der Praxis mit erheblichen Problemen verbunden. Die Festlegung eines Kriteriums, ab wann ein Grossverteiler die kritische Grösse erreicht und somit abgabepflichtig wäre, ist angesichts der ständigen Veränderungen gerade im Detailhandel sehr schwierig. Um das Vorhaben effizient umzusetzen, müsste zudem auf lokale Verhältnisse Rücksicht genommen werden, was gegen eine kantonale Lösung spricht. 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.

Die vorgeschlagene Verwendung der Abgabe zugunsten einer besseren ÖV-Erschliessung peripherer Regionen ist vom Prinzip her nachvollziehbar, in der Praxis aber kaum zielführend. Einerseits ist ein unzureichendes ÖV-Angebot nur einer von vielen Gründen für eine bevorzugte Nutzung des MIV. Andererseits, und dies ist vorliegend ausschlaggebend, haben nationale und kantonale ÖV-Strategien zum Ziel, Erschliessungen durch den öffentlichen Verkehr prioritär dort mitzufinanzieren, wo die Nachfrage im Jahresdurchschnitt genügend gross ist. Nur so kann ein effizienter Einsatz der

knappen Mittel sichergestellt werden.

Zum heutigen Zeitpunkt gibt es keine rechtlichen Grundlagen für eine kantonale Erhebung von Park-Tarifen. Weder im Rahmen des bisherigen Fahrleistungsmodells noch auf der Basis des revidierten Raumplanungsgesetzes (welches inskünftig die Grundlage zur Steuerung verkehrsintensiver Vorhaben bildet) sind Regelungen in der Nutzungsplanung vorgesehen, die bei einer Überschreitung bestimmter Vorgaben Abgaben im Sinne einer «Konventionalstrafe» vorsehen. Der Kanton kann jedoch bei verkehrsintensiven Vorhaben mit den heutigen rechtlichen und planerischen Bestimmungen Auflagen erlassen, um eine verkehrslenkende Wirkung zu erzielen. Er tut dies, indem er diese Projekte aus einer ganzheitlichen Optik hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Infrastruktur, Raum und Umwelt prüft und – gegebenenfalls mit entsprechenden baupolizeilichen Auflagen – bewilligt. Möglich bleiben in jedem Fall freiwillige vertragliche Vereinbarungen zwischen Anlagenbetreiber und Gemeinde, die Geldleistungen zur Kompensation unerwünschter Auswirkungen eines Vorhabens vorsehen.

Selbst wenn die Abgabe in der vom Motionär vorgeschlagenen Art und Weise bemessen und erhoben werden könnte, wäre aus Sicht des Regierungsrates keineswegs garantiert, dass die beabsichtigte Wirkung erzielt werden kann. Die Wahl des Transportmittels ist nicht nur von der Höhe des Park-Tarifes, sondern auch von einer Vielzahl anderer Faktoren abhängig. Die Erfahrung zeigt, dass Park-Tarife eine gewisse Höhe aufweisen müssen, um überhaupt eine Verhaltensänderung bei den MIV-Nutzenden zu bewirken. Solche Massnahmen müssen aber zwingend in ein örtliches Verkehrskonzept eingebunden sein, um unerwünschte Effekte wie Ausweich- und Suchverkehr zu verhindern. Diese Steuerung liegt primär in der Kompetenz der Gemeinden und Städte, welche mit ihrem lokalen Wissen Massnahmen treffen. Im ländlichen Raum oder in Hügel- und Berggebieten präsentiert sich mit den oft vorhandenen Ausweichmöglichkeiten die Situation noch einmal akzentuierter als in urbanen Zentren. Auf diese Unterschiede soll und muss flexibel reagiert werden können. Es macht deshalb auch aus dieser Optik keinen Sinn, eine gesamtkantonale Bestimmung im Sinn der Motion einzuführen.

Die Verlagerung zum ÖV und Langsamverkehr stellt ein Ziel des Regierungsrates dar, dies vor allem in den urbanen Kerngebieten. Dazu braucht es jedoch ganzheitliche Lösungsansätze, die alle Faktoren in Betracht ziehen, um dann griffige Massnahmen zu erlassen. Sich dabei auf eine Massnahme zu konzentrieren, welche nur sehr bedingt zielführend ist und sich zudem nur schwer umsetzen lässt, erachtet der Regierungsrat nicht als zweckmässig.

Der Regierungsrat beantragt:

Ablehnung

Präsident. 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, Bern (SP). 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.

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

Andrea de Meuron, (Grüne). 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, Bern (Grüne). 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-Anderegg, Schüpfen (BDP). 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 (EVP). 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 (FDP). 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 (SVP). 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 (EDU). 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 (glp). 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 Swissspass 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.

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

Christoph Neuhaus. Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektor. 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.

Präsident. 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.

Abstimmung

Der Grosse Rat beschliesst:

Ablehnung als Postulat

Ja	42
Nein	87
Enthalten	1

Präsident. Sie haben das Postulat abgelehnt.