

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

Mittwoch (Vormittag), 13. März 2019 / Mercredi matin, 13 mars 2019

Polizei- und Militärdirektion / Direction de la police et des affaires militaires

69 2018.RRGR.522 Motion 163-2018 Imboden (Bern, Grüne)
Verursachergerechte Besteuerung: Anreize zum Wenigfahren bei der Motorfahrzeugbesteuerung

69 2018.RRGR.522 Motion 163-2018 Imboden (Berne, Les Verts)
Pour une imposition des véhicules à moteur qui incite à rouler moins

Präsident. Wir kommen zum Traktandum 69, einer Motion von Grossrätin Imboden: «Verursachergerechte Besteuerung: Anreize zum Wenigfahren bei der Motorfahrzeugbesteuerung». Diese Motion wird von der Regierung abgelehnt. Wir führen eine freie Debatte. Ich gebe der Motionärin das Wort.

Natalie Imboden, Bern (Grüne). Es geht weiter mit dem Thema von vorhin, mit der Motorfahrzeugsteuer. Daher bietet der Entscheid von vorhin auch die Möglichkeit, den vorliegenden Vorstoss doch noch einmal genauer anzuschauen, weil er in eine ähnliche Richtung geht. Worum geht es konkret? – Die Motion fordert, dass Autofahrerinnen und Autofahrer, die wenig fahren, weniger bezahlen sollen als solche, die viel fahren. Das erscheint einem ja logisch. Wer ein Auto braucht, soll einen Anreiz erhalten, wenig zu fahren, und das soll sich auch finanziell lohnen. Die vorliegende Motion ist kein Verbot, sondern ein klassisches Anreizsystem, und das Herz aller Autofahrerinnen und Autofahrer mit einem liberalen Herzen und auch einem Herzen für das Klima, müsste nun höher schlagen, weil eigentlich alles dafür spricht, es so zu machen.

Wir kennen die Fakten, wir haben es im vorhergehenden Vorstoss, aber auch bereits in den letzten Diskussionen rund um das Thema Autofahren gehört: Der Personenwagenanteil im Kanton Bern steigt und steigt. Also: Wir haben immer mehr Autos auf den Berner Strassen, und vor allem steigen auch die gefahrenen Autokilometer und damit ja auch der CO₂-Ausstoss. Und wir wissen – das ist leider ein Fakt –, dass wir das Ziel des Klimaschutzes genau beim Autoverkehr nicht erreichen und darum gefordert sind, weitere Massnahmen zu ergreifen.

Wir haben vorhin die Motion «Revision der Motorfahrzeugsteuer» überwiesen. Dies hat die grüne Fraktion auch unterstützt. Darin steht aber, und ich zitiere die Regierung, dass mit dem, was wir vorhin entschieden haben, ein «nachhaltiger ökologischer Lenkungseffekt [...] nicht oder nur bedingt zu erwarten» sei. Bei dem, was wir – auch all jene, die gemeint haben, sie täten etwas Gutes für das Klima – vorhin entschieden haben, ist also noch nicht sicher, dass das wirklich so ist. Jedenfalls ist die Regierung dort skeptisch. Wenn man aber nun den Wenigfahrerbonus einführt, wäre es ganz klar: Wer wenig fährt, wird weniger CO₂ ausstossen. Ein Beispiel: Wenn man 3000 Kilometer weniger fährt als der Durchschnitt, stösst man 28 Prozent weniger Treibhausgas aus. Es ist also ein direkter Effekt: Wenigerfahren führt zu weniger CO₂. Ich glaube, auch das ist klar.

Die Regierung schreibt in der Antwort, mit der sie den Vorstoss ablehnt, sie sei zwar «grundsätzlich offen» für ökologisch sinnvolle Besteuerungsmodelle. Das anerkennen wir. Aber leider ist es hier nun genau gegen ein klassisches liberales Anreizmodell, das eben klimapolitisch sinnvoll wäre. Die Regierung versteckt sich dann hier hinter organisatorischen oder umsetzungstechnischen Argumenten. Sie sagt, die Messung über die Kilometerzähler funktionierte nicht. Ich habe kein Auto, ich gebe es zu. Aber ich weiss, dass ein Kilometerzähler eigentlich funktioniert. Daher erstaunt es mich schon. Wir haben auch schon gehört, wir können mit einer Rakete auf den Mond fliegen, aber anscheinend können wir nicht zählen, wie viele Kilometer ein Auto fährt. Also: Im Zeitalter der Digitalisierung erstaunt es mich schon etwas, dass wir nicht die technische Möglichkeit haben, den Kilometerzählern trauen zu können.

Ich glaube, ich bin nicht dafür bekannt, dass ich sonst sage, die Privatwirtschaft mache es besser, aber ich will der Privatwirtschaft wirklich ein Kränzchen winden und ganz explizit auf die Versicherungsbranche fokussieren. Die Versicherungsgesellschaften Axa Winterthur, Zürich, aber auch unsere Berner Mobiliar kennen nämlich einen solchen Wenigfahrerrabatt. Die Axa Winterthur kennt bei

ihrer Motofahrzeugversicherung Optima seit 1994 einen Wenigfahrerrabatt. Also: Jene mit einer Axa-Versicherung – ich mache nun hier keine Werbung, ich habe dort keine Aktien – haben einen Wenigfahrerrabatt, wenn sie weniger als 10 000 Kilometer im Jahr fahren. Bei der Zürich Versicherung gibt es das ebenfalls und bei der Mobiliar auch. Die Mobiliar ist sogar noch etwa ökologischer als die Zürich, wo es bereits unter 7000 Kilometern so ist. Das freut mich besonders. Also: Die Versicherungen sind nicht bekannt dafür, dass sie Modelle einführen, die sich nicht rechnen oder die man nicht umsetzen kann. Daher: Wenn grosse Versicherungsgesellschaften mit dem Kilometerzähler messen – und das ist so, im Schadensfall wird dieser nachher angeschaut –, dann scheint dies doch zu funktionieren.

Also: Ich wandle die vorliegende Motion in ein Postulat, um dem Regierungsrat und auch dem Grossen Rat, der ja für digitalisierte Lösungen offen ist, die Gelegenheit zu geben und die Chance zu nutzen, es so wie die Privatversicherer zu machen. Ich zeige Herrn Regierungsrat Müller gerne die Police der Axa Winterthur; es funktioniert. Ich bitte um Unterstützung des Postulats.

Präsident. Die Motionärin hat in ein Postulat gewandelt. Wir kommen zu den Fraktionserklärungen. Zuerst Grossrätin Schneider für die SVP-Fraktion.

Sandra Schneider, Biel/Bienne (SVP). Dieser vorliegende Vorstoss ist einmal mehr wieder ein Angriff auf die Autofahrer im Kanton Bern. Hier wird verlangt, dass nur jene von einem Steuererlass profitieren könnten, die ihr Auto nur wenig benutzen. Aber, liebe Frau Imboden, da beginnt es schon. Was heisst dann «wenig»? – Für mich heisst dies, dass beispielsweise alle, die aus beruflichen Gründen auf ihr Auto angewiesen sind, bestraft werden. Es kann noch lange nicht jeder mit dem ÖV zu seiner Arbeitsstelle gelangen. Man könnte nun auch sagen, das sei halt auch eine Folge der ewigen Zentralisierung. Wenn man nicht mehr dort arbeitet, wo man wohnt, braucht man das Auto halt auch mehr. Aber dies nur am Rand.

Mit diesem Vorstoss werden aber auch alle bestraft, die vielleicht aus privaten Gründen auf das Auto angewiesen sind. Vielleicht haben diese Personen Kinder, die ein intensives Hobby haben und vom einen Match zum anderen begleitet werden. Aber vielleicht gibt es auch Leute, die gerne am Weekend Ausflüge machen und die Freiheit jenseits von sturen Fahrplänen geniessen. So oder so: Weshalb man ein Auto hat und wie viel man es braucht, ist jedem selber zu überlassen.

Wir stören uns auch an der Idee, dass man in einer Selbstdeklaration angeben soll, wie viel man gefahren ist und das dann bei einer Verkehrskontrolle oder bei der obligatorischen Fahrzeugprüfung bestätigen lassen soll. Dieser Vorstoss würde einen grossen verwaltungsbürokratischen Aufwand auslösen und wäre auch technisch schwierig umsetzbar. Wir haben es gelesen: Kilometerzähler sind nicht genau und können einfach manipuliert werden. Aus all diesen Gründen lehnt die SVP-Fraktion diesen Vorstoss einstimmig ab.

Präsident. Ich weiss manchmal nicht, ob der Rat eine Pause nötig hätte nach einer Motion, die viel zu reden gibt, denn Ihre Lautstärke ist relativ hoch, und es ist in allen Ecken dasselbe: Ich kann nach rechts schauen, und ich kann nach links schauen. Ich bitte Sie doch ein weiteres Mal – und vielleicht ist es nun das letzte Mal, dass ich das sagen darf –, Ihre Gespräche in die Wandelhalle zu verlegen. Dort können Sie in aller Lautstärke sprechen. Da sind etwa die Presse und das Fernsehen auch noch anwesend, diese hören es auch. Aber lassen Sie doch hier im Saal die Debatte ein klein wenig auf einem leiseren Niveau fahren. Ich gebe das Wort für die glp-Fraktion Grossrat Trüssel.

Daniel Trüssel, Trimstein (glp). Die glp wird diesen Vorstoss ablehnen. Verursachergerechtigkeit in Ehren, aber für uns ist der Ansatz Wenigfahrer versus Vielfahrer zu belohnen, und das anhand der Kilometer des Fahrzeugs, schlicht und einfach falsch und auch nicht zukunftsgerichtet. Für uns sind Modelle der Zukunft Carsharing, Fahrgemeinschaften und so weiter. Das wird auf dem gleichen Fahrzeug in unserem idealen Weltbild mehr Kilometer auslösen, und genau das wollen wir sicher nicht durch irgendeinen Malus bei den Fahrzeugsteuern bestrafen. Das ist nicht der richtige Ansatz. Wenn wir dort eine Verursachergerechtigkeit hinkriegen wollen, müssen wir über das Thema Mobility-Pricing sprechen.

Für uns ist auch der Aufwand für die technische Implementation von solchen Dingen schlüssig, wie das in der Antwort der Regierung steht, aber wir dürfen nicht ausser Acht lassen, dass die Mobilität morgen eine andere sein wird als heute. Zudem haben für uns die Carsharing-Fahrgemeinschafts-Themen dort oberste Priorität, und wir müssen alles dafür tun, dass man das ermöglichen kann.

Anita Luginbühl-Bachmann, Krattigen (BDP). Auch wenn wir jetzt das Gesetz nach dem vorherigen Vorstoss gerade offen haben, lehnt auch die BDP diesen Vorstoss ab. Bonus-Malus-Systeme sind in der Theorie immer gute Systeme. Aber in der Praxis stösst man dann eben manchmal an Grenzen, weil sie aus finanziellen, verwaltungstechnischen oder administrativen Gründen schlicht nicht durchführbar sind. Auch der Vorschlag, dass mittels jährlicher Selbstdeklaration die Fahrleistung und somit der Kilometerstand verifiziert werden soll, klingt im ersten Moment einfach. Aber der Regierungsrat verweist in seiner Antwort richtigerweise auf die Problematik, dass die eidgenössische Strassenverkehrsordnung das Erfassen von Kilometerleistungen nicht vorsieht. Jeder Autofahrer hat aber den eigenen Kilometerstand und damit anfallende Benzinkosten selbst im Griff. Oder anders gesagt: Jeder Kilometer wird mit dem Benzinpreis bezahlt oder eben nicht. Also: Wer wenig fährt, bezahlt wenig, und wer mehr fährt, bezahlt eben mehr.

Die Verlinkung miteinander ist aber auch nicht durchführbar. Die Möglichkeit der Selbstdeklaration oder die vorgeschlagene Ablesung des Zählers ist übrigens auch bei anderen Abgaben nicht Standard. Der Strom oder der Wasserverbrauch wird von beauftragten Personen abgelesen. Dies, Natalie Imboden, weil man vielleicht doch zwischendurch davon ausgehen muss, dass der Zähler manipulierbar sein könnte. Bei Strom, Wasser und auch beim Kehrrecht, ist es nicht möglich, dass durch Sparsamkeit im Verbrauch Gebühren gespart werden können. Wer Strom spart, bezahlt weniger beim Strombezug, bezahlt aber ans Netz genau gleich viel. Wie gesagt, ist das auch beim Wasser und beim Kehrrecht so.

Beträge von Verbrauchskosten einerseits und Infrastrukturkosten andererseits können nicht untereinander verrechnet oder hin und her geschoben werden. Das Ziel, mit dem Steuerrabatt durch verursachergerechte Anreize die Strassen zu entlasten und CO₂-Emissionen durch den motorisierten Individualverkehr zu senken, können wir mit dieser Forderung der Motion, aber auch als Postulat nicht erreichen. Deshalb lehnt die BDP diesen Vorstoss ab. Für uns ist ein weiterer richtiger Weg die Motion Trüssel, die wir vorhin überwiesen haben. Zudem: Eine Versicherungsgesellschaft, Natalie Imboden, hat einfach andere Aufgaben als eine Steuerbehörde des Kantons Bern. Da vergleichen Sie vielleicht wirklich Äpfel mit Birnen, auch wenn es eine ganz gute Sache ist, was die Axa Winterthur macht.

Katharina Baumann-Berger, Münsingen (EDU). «I ha nes stotzigs Heimetli, grad z'hinderscht ime-ne Chrache. Was Rädli het, mag niemer bha, me müessti fasch no d'Hüener bschla.» Zugegeben, dieses Lied handelt nicht von hier, nicht von der Stadt und nicht von der Agglomeration; aber es ist mir spontan in den Sinn gekommen, als ich dieses Begehren das erste Mal gelesen habe. Unser Kanton besteht nicht nur aus dem Raum Bern, aus der Stadt. Viele Menschen leben auf dem Land und häufig auch gerade an Orten, die im Winter nur schwer zugänglich sind. Sie müssen ihr Tagwerk auch vollbringen und sich von A nach B bewegen können. ÖV ist dort kein Thema, weil es ihn einfach schlichtweg nicht gibt. Die Leute sind auf ein entsprechendes privates Fahrzeug angewiesen. Die vorgeschlagene Gesetzesänderung mit Gültigkeit auf einen Schlag über den ganzen Kanton wird dem absolut nicht gerecht. Der Regierungsrat sagt in seiner Antwort selbst, dass das Besteuerungsmodell nach Verursacherprinzip technisch und administrativ nicht umsetzbar ist. Hinzu käme, dass es eben auch sehr ungerecht wäre. Die Motivation für eine Effizienzsteigerung ist für uns ein grosses Anliegen, und wir sind überzeugt, dass es Optimierungspotenzial gibt. Autos, die einfach ungenutzt herumstehen, können doch keine Lösung sein. Einen Punkt mit mehr Nutzen hätten wir definitiv, nämlich dort, wo es möglich ist und im Sinne von Fahrgemeinschaften bei Fahrten eine gute Auslastung erreicht wird. Die EDU-Fraktion unterstützt eine gerechte Motorfahrzeugsteuer und lehnt deswegen diese Motion ab.

Barbara Streit-Stettler, Bern (EVP). Bei diesem Vorstoss kann man nur sagen: Schade, dass er nicht umsetzbar ist. Wir wären sofort dafür, dass Wenigfahrende Steuervergünstigungen erhalten. Die Antwort des Regierungsrates, wonach es tatsächlich im Moment nicht umsetzbar ist, überzeugt uns aber. Beim Schwerverkehr und bei der Schwerverkehrsabgabe sehen wir, dass die Kontrollen recht aufwendig sind und dass man das nicht mit einer Selbstdeklaration erledigen kann. Versicherungen und unser Steuersystem können eben nicht über denselben Leisten geschlagen werden. Vielleicht gibt es ja in ein paar Jahren die Möglichkeit, diese gute Idee zu verwirklichen. Bis dahin schlagen wir vor, dass die Wenigfahrer kein eigenes Auto kaufen, sondern auf Carsharing zurückgreifen, wie wir das als Familie auch tun. In der Stadt Bern haben bereits ungefähr 50 Prozent kein eigenes Auto. Bis zu 3000 Kilometer jährlich lohnt sich ein eigenes Auto nicht, sondern es lohnt sich eben das Carsharing.

Zum Schluss möchten wir Sie noch auf den Vorstoss von Markus Wenger hinweisen, der eine Abgabe für die Inverkehrsetzung von Autos verlangt hat. Dieser wurde mit 77 zu 69 Stimmen hier im Grossen Rat als Postulat überwiesen, und wir hoffen natürlich sehr, dass dieser wenigstens im Moment umgesetzt werden kann. Das ist auch eine Lenkungsmöglichkeit für den Individualverkehr.

Hans Schär, Schönried (FDP). Die Motion verlangt eine Steuerverbilligung für Autos mit Verbrennungsmotor, wenn sie pro Jahr wenig fahren. Die Regierung soll das Gesetz ändern und schauen, dass die Gesamteinnahmen auf den Autosteuern nicht kleiner werden. Die Motion verlangt eine verursachergerechte Steuer. Mit anderen Worten: Wer mehr fährt, bezahlt mehr Steuern. Dieser Anreiz mag ja für Autofahrerinnen und Autofahrer in städtischem Gebiet gut tönen, und die einen oder anderen würden vielleicht ihr Auto verkaufen und überlegen, aber ob es wirklich zwei Autos braucht, was ja natürlich auch gut wäre. Ganz anders sieht es hingegen in den Randregionen aus. Die meisten von Ihnen konnten den Geburtsort und wo sie wohnen wollen, ja nicht wählen. Nebenaussen sind wir eher auf Autos angewiesen, um einen annähernd gleichen Mobilitätskomfort zu erhalten wie Personen in Zentrumsnähe. Sie wissen alle ganz genau, dass beim ÖV gilt: Je weiter man vom Zentrum entfernt ist, desto geringer ist das Angebot. Anreize zum Wenigfahren gäbe Rabatt: Genau das wird ja gefragt. Das heisst für mich sinngemäss: Wenn ich wenig mit dem ÖV fahre, erhalte ich Rabatt, und die Vielfahrer in den Zentren bezahlen auch noch mehr. Ich bin nicht ganz sicher, ob ein solcher Vorschlag oder Vorstoss von den Zentrumsbewohnern goutiert würde. Noch ein Wort zum Verursacherprinzip: Schon heute wird via Benzinsteuern von den Vielfahrern mehr Geld eingenommen. Die Randregionen dürfen nicht mehr zusätzlich geschwächt werden. Wir von der FDP lehnen diese Motion ebenso wie die Regierung einstimmig ab.

Präsident. Für die SP-JUSO-PSA-Fraktion: Grossrätin Riesen.

Maurane Riesen, Sonceboz-Sombeval (PSA). Le groupe PS-JS-PSA soutient cette motion qui a été transformée en postulat. Elle soutient donc le postulat. Nous sommes d'avis que des mesures incitant à réduire l'utilisation des véhicules à moteur sont importantes et une nécessité aujourd'hui. L'urgence d'agir pour le climat n'est plus à prouver et nous, politiciens, sommes là pour agir, pour prendre des mesures afin de défendre la population, les jeunes, les générations futures. Si pas nous, qui le fera ? Voyons maintenant ce qui est demandé par la motionnaire. Elle propose une mesure concrète, incitant les propriétaires des véhicules à utiliser moins souvent leur voiture. Elle demande à ce que l'impôt sur un véhicule à moteur soit adapté à l'utilisation de ce dernier, créant de ce fait une incitation financière positive à utiliser moins la voiture.

Le Conseil-exécutif argumente qu'il serait difficile de contrôler effectivement cette mesure à cause de manquements de fiabilité. Si certaines assurances utilisent ce moyen, sachant que le but de ces assurances est bien sûr de faire des bénéfices, je pense que la faisabilité de cette mesure est assurée. Mais nous prenons bien en compte que ce n'est qu'une mesure d'encouragement parmi d'autres, et que d'autres sont nécessaires et peut-être même plus utiles ou plus efficaces. D'ailleurs, un groupe de jeunes conseillers nationaux PS a communiqué aujourd'hui treize mesures innovantes pour essayer de réduire la mobilité avec de voitures ou de moyens de combustion qui sont très polluants. Mais ce n'est pas une raison pour refuser celle-ci. Certaines personnes ne peuvent pas, ou pensent qu'elles ne peuvent pas se permettre de payer l'utilisation sporadique de transports publics, en plus des charges d'une voiture dont ils ont peut-être besoin, selon où ils habitent. Une telle mesure, une incitation financière, aiderait ces personnes à prendre le rail. Donc avec une telle mesure, on créerait une incitation financière pour faire que ces personnes prennent le rail. Mesdames et Messieurs, il est temps d'avancer, même par petits pas. Avançons pour limiter l'impact humain sur l'environnement. Nous vous demandons donc de soutenir ce postulat.

Bruno Vanoni, Zollikofen (Grüne). Ich lege meine Interessenbindung offen: Ich habe kein Auto, aber ich fahre wenig. Ich bin Genossenschafter der Carsharing-Genossenschaft Mobility, allerdings nur einer von etwa 15 000 und noch mehr Kunden, die rund 3000 Autos in der ganzen Schweiz nutzen können. Also: 1 Auto für 5 Mitbesitzer, die wenig Auto fahren: 1 Mobility-Auto ersetzt deshalb 10 Autos in Einzelbesitz.

Keine Angst, liebe Kolleginnen und Kollegen, ich komme jetzt nicht auf den Carsharing-Vorstoss zurück, den die Mehrheit in diesem Saal letzte Woche ohne ein Wort der Begründung abgelehnt hat. Nein, ich möchte nur klarstellen, dass ich als Mobility-Autonutzer nicht von den postulierten Anreizen des Wenigfahrens profitieren würde. Und ich gebe zu: Als Mobility-Nutzer bezahle ich eigentlich

heute schon – rein rechnerisch – reduzierte Motorfahrzeugsteuern, weil ich mir über die Nutzungsgebühren mit andern Mobility-Kunden die heutigen, pauschalen Autosteuern teile. Eigentlich müssten alle in diesem Saal, die vom Carsharing nicht so begeistert sind wie ich und lieber im eigenen Auto sitzen, aus Gründen der Gleichbehandlung auch reduzierte Motorfahrzeugsteuern für Wenigfahrer mit eigenem Auto fordern. Das wäre dann ein zusätzlicher Grund für Ihre Zustimmung zu diesem liberalen Anreiz-Postulat.

Ein weiterer Grund liegt in den häufigen Bekenntnissen zur Eigenverantwortung und zum Vertrauen in die Ehrlichkeit der Einwohnerinnen und Einwohner, die man in diesem Saal immer gerne hört. Honorieren wir doch die Autofahrenden, die aus Eigenverantwortung wenig fahren, mit einer entsprechend tieferen Steuer, statt sie gleich pauschal und somit gleich schlecht zu behandeln wie die freiwilligen Vielfahrer. Vertrauen wir doch darauf, dass sie fähig und auch ehrlich genug sind, jährlich einmal die Zahl der gefahrenen Kilometer auf dem Tacho ihres Autos abzulesen und einzureichen.

Wir kennen übrigens solche Selbstdeklarationen auch aus andern Bereichen. Da muss ich Anita Luginbühl leider widersprechen. In meiner Wohngemeinde und Wahlheimat Zollikofen muss ich jedes Jahr den Stand meines Wasserzählers im Keller ablesen und der Gemeinde den Verbrauch melden – als Grundlage für die Gebühren für Wasser und Abwasser, die ich dann bezahlen muss. Auch da erhalte ich eine kleinere Rechnung, wenn ich wenig verbrauche, und eine höhere, wenn ich viel verbrauche. Im vielbeschworenen Zeitalter der Digitalisierung müsste es auch möglich sein oder bald einmal möglich werden, Berechnungsgrundlagen für eine verursachergerechte Motorfahrzeugsteuer auch per Mail, App oder SMS abzuliefern. Ich kann ja zum Beispiel per SMS heute schon automatisch abfragen, wem ein Auto mit einer bestimmten Autonummer gehört. Dieses Beispiel zeigt auch: Wo ein Wille ist, ist ein Weg. Deshalb bitte ich Sie, diesen Vorstoss als Postulat zu überweisen, damit der Regierungsrat einen solchen Weg suchen, prüfen und allenfalls vorschlagen kann – als zusätzliches Kriterium, als zusätzliche Komponente im Rahmen der ohnehin schon angekündigten Revision der Motorfahrzeugsteuer.

Es ist ja seit zwei Jahren ein Postulat von Markus Wenger (*M 128-2016*) hängig. Beim übernächsten Geschäft auf unserer Traktandenliste beantragt uns der Regierungsrat, die bereits abgelaufene Frist noch einmal um zwei Jahre zu verlängern. Wenn es dem Regierungsrat damit ernst ist, dann macht er mit dieser Vorlage endlich vorwärts, und wir alle hier im Grossen Rat helfen ihm, die heutigen Anreize für unnötig schwere und klimaschädigende Autos abzuschaffen.

Zum Stichwort Klima erlaube ich mir noch eine generelle Bemerkung. Das ist nun der letzte grüne Vorstoss auf der Traktandenliste dieser Session, der letzte grüne Vorstoss, den wir letzten September nach dem Hitzesommer einreichten. Die Bilanz, die wir jetzt ziehen müssen, ist bedauerlich mager: Sechs Gelegenheiten hatten Sie, beim Klimaschutz wenigstens ein bisschen weiter zu gehen als der Regierungsrat. Aber eigentlich haben Sie bisher alle Gelegenheiten verpasst – mit einer Ausnahme: Mit der Annahme dieses Postulats könnten Sie diese Bilanz noch ein wenig aufbessern. Dank an alle für die Zustimmung.

Präsident. Als Einzelsprecherin: Grossrätin Speiser.

Anne Speiser-Niess, Zweisimmen (SVP). Jetzt hatte ich gleichwohl das Gefühl, noch etwas sagen zu müssen zu diesem Thema, das hier immer so sehr auf CO₂-Reduktion zielt, das wir jetzt x-mal bei verschiedenen Geschäften gehört und debattiert haben. In diesem Vorstoss wird von Steuerrabatt gesprochen, quasi vom Schaffen von verursachergerechten Anreizen und eben CO₂-Emissionen. Aber das Ganze soll dann die Gesamteinnahmen des Kantons nicht senken. Also: Irgendwo will man einmal mehr irgendetwas verschieben. Dann steht noch in der Begründung, dass die Anzahl Personenwagen in der Schweiz seit 1994 zugenommen hat. Ja, liebe Kolleginnen und Kollegen, in der Schweiz hatten wir in diesen Jahren einen Zuwachs von 7 Mio. auf 8,5 Mio. Also: Dann kann man ja nicht davon ausgehen, dass man mit gleich vielen Autos auskommt wie 1994, und dann möchte ich hier gleichwohl noch erwähnen, dass wir nach wie vor Regionen haben, die keinen ÖV haben; das wurde ja gesagt. Wir haben keinen Ortsbus. Man hat vielleicht zwei Züge pro Stunde, einen langsamen und einen weniger langsamen. Das ist alles.

Für mich ist es einfach etwas fragwürdig, wenn man gerade im ländlichen Raum quasi eine ÖV-Erziehung – sage ich nun mal – machen will. Zuerst wird alles zentralisiert, dann werden fast alle ÖV-Finzen in Stadt und Agglomeration konzentriert, und nachher will man eigentlich jene vom Land ein wenig zu Öko-Bürgern erziehen. Liebe grüne Fraktion, ich erlaube mir nun gleichwohl noch eine etwas zynische Bemerkung. Sie haben genau nicht geholfen, dass der Zug von Spiez

nach Interlaken fährt und in Leissigen anhält, sondern Sie haben der Bus-Variante zugestimmt, also Zug und Bus. Das hat nichts mit CO₂-Reduktion zu tun. Also: Seien Sie bitte ein wenig konsequenter.

Ursula Zybach, Spiez (SP). Ich sage gerade noch etwas zu Leissigen. Vielleicht spart das nämlich auch ein wenig CO₂, weil der Bus dort durchfährt, wo die Leute wohnen und man die Leute nicht individuell am Bahnhof abholen muss. Ich möchte aber zuerst auch noch einen Disclaimer machen: Ich kann gar nicht Auto fahren. Ich bin aber eine extrem gute Mitfahlerin, weil ich nie kommentiere, wenn man fährt.

Diese Motion will zwei Dinge. Das erste ist, die Strassen zu entlasten. Das scheint mir ein ganz wichtiger Punkt, und da denke ich an alle KMU, aber auch an die grösseren Unternehmungen. Sie alle kennen die Landkarten, die immer wieder publiziert werden und zeigen, wo und wie lange die Staus sind. Es ist für unsere Wirtschaft etwas total Teures, wie viel man steht, wenn man beruflich unterwegs ist. Und ich denke, um daran etwas zu ändern, müsste man sich wirklich noch einmal überlegen, ob diese Motion hier wohl wirklich mithelfen könnte.

Ich bin aber hier, weil ich ein paar Worte über die CO₂-Emissionen gehört habe, die ja damit auch gesenkt werden könnten, und die Randregionen dürfen nicht noch mehr geschwächt werden. Ja, wer wird denn durch den Klimawandel geschwächt, wenn nicht die Randregionen? Wir haben im Berner Oberland in diesem heissen Sommer sehr deutlich gemerkt, was das bedeutet hat: die Bäche, die man ausfischen musste; die grossen Bäche, die plötzlich vom Wallis hergekommen sind und sehr viel zerstört haben; die Trockenheit; die Probleme, die wir hatten. Wir haben gehört, es gebe keinen ÖV. Ja, klar, wenn wir noch den individuellen Verkehr haben, dann ist der Druck, ÖV zu organisieren nicht so riesig. Das heisst, je mehr wir tun, dass der Druck da ist, desto mehr ÖV-Angebote werden wir auch haben. Heute war im «Bund» ein wunderbares Interview mit Thomas Stocker, Klimaforscher, der sehr schön aufzeigt, dass er Freude an den Streiks der Jungen hat, uns aber dazu auffordert, wirklich auch aktiv zu werden, weil sie erleben werden, wie sich das Klima in der Hälfte dieses Jahrhunderts, in dem wir nun drin sind, noch viel mehr ändern und es noch viel markanter zu- und hergehen wird. Er hat die Jungen aufgefordert, aktiv zu werden und zu handeln, und er fordert damit auch uns auf, aktiv zu werden, zu handeln und Massnahmen zu treffen.

Vorhin wurde gesagt, technisch sei das schwierig. Glauben wir doch an die technische Entwicklung. Wer hätte früher gedacht, dass man mit einem Telefon Dinge abmachen kann und dass man damit Zeitungen lesen kann. All dies wird auch hier möglich sein. Noch ein kurzes Wort zu Hans Schär, bevor ich das Mikrofon wieder freigebe: Der Geburtsort ist fix. Daran können wir wirklich wenig ändern. Aber was wir nachher tun, da sind wir flexibel, und wir können wählen, ob wir das in der Nähe einer Busstation oder eines Bahnhofs tun, so wie ich das tue, weil ich darauf angewiesen bin.

Luca Alberucci, Ostermundigen (glp). Ich komme nach vorne, um eigentlich zu wiederholen, was Kollege Trüssel bereits gesagt hat. Das Anliegen, also quasi der grüne Ideologische Überbau an sich, ist gut. Da gibt es auch aus grünliberaler Sicht nichts dagegen zu sagen. Aber wie der Vorstoss ausformuliert ist, ist inhaltlich einfach falsch. Dem können wir nicht zustimmen. Denn was wollen wir als grüne Politiker bewirken? Wir möchten gerne Wenigfahrer entlasten, und mit Wenigfahrern meinen wir das Subjekt Mensch. Wenn wir das tun wollen, dann müssen wir bei den Steuern für natürliche Personen Anreize schaffen, sprich Pendlerabzüge, Road-Pricing und so weiter.

Was wird in der Motion von Grossrätin Imboden gefordert? – Es wird von der Motorfahrzeugsteuer gesprochen. Die Motorfahrzeugsteuer betrifft Autos, und Autos, die wenig fahren, sollte man nicht fördern. Dies muss man bestrafen. Wir haben gerade in den anderen Vorstössen über Elektroautos gesprochen. Wir haben von grauer Energie gesprochen. Es macht keinen Sinn, wenn ich einen Tesla kaufe, damit 20 000 Kilometer fahre und ihn nachher weiterverkaufe. Also: In diesem Sinn ist es wichtig, das zu trennen. Also: Wenig fahrende Leute kann und soll man entlasten. Doch ist die Motorfahrzeugsteuer das falsche Instrument, denn diese entlastet Autos, Infrastruktur, quasi mobile Mittel, die wenig fahren, und das ist eigentlich nicht in einem ökologischen Sinn. In diesem Sinne lehnen wir auch das Postulat klar ab.

Präsident. Ich wünsche ihnen einen guten Appetit und gebe nach der Mittagspause dem Regierungsrat das Wort.

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

Schluss der Sitzung um 11.45 Uhr. / Fin de la séance à 11 heures 45.

Die Redaktorinnen: / Les rédactrices :

Sonja Riser (d)

Sara Ferraro (f)