

Noch nicht genehmigt

Protokoll 02 und 03

**Auszug Beratung Gebührenregelung, 1. Lesung**

**Stadtratssitzung**

**Donnerstag, 27.01.2022, 17.00 Uhr und 20.35 Uhr**

**Rathaus, Grossratssaal**

Die Abstimmungsnummern der Beschlüsse (*Abst.Nr. 000*) verweisen auf die [Namenslisten](#).

2021.SUE.000033

**14    Gebührentarif der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie: Reglement vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement; GebR; SSSB 154.11); Teilrevision; 1. Lesung**

*Gemeinderatsantrag*

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Gebührentarif der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie: Reglement vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement; GebR; SSSB 154.11); Teilrevision.
2. Er beschliesst die Teilrevision des Gebührenreglements betreffend Gebührentarif der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie gemäss Beilage.
3. Der Gemeinderat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.  
Bern, 18. August 2021

*Anträge*

1.	SVP	Nichteintretensantrag: Auf die Vorlage sei nicht einzutreten.
2.	SVP	Rückweisungsantrag: Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit der Auflage, bei einem ausgewiesenen Professor einer ausserkantonalen juristischen Fakultät einer Schweizerischen Hochschule ein Gutachten hinsichtlich der Zulässigkeit des Vorgehens und der Prozessrisiken einzuholen.
3.	SVP	Rückweisungsantrag: Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurückzuweisen, mit der Auflage, beim Preisüberwacher ein Ergänzungsgutachten hinsichtlich der Zulässigkeit des Vorgehens und der Prozessrisiken für die Stadt einzuholen.
4.	SVP	Rückweisungsantrag: Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurückzuweisen, mit der Auflage, eine Vorlage auszuarbeiten, die auf Parkkartengebühren für Personen mit Wohnsitz und Geschäftssitz in Bern verzichtet.
5.	Mitte	Es sei die Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge mit Elektroantrieb in den nächsten 5 Jahren entsprechend dem zu erwartenden Anstieg an Fahrzeugen mit alternativem Antrieb anzupassen.

<i>Gebührenreglement neu</i>	<i>Anträge</i>
<p>1. Zentrale Dienste <b>1.1 (aufgehoben)</b></p>	
<p>4. (unverändert) 4.2 (unverändert)</p> <p><b>4.2.9.4</b> <b>Foodtrucks, pro Tag und Standort, mit Ausnahme von Foodtrucks an offiziellen Waren- und Wochenmärkten oder im Rahmen von Veranstaltungen</b> <b>50.00</b></p>	
<p>4.3 Einwohnerdienste, Migration und Fremdenpolizei</p> <p>[...]</p> <p><b>4.3.4 Hundetaxe pro Jahr</b> <b>Gestützt auf Artikel 13 des kantonalen Hundegesetzes vom 27. März 2012) wird eine Hundetaxe erhoben. Taxpflichtig sind die Hundehalterinnen und Hundehalter, welche am 1. August in der Stadt Bern Wohnsitz haben.</b></p> <p><b>Die Hundetaxe beträgt mindestens Fr. 100.00 und höchstens Fr. 200.00. Der Gemeinderat legt die Höhe der Taxe durch Verordnung fest. Die Höhe der Taxe ist für alle Hunde gleich.</b></p> <p><b>Zusätzlich zu den Ausnahmen in Artikel 13 Absatz 3 des kantonalen Hundegesetzes sind folgende Hunde von der Hundetaxe befreit:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Rettungshunde</b></li> <li>- <b>Therapiehunde</b></li> <li>- <b>Polizeihunde</b></li> <li>- <b>Militärhunde</b></li> <li>- <b>Botschaftshunde</b></li> </ul> <p><b>Der Gemeinderat legt die Voraussetzungen für den entsprechenden Nachweis fest.</b></p>	<p><b>SVP, Simone Machado (GaP):</b> 4.3.4. Auf die Erhebung einer Hundetaxe wird verzichtet.</p> <p><b>Eventualantrag SVP, Simone Machado (GaP):</b> 4.3.4 Auf die Erhöhung der Hundetaxe wird verzichtet.</p> <p><b>Minderheitsantrag FSU:</b> 4.3.4: [...]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rettungshunde</li> <li>- Therapiehunde</li> <li>- <del>Polizeihunde</del></li> <li>- <del>Militärhunde</del></li> <li>- <del>Botschaftshunde</del></li> </ul> <p>Der Gemeinderat legt die Voraussetzungen für den entsprechenden Nachweis fest.</p>
<p>4.9.1 Parkkartengebühr für Personen mit Wohnsitz oder Geschäftssitz in Bern;</p> <p><b>a. pro Monat für Fahrzeuge mit (teilweise) fossilem Antrieb, namentlich Diesel, Ben-</b></p>	<p><b>Minderheitsantrag FSU:</b> 4.9.1: Parkkartengebühr für Personen mit Wohnsitz oder Geschäftssitz in Bern;</p> <p><b>a. pro Monat (Mindestdauer: 3 Monate) <del>Tarif/Franken</del></b></p>

- zin oder Hybrid (Mindestdauer: 3 Monate)  
41.00
- b. pro Jahr für Fahrzeuge mit (teilweise) fossilem Antrieb, namentlich Diesel, Benzin oder Hybrid  
492.00
- c. pro Monat für Fahrzeuge mit einem alternativen Antrieb, namentlich Elektroantrieb, Biogas oder Wasserstoff (Mindestdauer: 3 Monate)  
32.00
- d. pro Jahr für Fahrzeuge mit einem alternativen Antrieb, namentlich Elektroantrieb, Biogas oder Wasserstoff  
384.00

- ~~60.00 41.00 22.00~~
- b. pro Monat für Fahrzeuge, die nicht in ein gewöhnliches Parkfeld passen oder ein Leergewicht von über 1800 Kilogramm aufweisen  
~~100.00 41.00 22.00~~
- c. Für Personen mit geringem Einkommen, die dringend auf ein Fahrzeug angewiesen sind, wird die Parkkartengebühr um 50% reduziert.

*Monatsparkkarten werden für eine Mindestdauer von 3 Monaten ausgestellt.*

*Die Gebühr für eine Jahresparkkarte beträgt das 12-fache der Gebühr für eine Monatsparkkarte.*

**GLP/JGLP:**

4.9.1

Parkkartengebühr für Personen mit Wohnsitz oder Geschäftssitz in Bern;

a. pro Monat für Fahrzeuge mit (teilweise) fossilem Antrieb, namentlich Diesel, Benzin oder Hybrid (Mindestdauer: 3 Monate)  
~~41.00~~ **44.00**

b. pro Jahr für Fahrzeuge mit (teilweise) fossilem Antrieb, namentlich Diesel, Benzin oder Hybrid  
~~492.00~~ **528.00**

c. pro Monat für Fahrzeuge mit einem alternativen Antrieb, namentlich Elektroantrieb, Biogas oder Wasserstoff (Mindestdauer: 3 Monate)  
~~32.00~~ **22.00**

d. pro Jahr für Fahrzeuge mit einem alternativen Antrieb, namentlich Elektroantrieb, Biogas oder Wasserstoff  
~~384.00~~ **264.00**

**Mitte:**

4.9.1

Parkkartengebühr für Personen mit Wohnsitz oder Geschäftssitz in Bern;

a. [unverändert]

b. [unverändert]

c. pro Monat für Fahrzeuge mit einem alternativen Antrieb, namentlich Elektroantrieb, Biogas oder Wasserstoff (Mindestdauer: 3 Monate)  
~~32.00~~ **0.00**

d. pro Jahr für Fahrzeuge mit einem alterna-

tiven Antrieb, namentlich Elektroantrieb, Biogas oder Wasserstoff

~~384.00~~ **0.00**

**Marcel Wüthrich (GFL):**

Ziffer 4.9.1

Parkkartengebühr für Personen mit Wohnsitz oder Geschäftssitz in Bern;

a. pro Monat für Fahrzeuge mit (teilweise) fossilem Antrieb, namentlich Diesel, Benzin oder Hybrid (~~Mindestdauer: 3 Monate~~)  
Tarif/Franken: 41.00

~~b. pro Jahr für Fahrzeuge mit (teilweise) fossilem Antrieb, namentlich Diesel, Benzin oder Hybrid  
492.00~~

c. pro Monat für Fahrzeuge mit einem alternativen Antrieb, namentlich Elektroantrieb, Biogas oder Wasserstoff (~~Mindestdauer: 3 Monate~~)  
Tarif/Franken: 32.00

d. **[Bst. d streichen]**

e. ***pro Monat für Fahrzeuge egal welchen Antriebs, von welchen für andere Verkehrsteilnehmende, insbesondere für Velofahrende und Zufussgehende, übermässige Gefahren ausgehen***  
Tarif/Franken: **60.00**

***Monatsparkkarten werden für eine Mindestdauer von 3 Monaten ausgestellt.***

***Die Gebühr für eine Jahresparkkarte beträgt das 12-fache der Gebühr für eine Monatsparkkarte.***

SVP:

4.9.1

Die Parkkartengebühren für Personen mit Wohnsitz und Geschäftssitz in Bern seien unverändert zu belassen.

**Ergänzungsantrag Marcel Wüthrich (GFL) zu Antrag Marcel Wüthrich (GFL) Ziffer 4.9.1:**

4.9.2

Parkkartengebühr für andere gleichermassen Betroffene

a. pro Monat (~~Mindestdauer: 3 Monate~~) für ***Fahrzeuge mit (teilweise) fossilem Antrieb, namentlich Diesel, Benzin oder Hybrid***

Tarif/Franken: **80.00** ~~66.00~~

	<p>b. <del>pro Jahr</del> <del>660.00</del> <b>pro Monat für Fahrzeuge mit einem alternativen Antrieb, namentlich Elektroantrieb, Biogas oder Wasserstoff</b> <b>Tarif/Franken: 66.00</b></p> <p>c. <b>pro Monat für Fahrzeuge egal welchen Antriebs, von welchen für andere Verkehrsteilnehmende, insbesondere für Velofahrende und Zufussgehende, übermässige Gefahren ausgehen</b> <b>Tarif/Franken: 100.00 <del>66.00</del></b></p> <p><b>Monatsparkkarten werden für eine Mindestdauer von 3 Monaten ausgestellt. Die Gebühr für eine Jahresparkkarte beträgt das 12-fache der Gebühr für eine Monatsparkkarte.</b></p>
<p>5. SCHUTZ UND RETTUNG BERN: Sanitätspolizei</p> <p><b>Die Kosten für Leistungen der Sanitätspolizei bemessen sich nach der Tarifstruktur der bestehenden Vereinbarungen betreffend Tarif für Primär- und Sekundärtransporte und -einsätze zwischen Schutz und Rettung Bern und den jeweiligen Krankenversicherungen.</b></p>	
<p>7.2 Logistik und Infrastruktur</p>	
<p>12. (unverändert) <b>12.3 (aufgehoben)</b></p>	
<p>12.4 Zivilschutz <b>12.4.1 (aufgehoben)</b></p> <p><b>12.4.2 (aufgehoben)</b></p> <p>12.4.3 <del>Erstmalige</del> Schutzraumkontrolle 100.00-520.00</p>	
<p>12.7.6 Einsichtnahme in das Mikrofilm-Archiv 12.7.6.1 Grundgebühr für Einsichtnahme <b>(inkl. 5 Kopien/Scans)</b> <b>50.00</b></p> <p><b>12.7.6.2 (aufgehoben)</b> <b>12.7.6.3 (aufgehoben)</b> <b>12.7.6.4 ab 6 Kopien/Scans</b> <b>Zeittarif II</b></p>	

Kommissionssprecher *Michael Sutter* (SP): Beim vorliegenden Geschäft geht es um eine Teilrevision des Gebührenreglements, genauer um die Tarife der SUE. Kernstück der Vorlage ist die Tarifierhöhung bei den Parkkarten für Anwohnende. Daneben sind verschiedene kleinere Anpassungen aufgrund des Sparpakets FIT II, aufgrund von Änderungen im übergeordneten Recht sowie von Anpassungen an die Digitalisierung enthalten. Sämtliche Änderungen betreffen den Anhang III des Gebührenreglements. Beim Polizeiinspektorat wird die Hundetaxe von den zentralen Diensten zu den Einwohnerdiensten verschoben. Für die Hundetaxe wird unverändert eine Bandbreite von 100 bis 200 Franken festgelegt. Die genaue Höhe bestimmt weiterhin der Gemeinderat per Verordnung. Materiell ist folgende Anpassung vorgesehen: Bis jetzt sind Hilfs- und Begleithunde durch das kantonale Hundegesetz von der Hundetaxe befreit, beispielsweise Blindenhunde. Rettungshunde sind aufgrund des städtischen Gebührenreglements bereits heute von der Taxe befreit. Der Gemeinderat beantragt, dass neu auch Therapiehunde, Polizei-, Militär- und Botschaftshunde von der Taxe befreit werden sollen mit der Begründung, dass die Ausnahmen an die Regelungen in den umliegenden Gemeinden und in den grösseren Städten im Kanton Bern angeglichen werden sollen. Ebenfalls beim Polizeiinspektorat ist die Erhöhung der Gebühren für die «Anwohnendenparkkarte» angesiedelt. Dieses Thema gab bereits in der Vergangenheit Anlass zu zahlreichen regen Diskussionen. Der Gemeinderat beantragt hierzu eine Erhöhung des bisherigen Tarifs von 264 Franken pro Jahr auf 492 Franken pro Jahr für Fahrzeuge mit einem fossilen oder teilweise fossilen Antrieb und auf 384 Franken pro Jahr für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb. Keine Tarifierhöhung und damit auch keine Unterscheidung nach Antriebsart ist für «Handwerker- und Gewerbeparkkarten» vorgesehen, die weiterhin 264 Franken pro Jahr kosten sollen. Des Weiteren werden die Tarife nicht erhöht für Parkkarten für Geschäftsinhaber\*innen und für Personen, die gleichermassen betroffen sind wie die Anwohnenden. In diese Kategorie gehören beispielsweise Wochenaufenthalter\*innen oder Personen, die ein Geschäftsfahrzeug auf ihre Privatadresse registriert haben. Der Tarif für diese Parkkarten soll bei 660 Franken pro Jahr belassen werden.

Als Hauptbegründung für die Erhöhung wird angeführt, dass im Rahmen des Massnahmenpakets FIT II eine Erhöhung der Parkkartentarife für Anwohnende beschlossen wurde. Eine solche Erhöhung entspricht aber auch einer langjährigen politischen Forderung, weil der geltende Tarif von lediglich 72 Rappen pro Tag sehr tief bemessen ist und seit langer Zeit keine Erhöhung mehr vorgenommen wurde. Mit unterschiedlichen Tarifen für fossil und nicht-fossil angetriebene Fahrzeuge sollen die ökologischen Ziele der Stadt Bern berücksichtigt werden und es soll zur Erreichung der Ziele des städtischen Klimareglements respektive zu den Pariser Klimazielen beigetragen werden. Als alternative Antriebe werden explizit Fahrzeuge mit Elektro-, Biogas- oder Wasserstoffantrieb angeführt. Für die Erbringung des Beweises, dass tatsächlich Biogas und nicht Erdgas getankt wird, muss beim Kauf der Parkkarte ein entsprechendes Zertifikat von EWB beigelegt werden. Wie dies in der Praxis konkret funktionieren soll und Missbräuche ausgeschlossen werden können, konnte in der FSU noch nicht abschliessend geklärt werden. Dafür gibt es noch eine zweite Lesung. Die neu geplanten Gebühren mit Lenkungscharakter sind grundsätzlich zulässig. Die Gebühren dürfen dabei die effektiven Kosten übersteigen, falls dies vom Gesetzgeber so gewollt ist. Das ist der Fall, da gemäss Artikel 11 des Gebührenreglements Gebühren mit Lenkungscharakter explizit vorgesehen sind. Die direkten Kosten, die ein Parkplatz für die Stadt verursacht, werden auf 1500 Franken pro Jahr geschätzt. Hinzu kommen externe, indirekte Kosten von geschätzten 2000 Franken. Der Preisüberwacher liess sich verlauten und macht in seiner Stellungnahme folgendes geltend: Erstens rügt er, dass er vor der Gebührenerhöhung nicht angehört wurde. Dazu muss festgehalten werden, dass die Erhöhung erst vom Stadtrat beschlossen wird, allenfalls sogar erst von der Stimmbevölkerung, und die Vorlage dem Preisüberwacher bereits vor der Behandlung in der FSU zur Stellungnahme unterbreitet worden ist. Materiell empfiehlt

er, den Tarif auf höchstens 400 Franken pro Jahr festzusetzen, weil dies ungefähr dem Durchschnitt der Tarifhöhe in Schweizer Kantonshauptorten entspreche. Es liegen verschiedene Vergleiche hierzu vor, nachzulesen beispielsweise im Vortrag des Gemeinderats. Je nachdem, was genau miteinander verglichen wird, kommen durchaus unterschiedliche Resultate heraus. Zum Vergleich mit den Kantonshauptorten: Die Situation in Bern unterscheidet sich wahrscheinlich fundamental von der Situation in Stans oder Herisau. Die durchschnittliche Tarifhöhe in den grösseren Schweizer Städten beträgt fast 500 Franken, wenn bei Luzern und Zürich die geplanten höheren Tarife berücksichtigt werden. Auch die Argumentation, dass der Tarif maximal einem Durchschnittswert entsprechen sollte, ist so eine Sache. Wenn sich diese Städte mit höheren Tarifen dem Durchschnitt anpassen müssten, würde der Durchschnitt wiederum stetig sinken, was weitere Anpassungen zur Folge hätte. In der Folge würde wiederum der Durchschnitt sinken usw. Umgekehrt steigt der Durchschnitt, wenn eine Stadt ihre Tarife erhöht. Als Richtwert ist ein solcher Durchschnittswert nur bedingt tauglich. Der Preisüberwacher hält weiter fest, dass der Tarif die direkten Kosten nicht übersteigen dürfe. Die direkten Kosten liegen wie erwähnt bei 1500 Franken pro Parkplatz pro Jahr. Eine Erhöhung der Tarife an sich wird nicht kritisiert, der Preisüberwacher rügt aber zusätzlich die Begründung, dass mit der Änderung höhere Einnahmen generiert werden sollen. Das wird vom Gemeinderat als Hauptbegründung angeführt, es gibt aber auch zahlreiche weitere Gründe, um die Tarife für die Parkkarten zu erhöhen: Die Tarife wurden seit langem nicht mehr angepasst, im Vergleich zu anderen Städten sind sie sehr tief und könnten falsche Anreize setzen. Zu den weiteren Punkten des Reglements: Vorgesehen ist die Einführung eines Gebührentatbestandes für sogenannte Foodtrucks. Der Gemeinderat hat einen Pilotbetrieb für ein Foodtruck-Konzept beschlossen. Während eines Jahres sollen verschiedene Plätze für solche Trucks zur Verfügung gestellt werden und das Pilotprojekt soll aufzeigen, ob die Standorte geeignet sind und das Konzept praxistauglich ist. Dafür muss ein neuer Gebührentatbestand geschaffen werden, damit die Foodtrucks auf vordefinierten Standorten auf öffentlichem Grund aufgestellt werden dürfen. Ausgenommen sind Foodtrucks im Rahmen des Waren- und Wochenmarkts und des Zibelemärts oder ähnliche Angebote im Rahmen von Foodfestivals oder dergleichen. Der Tarif pro Truck und Tag soll 50 Franken betragen.

Im Bereich Schutz und Rettung ist vorgesehen, dass in Anhang III die Gebühren für das Abschleppen von Fahrzeugen zu streichen ist, weil der entsprechende Gebührentatbestand bereits zu einem früheren Zeitpunkt aus dem Reglement gestrichen worden ist. Weiter soll der Gebührentarif für die Sanitätspolizei neu und allgemeiner formuliert werden, namentlich ohne die konkreten Vertragsabschlüsse mit den Versicherungen explizit zu erwähnen. Zudem werden die Begriffe «Quartieramt» und «Armee» durch «Logistik» und «Infrastruktur» ersetzt. Beim ersten Begriff handelt es sich um einen formellen Nachvollzug, beim zweiten um einen Ersatz eines veralteten Begriffs. Beim Bauinspektorat werden Gebührentatbestände zur Erhaltung von Wohnraum aufgehoben. Dies, weil das kantonale Gesetz über die Erhaltung von Wohnraum (WERG) und damit die dazugehörige Kommission aufgehoben worden sind. Die Prüfung von Wohnraumerhaltung erfolgt aktuell im Rahmen der Baubewilligungsverfahren und ist in der Grundgebühr bereits enthalten. Bezüglich Schutzraumbauten ist vieles in die Kompetenz des Kantons übergegangen. Einzig noch die Schutzraumkontrolle liegt in der Kompetenz der Gemeinden. Dementsprechend sollen die Tarife angepasst, respektive gestrichen werden. Schliesslich werden auch die Gebühren für die Einsichtnahme ins Mikrofilmarchiv angepasst. Neu sollen in der Grundgebühr bereits fünf Scans enthalten sein, im Gegenzug wird die Grundgebühr auf 50 Franken erhöht. Der Grund dafür liegt darin, dass die meisten Daten mittlerweile digital übermittelt werden und man keine Papierkopien mehr bezieht. Die beantragte Teilrevision des Gebührenreglements unterliegt dem fakultativen Referendum. In der Kommission hat vor allem die Erhöhung der Parkkartentarife – ein bisschen weniger die Hundetaxe – zu langen und sehr intensiven Diskussionen geführt. Auch heute liegen diverse Anträge

dazu vor. Ich nehme an, dass wir die Argumente und Positionen, die in der Kommission dargelegt wurden, heute oder in der nächsten Sitzung noch ausführlich zu hören bekommen werden. Die FSU empfiehlt Ihnen mit 8 Ja- zu 2 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen dem revidierten Reglement zuzustimmen. Anträge der Kommissionsmehrheit liegen keine vor.

*Regula Bühlmann* (GB) für die Kommissionsminderheit FSU: Ich vertrete zwei Kommissionsminderheitsanträge zur Revision des Gebührenreglements. Der erste Antrag betrifft den Punkt 4.3.4 zu den Hundetaxen. Die Kommissionsminderheit ist der Ansicht, dass Hunde, die der Verteidigung dienen, wie beispielsweise Polizeihunde, nicht in dieselbe Kategorie fallen dürfen, wie Hunde, die Menschen mit Beeinträchtigung und Rettungspersonal unterstützen. Wir beantragen deshalb, dass diese von der Gebührenbefreiung ausgenommen werden. Nochmals anders liegt der Fall bei den Botschaftshunden. Man kann dafür oder dagegen sein, dass sie von der Hundetaxe befreit werden. Fakt ist, dass übergeordnetes Recht diese Hunde von der Hundetaxe ausnimmt, genauso wie die Blindenhunde. Es ist sinnlos, ins Gebührenreglement zu schreiben, dass Botschaftshunde von der Hundetaxe ausgenommen sind. Wir bitten Sie um Unterstützung dieses Antrags.

Beim zweiten Antrag geht es um die Gebühren für die «Anwohner\*innenparkkarte». Die Kommissionsminderheit ist der Meinung, dass diese Gebühren im Antrag des Gemeinderats massiv zu günstig ausfallen. Ein Parkplatz kostet die Stadt – wo vorgängig ausgeführt wurde – pro Jahr 1 500 Franken und dabei handelt es sich nur um die direkten Kosten. Ob als Anwohner\*in wie bisher 264 Franken oder neu 492 Franken bezahlt werden muss, spielt keine Rolle, kostendeckend sind beide Tarife nicht. Auch unser Vorschlag für normal grosse Autos monatlich 60 oder jährlich 720 Franken zu verrechnen, ist nicht kostendeckend, aber es ist ein Schritt in die richtige Richtung. Wir beantragen zudem, dass kein Unterschied zwischen verschiedenen Antrieben gemacht wird. Das Auto ist – wie überall – in der Stadt ein Klimaproblem. Autos stellen aber zusätzlich ein Sicherheits- und Platzproblem dar, das nicht mit einem Biogas- oder Elektroantrieb gelöst werden kann. Das Platzproblem wird zusätzlich durch die überdimensionierten Offroader und Wohnmobile im Winterschlaf verschärft. Anstelle eines Rabatts für Elektroautos fordern wir deshalb einen höheren Preis für Autos, die aufgrund ihrer Dimensionen nichts in der Stadt verloren haben. Aber weil uns klar ist, dass es Menschen mit wenig Geld gibt, die beruflich oder privat auf ein Auto angewiesen sind – vielleicht in Ausnahmefällen auch auf einen Offroader – schlagen wir Ihnen vor, dass diejenigen Personen einen Antrag auf Halbierung des Preises für die «Anwohner\*innenparkkarte» stellen können. Wenn der Gemeinderat der Meinung ist, dass er sich nachweisen lassen kann, wenn jemand ausschliesslich Biogas tankt oder ausschliesslich nachhaltig unterwegs ist, finden wir sicherlich auch einen Weg, um zu überprüfen, ob die Leute tatsächlich auf ein Auto angewiesen sind und in bescheidenen finanziellen Verhältnissen leben. Beispielsweise könnte dies über das Anrecht auf Prämienverbilligung geklärt werden. Wir bitten Sie, auch diesem Antrag zuzustimmen.

*Alexander Feuz* (SVP) zu den Anträgen der SVP (geteiltes Votum): Unser erster Antrag ist ein Nichteintretensantrag. Die Erhöhung ist fiskalisch begründet, man sagt, dass für die Stadt Bern Mehrerträge generiert werden sollen. Die Stadt Bern hat zu wenig Geld. Sogar in den Spar-massnahmen wurde die Gebührenerhöhung damit begründet, dass man mehr Geld einnehmen müsse. Das geht meiner Meinung nach nicht an. Wir haben ein Äquivalenzprinzip und das besagt, dass es sich hierbei um Gebühren handelt, die nicht einfach ad libitum erhöht werden können, gerade so, wie es die Stadt gerne hätte. Man kann nicht einfach die Gebühren erhöhen, wenn einem weniger Geld zur Verfügung steht. Das ist nicht zulässig und es gibt verschiedene Finanzexperten, die ein solches Vorgehen als heikel bezeichnen – Michael Aebersold sollte dies bekannt sein. Ich erachte das Vorgehen als unzulässig. Nachdem Sie



die Gebührenerhöhung bereits als Sparmassnahme sehr gut begründet haben, ist für mich der Beweis erbracht, dass es sich hier nicht um eine simple Anpassung an die Teuerung handelt, sondern um ein Abkassieren und ein Schröpfen der Leute mit einem Auto. Das ist nicht zulässig und wir beantragen Nichteintreten.

Zu Antrag 2: Wenn Sie es mir nicht glauben wollen, sollte zumindest ein anerkannter Professor oder Gutachter einer ausserkantonalen juristischen Fakultät beauftragt werden, die Frage der Zulässigkeit dieses Vorgehens zu klären. Sehr wahrscheinlich wird dieser zum Schluss kommen, dass die Gebührenerhöhung zu hoch ist. Anstatt sich als Stadt Bern in mehrere Prozesse mit Leuten zu verstricken, die die Sache anfechten – sei es abstrakte oder konkrete Normenkontrolle – wäre es einfach, dies vorgängig zu klären. Man kann anbringen, dass ein Professor voreingenommen ist. Wir haben bereits von Seiten des Preisüberwachers die Rückmeldung erhalten, dass das Vorgehen nicht angehe. Entsprechend haben wir den Antrag präzisiert und verlangen kein neues Gutachten des Preisüberwachers, sondern ein Ergänzungsgutachten, worin Stellung genommen wird zu den Ausführungen des Gemeinderats, ob das Vorgehen zulässig ist oder nicht. Das wird zum Vergleich zu Antrag 2 weniger hohe Kosten verursachen. Sie sind dem Steuerzahler schuldig, dass zumindest der Preisüberwacher einbezogen wird. Seien Sie konsequent, liebe Kollegen der linken Ratshälfte, Sie wissen, wer die Präsidentin des Konsumentenschutzes ist – es ist kein SVP-Mitglied. Wenn Sie konsequent sind und sich für Ihre Leute einsetzen wollen – das sind auch die Arbeiter in Bümpliz –, dann müssen Sie diesem Antrag und auch den anderen Anträgen zustimmen. Die SVP ist viel sozialer, als Sie denken.

*Thomas Fuchs* (SVP) zu den Anträgen der SVP (geteiltes Votum): In Antrag 4 fehlt ein Wort, es geht um die «Erhöhung» der Parkkartengebühren. Wir bitten darum, diese Vorlage an den Gemeinderat zurückzuweisen mit dem Verzicht auf eine Erhöhung der Parkkartengebühren. Die Idee ist also nicht, dass es keine Gebühren gibt – das wäre natürlich der Idealfall, der aber nicht mehrheitsfähig wäre.

Wir sind der Meinung, dass ganz auf die Hundesteuer verzichtet werden muss. Das ist eine Steuer, die ursprünglich für die höheren Gesellschaftsschichten eingeführt wurde. 1812 musste man im Kanton Thurgau für einen Hund zwei Gulden bezahlen. 2010 wurde auf eidgenössischer Ebene ein Hundegesetz abgelehnt, seither macht jeder Kanton etwas Eigenes. Letztendlich handelt es sich um eine Luxussteuer, die eigentlich sinnlos ist. Das zeigt sich auch daran, dass in Frankreich 1979 die Hundetaxe gestrichen wurde und in England – wo es sehr viel mehr Hunde gibt als in der Schweiz – 1990, in Schweden 1995. In der Schweiz gibt es sie weiterhin und mit dem Hundegesetz wurde es noch komplizierter, vermutlich ist es sogar komplizierter als eine Einbürgerung. Es wird alles festgelegt, beispielsweise wie viele Hunde man pro Haushalt halten darf. Wir sind der Meinung, dass das nicht mehr zeitgemäss ist, weil auch nicht mehr derselbe Aufwand entsteht wie früher. In dem Sinn bitten wir darum, die Gebühr aufzuheben oder aber zumindest nicht zu erhöhen. Es stellt sich zusätzlich die Frage, warum es keine Katzentaxe oder -steuer gibt, und was passieren würde, wenn man die Katzen- oder Hundesteuer hinterzieht? Bis 2011 musste man seinen Hund in diesem Fall einschläfern lassen. Letztmals war dies im Berner Jura der Fall, da damals bemerkt wurde, dass es keine Handhabung gab für diesen Fall. Heute wissen wir, dass es nichts mehr mit höheren Gesellschaftsschichten zu tun hat. Ich bitte Sie, die Hundetaxe aufzuheben oder zumindest nicht zu erhöhen. Sie haben sonst genügend Möglichkeiten, den Leuten das Geld aus dem Sack zuziehen.

*Milena Daphinoff* (Mitte) zu den Anträgen der Mitte-Fraktion: Wir entschuldigen uns für die verspätete Einreichung der Anträge. Ich hoffe, Sie haben trotzdem Zeit gefunden, die Anträge vorgängig anzuschauen. Es handelt sich bei der Teilrevision um ein Gebührenreglement und

wir haben uns heute Abend primär über die Höhe der Tarife unterhalten. Ich möchte einen Schritt zurück machen und sagen, dass es uns hier grundsätzlich um die Schaffung eines Anreizsystems zur Förderung der Elektromobilität geht. Es geht um unsere Vision von Bern als führende Stadt der Autos mit Elektroantrieb. Es geht uns aber auch um unsere Haltung zum MIV allgemein. Wir sind der Meinung, dass das Auto nicht aus der Stadt verschwinden wird, sondern wir die Aufgabe haben, diesbezüglich in Richtung einer nachhaltigen Mobilität zu steuern und zu lenken. Bern soll federführend werden in diesem Zusammenhang. Wie ist das möglich? Es ist banal, der Mensch funktioniert über Anreize und kauft sich nur ein Auto mit Elektroantrieb, wenn es die entsprechende Ladeinfrastruktur gibt und das Auto einen gewissen Vorteil für ihn hat. Das Gebührenreglement bietet uns die Chance, dieses Anreizsystem zu schaffen. Bereits vor zwei Jahren haben wir die gleiche Forderung in Form einer Motion eingereicht. Diese wurde glücklicherweise erheblich erklärt und angenommen. Sie ist die Grundlage des heutigen Antrags zum Gebührenreglement. Es geht uns darum, dass die Parkkarten für emissionsfreundliche Autos gratis sind und für alle anderen 492 Franken kosten. Dadurch kann die Stadt Einnahmen generieren und es wird grundsätzlich ein neuer Anreiz geschaffen. Dies funktioniert aber nur, wenn die entsprechende Infrastruktur vorhanden ist. Entsprechend möchten wir ein Roll-out der entsprechenden Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund sicherstellen. Das wird sehr wahrscheinlich eine Anpassung des Leistungsvertrags mit EWB bedingen, was wir zu gegebener Zeit in Angriff nehmen werden. Heute möchten wir das Fundament dafür legen.

*Maurice Lindgren* (GLP) zu den Anträgen der Fraktion GLP/JGLP: Wir verlangen, dass die Kosten für die «Anwohnerparkkarte» für Fahrzeuge mit fossilfreiem Antrieb auf dem heutigen Niveau von 264 Franken verbleibt und für ganz oder teilweise fossilbetriebene Fahrzeuge der Preis pro Jahr auf 528 Franken verdoppelt werden soll. Der Gemeinderat geht mit seinem Vorschlag in die richtige Richtung, allerdings mit Blick auf das Klima zu wenig weit und wir stellen deshalb unsere Forderung. Der Klimawandel ist die grösste Herausforderung unserer Generation und wir benötigen eine Erhöhung der Gebühren, die möglichst klimawirksam ist. Für die Dekarbonisierung des MIV verfügt die Stadt Bern bei den Parkgebühren über einen der wenigen wirksamen Hebel auf Stadtebene. Seriöse Studien belegen klar die Vorteile der Elektromobilität bezüglich CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Zudem werden beispielsweise die Batterien laufend weiterentwickelt, auch in ökologischer Hinsicht bezüglich Energiedichte, Reduktion der Anteile Kobalt etc. Weiter wird der Strommix der Schweiz zur Aufladung der Autos mit dem Vollzug der Energiewende ebenfalls laufend grüner. Nebenbei haben alternative Antriebe eine ganze Reihe weiterer Vorteile wie weniger Lärm und den Wegfall von lokalen Schadstoffemissionen wie Stickoxid (NO<sub>x</sub>), das bekanntlich krebserregend ist. Der Anteil von Fahrzeugen ohne fossile Energieträger ist leider weiterhin klein und das wird sich auch nicht von heute auf morgen ändern. Deswegen sind klare Anreize zentral und es braucht weitreichendere Massnahmen als die vom Gemeinderat vorgeschlagenen. Das Nebenziel des Gemeinderats, mehr Einnahmen zu erzielen, wird mit unserem ökologischen Vorschlag ebenfalls erreicht, beziehungsweise sogar übertroffen. Die grundsätzlichen Bedenken des Preisüberwachers teilen wir nicht, weil auch unser Vorschlag für teurere «Anwohnerparkkarten» weit unter den Kosten von 1 500 Franken liegt, die die Erstellung, der Betrieb und der Unterhalt von Parkfeldern verursachen. Wir bleiben bei einem sozialverträglichen und de facto subventionierten Regime von Parkplätzen, dies als Randbemerkung zu den Anträgen, die das Parkieren noch günstiger machen wollen. Zu den anderen Anträgen nehmen wir in der zweiten Lesung dieses Geschäfts ausführlich Stellung.

*Marcel Wüthrich* (GFL) zu seinen Anträgen: Im Rahmen der Gebührentarife muss es möglich sein, über SUVs – Sports Utility Vehicles – in der Stadt Bern zu diskutieren. Höhere Gebühren

für eine neue Kategorie für SUVs soll eine gewisse Lenkungswirkung entfalten. Es ist so, dass die Annehmlichkeiten und die Sicherheit der SUVs sehr einseitig verteilt sind, nämlich positiv für diejenigen, die im SUV sitzen und negativ für diejenigen, die sich ausserhalb des Fahrzeugs befinden. Die SUVs sind bekanntlich sehr gross und passen meist nicht einmal in die aufgemalten Parkfelder. SUVs sind in unserer Stadt und besonders auf unseren schmalen Quartierstrassen deplatziert und unterlaufen die Velooffensive. Wie in allen Autos, sitzt in einem SUV meistens nur eine Person, diese hat aber mindestens zwei Tonnen Material um sich herum. Die Fahrzeuge «saufen» – dem Namen entsprechend – auch viel Treibstoff. Es geht mir aber nicht primär um den Klimaeffekt des damit verbundenen hohen CO<sub>2</sub>-Ausstosses. Es ist vielmehr der Fall, dass insbesondere von Motorfahrzeugen mit massiver Frontpartie ein übermässiges Verletzungsrisiko ausgeht, im Speziellen auch für Kinder. Wenn es zu einem Unfall kommt, ist dieser meist heftig. Die erhebliche Zunahme dieser schweren, breiten und grossen Fahrzeuge im Stadtverkehr erzeugt für schwächere Verkehrsteilnehmer ein Gefühl von weniger Sicherheit und hindert Teile der Bevölkerung gar daran, zumindest teilweise aufs Velo umzusteigen.

Ich gebe zu, eine rechtliche Definition für SUVs zu finden, ist schwierig. Genau deshalb stelle ich diesen Antrag mit einer Definition, die an die Offroader-Initiative der jungen Grünen angelehnt ist. Der Antrag soll dazu dienen, dem Gemeinderat die Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Des Weiteren erhoffe ich mir, dass wir in der FSU zuhänden der zweiten Lesung allenfalls eine juristisch zulässige Definition vorschlagen können. Meine gewählte Definition umfasst SUVs als Fahrzeuge, von denen für andere Verkehrsteilnehmende, insbesondere für Velofahrende und zu Fuss gehende Personen, übermässige Gefahren ausgehen.

Zum zweiten Antrag zu Punkt 4.9.2: Anders als in den Papierunterlagen steht, handelt es sich hierbei nicht um einen Eventualantrag zu 4.9.1, sondern um einen gewöhnlichen oder allenfalls um einen Ergänzungsantrag. Es geht darum, dass auch für andere, gleichermassen Betroffene – das ist Juristendeutsch – die Tarife in einem ähnlichen Masse angepasst werden sollen wie unter Punkt 4.9.1, also wie für Personen mit Wohn- oder Geschäftssitz in Bern. Insgesamt bezahlt die Stadt einen hohen Preis für die zirkulierenden SUVs, und mit der zusätzlichen Kategorie mit höheren Parkkartengebühren soll ein kleines Zeichen gesetzt werden.

### **Beschluss**

Der Stadtrat unterbricht die Beratung des Geschäfts und verschiebt das Geschäft auf eine spätere Sitzung.

**Protokoll 03**

**Auszug Beratung Gebührenrelgement, 1. Lesung**

**Stadtratssitzung**

**Donnerstag, 03.02.2022, 17.00 Uhr und 20.30 Uhr**

**Rathaus, Grossratssaal**

---

2021.SUE.000033

**8 Fortsetzung vom 27. Januar 2022: Gebührentarif der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie: Reglement vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung**

**durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement; GebR; SSSB 154.11); Teilrevision; 1. Lesung**

*Milena Daphinoff* (Mitte) für den Motionär: Ich spreche für die Motion Daphinoff, die 2019 von meinem Bruder eingereicht wurde, und bei der ich Miteinreichende bin. Es geht darin um emissionsabhängige, abgestufte Tarife für die Parkkartengebühren. Wir haben bereits damals gewünscht und gefordert, dass man ein abgestuftes Anreizsystem einführt und sind sehr glücklich darüber, dass dieses Anreizsystem nun eingeführt und die Motion angenommen wird, auch wenn wir uns gewünscht hätten, dass mit den Gebühren nicht gespielt wird und diese nicht grundsätzlich verteuert werden. Wir sind aber gewillt, diese Kröte zu schlucken, sofern man beim Gebührenreglement einen Schritt weitergeht und das Anreizsystem wirklich auslotet, indem die Parkkarten für Elektromobilität gratis gemacht werden und so ein grosser Schritt in Richtung Förderung der Elektromobilität gemacht wird.

Wir sind sehr zufrieden damit, dass es in Zukunft emissionsabhängige Parkgebühren geben wird, weil wir glauben, dass Elektromobilität in unserer Stadt einen grossen Stellenwert einnehmen wird. Es geht darum, das Auto in der Stadt weiterhin zu ermöglichen, da es Menschen gibt, die darauf angewiesen sind. Sie sollen Auto fahren, aber das Auto soll sauber sein. Eine Lenkung ist möglich, indem Gebühren abgestuft werden.

Fraktionserklärungen

*Michael Sutter* (SP) für die Fraktion SP/JUSO: Die SP/JUSO-Fraktion begrüsst die vorliegende Revision des Gebührenreglements. Eine Erhöhung der sehr günstigen Parkkarten für Anwohnende ist überfällig, das nicht einzig aus finanziellen Überlegungen, wie dies vom Gemeinderat begründet wird. Vielmehr handelt es sich um einen positiven Nebeneffekt dieser Erhöhung. Der öffentliche Raum in der Stadt ist knapp und parkierte Autos nehmen viel Platz ein. Platz, der im Interesse der wachsenden, autolosen Mehrheit umgenutzt werden könnte. Es ist zusätzlich eine Frage der Sicherheit, wenn immer grössere und breitere Autos im Weg herumstehen. Der Preis für die exklusive Nutzung des Raumes, der uns allen gehört, muss angemessen sein. Für die SP/JUSO-Fraktion liegt dieser deutlich höher als heute. Es geht dabei auch darum, Anreize zu setzen, um private Abstellplätze und Tiefgaragen besser auszulasten und damit den öffentlichen Raum zu entlasten. Dafür müssen die Parkkartentarife hoch genug angesetzt werden. Es kann nicht sein, dass private Parkplätze an Pendler\*innen von auswärts vermietet werden, weil das Parkieren in der blauen Zone für Anwohnende massiv günstiger ist. 1 500 Franken kostet ein öffentlicher Parkplatz die Allgemeinheit jährlich, steuerfinanziert. Sogar der Antrag der FSU-Minderheit liegt also noch massiv unter diesen Kosten, macht aber einen grossen Schritt in Richtung Verursacherprinzip und Kostenwahrheit, die im Rat häufig hochgelobt wird. Die SP/JUSO-Fraktion unterstützt diesen Antrag FSU-Minderheit. 720 Franken sind immer noch günstiger als ein Jahresabo von Bernmobil. Zentral an diesem Antrag ist für uns, dass er Ausnahmen vorsieht für Leute mit tiefen Einkommen, die dringend auf ein Auto angewiesen sind, beispielsweise weil sie in Schichten arbeiten. In einer Stadt wie Bern mit einem ausgebauten ÖV-Netz, einem Veloverleihsystem und häufig kurzen Wegen sind aber nicht sehr viele Leute dringend auf ein Auto angewiesen, wie es die Bürgerlichen glauben oder behaupten. Für diejenigen, die wirklich darauf angewiesen sind, soll es Ausnahmen geben. Es geht nicht an, dass aufgrund dieser Personen die Tarife für alle möglichst tief gehalten werden. Wir unterstützen auch die «Lex Strassenpanzer», die in diesem Antrag enthalten ist. Immer häufiger sieht man grössere Offroader, die halb auf dem Trottoir parkieren müssen, weil sie nicht mehr in ein normales Parkfeld passen. Wo dies hin führen kann, sieht man in den USA, wo nicht wenige mittlerweile in regelrechten Monstertrucks herumfahren. Immer häufiger stehen auch Campingbusse und Wohnmobile über Mona-

te unbewegt auf den Quartierparkplätzen. Ein höherer Tarif für besonders schwere Fahrzeuge, die mehr Platz brauchen, erscheint uns deshalb sinnvoll. Um nicht wieder einen minutenlangen Werbespot für einen amerikanischen Milliardär auszulösen, formuliere ich es heute so: Unabhängig der Marke sind Elektrofahrzeuge heute im Durchschnitt signifikant teurer als vergleichbare Autos mit Benzinantrieb. Occasionen sind kaum zu finden. Diejenigen, die sich ein Elektrofahrzeug leisten können, zusätzlich mit günstigeren Parkkarten zu subventionieren, ist für uns nicht der richtige Weg. Weniger Platz brauchen die Elektrofahrzeuge nicht, weder fahrend noch stehend. Auch wenn der Nutzen für das Klima unbestritten und wichtig ist, leisten sie keinen Beitrag zur Lösung des Platzproblems, das der MIV in den Städten verursacht. Vor diesem Hintergrund mutet der Antrag der Mitte vollkommen realitätsfern an und wird an Absurdität nur noch vom Antrag der SVP überboten. Gratisparkplätze als Mittel zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität! Mit anderen Worten soll die grosse Mehrheit der Bevölkerung die Bequemlichkeit und den Komfort einer privilegierten Minderheit finanzieren. Anstatt in einem E-Auto herumzufahren, nützt es dem Klima viel mehr, wenn jemand gar kein Privatauto besitzt, wie dies in 57% der Haushalte in dieser Stadt der Fall ist. Das sollte eigentlich auch jenen klar sein, die eine massive Subventionierung von E-Fahrzeugen fordern.

Auch bei der Hundetaxe unterstützt die SP/JUSO-Fraktion grossmehrheitlich den FSU-Minderheitsantrag. Es geht dabei aber nicht um gute oder böse Hunde – wie in der FSU-Sitzung vermutet wurde –, sondern darum, dass es möglichst wenig Ausnahmen von der Taxe geben soll, beispielsweise für Hunde, die unverzichtbare Assistenzfunktionen erfüllen, wie es bei den Blindenhunden der Fall ist. Warum auch alle Diensthunde, die der Verteidigung dienen und sogar Botschaftshunde von dieser Taxe ausgenommen werden sollen, leuchtet uns nicht ein. Mit der Taxe sollen schliesslich die Kosten gedeckt werden, die diese Hunde verursachen, beispielsweise für Robidogs. Diese Kosten sind für alle Hunde gleicher Grösse in etwa gleich hoch, unabhängig davon, ob sie im Dienst stehen oder in einer Botschaft zuhause sind.

Die SP/JUSO-Fraktion stimmt der Reglementsrevision zu und lehnt alle Anträge – ausser denjenigen der FSU-Minderheit – aus den erwähnten Gründen ab. Viele Anträge sind sehr kurzfristig eingereicht worden, vielleicht findet sich in der FSU noch ein Kompromiss, der den verschiedenen Anliegen gerecht werden kann. Wir sind offen dafür.

*Florence Schmid* (FDP) für die Fraktion FDP/JF: Ich möchte zuerst Bezug nehmen auf das Postulat der Fraktion GFL/EVP, das die Regelungen zu den Besucherparkkarten revidieren möchte. Die Fraktion FDP/JF lehnt das Postulat ab. Besucherinnen und Besucher, die für 24 Stunden in der Stadt Bern zu Besuch bleiben, kommen meistens von sehr weit her, ansonsten würden sie ja wieder nachhause fahren. In der Schweiz ist das Strassennetz in einem Ausmass überlastet, dass die meisten, die von weither kommen, nicht ohne Not das Auto für die Fahrt wählen. Eine Zugfahrt ist immer gemütlicher und man ist viel schneller und zuverlässiger in Bern. Somit nehmen diejenigen Besucher das Auto, die entweder schlecht zu Fuss sind, sehr viel Gepäck haben oder an einem Ort leben, der über eine schlechte Anbindung an den ÖV verfügt. Kein Besucher wird das Auto nicht nehmen, weil die Besucherparkkarte in Bern nicht mehr 24 Stunden sondern nur noch 4 Stunden benutzt werden kann. Die Idee der Postulantinnen ist gut gemeint, führt aber zu keinem Nutzen, aber für Gastgeber und Besucher zu weniger Flexibilität und mehr Bürokratie.

Zu Traktandum 8: Ich möchte ein Plädoyer halten für die Gebühr, eine Fürsprache für die Gebühr. Die Gebühr wird in unserer Stadt missverstanden. An die Gebühr werden Anforderungen gestellt und Aufgaben erteilt, ohne dass irgendjemand darauf Anspruch hätte und die Gebühr die Anforderungen und Aufgaben erfüllen könnte. Zum Sachverhalt: Der Preis der «Anwohnendenparkkarten» soll erhöht werden, und zwar nicht einheitlich, sondern je nach Fahrzeugantrieb unterschiedlich. Begründet wird die Erhöhung der Parkgebühren damit, dass

man die Sparziele der Stadt erreichen will. Mit anderen Worten sollen die Gebühren für die Parkkarten die maroden Stadtfinanzen aufbessern. Zum Rechtlichen: Was ist eigentlich eine Gebühr und was sind deren Aufgaben? Gebühren werden für individuell zurechenbare Leistungen, die der Staat Privaten zukommen lässt, erhoben. Es gibt alltägliche Gebühren wie Gebühren für Kehrriechsäcke oder Parkgebühr und es gibt ganz spezielle Gebühren, die man bestenfalls nur einmal im Leben bezahlt wie beispielsweise die Verwaltungsgebühr, die das Zivilstandesamt erhebt, wenn geheiratet wird. Für die Gebühr erhält die zahlende Person eine direkte staatliche Gegenleistung. Es besteht ein Tauschverhältnis. Das unterscheidet die Gebühr von der Steuer. Die steuerzahlende Person erhält für ihre Steuern keine direkte Gegenleistung des Staates. FDP-Wähler\*innen würden dazu sagen, dass sie in der Stadt gar keine Gegenleistung erhalten. Auf jeden Fall gibt es für die Festlegung von Gebühren Regeln, die direkt aus der Verfassung abgeleitet sind. Gebühren müssen dem sogenannten Kostendeckungs- und Äquivalenzprinzip entsprechen. Die kompliziert tönenden Prinzipien sind nicht kompliziert. Das Kostendeckungsprinzip besagt, dass die Gebühr die direkt und konkret zurechenbaren Kosten, die für die Gemeinde anfallen, nicht übersteigen darf. Das Äquivalenzprinzip besagt, dass die Gebühr im Einzelfall so ausgestaltet sein muss, dass sie sich im Vergleich zum objektiven Wert einer Leistung nicht in einem offensichtlichen Missverhältnis bewegt. Eine Gebühr muss im konkreten Fall verhältnismässig sein und sich in vernünftigen Grenzen bewegen. Werden die vernünftigen Grenzen überschritten, handelt es sich bei einer Gebühr um eine Steuer, und die wiederum müsste sich nach der individuellen, wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit richten. Allenfalls – und das ist wichtig – wird auf die Gebühr auch noch eine Lenkungsabgabe erhoben, was hier vorgeschlagen wird, indem die Parkgebühr je nach Fahrzeugantrieb – fossil oder beispielsweise elektrisch – unterschiedlich hoch sein soll. Eine solche Lenkungsabgabe auf einer Gebühr ist grundsätzlich zulässig. Es bedingt aber, dass die Lenkungsabgabe nicht für die Finanzierung des staatlichen Haushalts genutzt wird. Sie muss an die Bevölkerung zurückfliessen.

Zur Würdigung dieser rechtlichen Theorie: Welche Leistung erhält die Bürgerin oder der Bürger im Austausch zur Parkgebühr? Einen abgegrenzten Raum auf Zeit, wo sie oder er ihr Fahrzeug abstellen darf. Das Tauschverhältnis ist also Platz gegen Geld, nicht mehr, aber auch nicht weniger. Ein Auto mit fossilem Antrieb braucht nicht mehr Platz als ein Auto mit einem anderen Antrieb. Warum soll also die Gebühr für das fossilbetriebene Fahrzeug höher ausfallen? Verstehen Sie die Fraktion FDP/JF nicht falsch, wir sind auf keinen Fall dafür, dass Autos, die elektrisch betrieben werden, nicht bevorteilt werden sollen. Es ist aber nicht die Aufgabe der Gebühr, eine Lenkungsabgabe zu erfüllen. Falls die Gebühr eine Lenkungsabgabe übernehmen soll, müsste der Gemeinderat die Differenz zwischen den Gebühren für die alternativbetriebenen Fahrzeuge und die fossilbetriebenen der Bevölkerung rückerstatten. Wenn ich im Vortrag lese, «dass der Gemeinderat im Rahmen von FIT II als Sparmassnahme vorsieht, die Gebühr für die Anwohnendenparkkarte zu erhöhen», zweifle ich sehr daran, dass er verstanden hat, was eine Lenkungsabgabe ist. In dem Fall ist keine Rede davon, der Bevölkerung die Differenz zurückzuerstatten. Eine Bevorzugung von alternativen Antrieben und/oder leichten Fahrzeugen soll nicht über Gebühren erfolgen, sondern über die Motorfahrzeugsteuer, die individuell pro Fahrzeug erhoben wird. Das das geht, sehen wir an der kantonalen Abstimmungsvorlage betreffend die Änderung der Besteuerung von Strassenfahrzeugen, die vom FDP-Regierungsrat Philipp Müller persönlich umgesetzt und verteidigt wird. Wir haben also die staatliche Leistung Parkplatz definiert: Nutzung eines bestimmten öffentlichen Platzes für eine bestimmte Zeit. Nun kommen wir zur Höhe der Gebühr, also zum Kostendeckungs- und Äquivalenzprinzip. Die Gebühr darf sich im Vergleich zum objektiven Wert einer Leistung nicht in einem offensichtlichen Missverhältnis bewegen. Was ist der objektive Wert der Leistung Parkplatz? In der Stadt Bern sind öffentliche Parkplätze sehr rar. Wer als Anwohnerin oder Anwohner ein Auto hat, sucht am Abend oder in der Nacht nach der Arbeit

meist vergeblich nach einem freien Platz. Mein Freund ist Arzt mit sehr unregelmässigen Arbeitszeiten. Er kommt häufig erst nachts um 2 Uhr vom Spital Burgdorf nachhause. Und nein, lieber Michael Sutter, er kann nicht mit einem Velo des Veloverleihsystems arbeiten gehen. Er findet bei seiner Heimkehr ausnahmslos nie einen freien Parkplatz. Morgens um 6 Uhr, wenn ich das Haus in Richtung Bahnhof verlasse, hat es immer noch keinen freien Parkplatz und ich kann das Auto für ihn nicht umparken gehen. Will mein Freund also keine Busse riskieren, muss er trotz Spätdienst früh aufstehen, einzig um einen Parkplatz zu suchen. Für uns haben die öffentlichen Parkplätze deshalb einen sehr geringen Wert und wir dürfen bald – endlich! – einen Einstellhallenparkplatz mieten. Wir haben aber beide ein Medianeinkommen und können uns einen Mietparkplatz einigermaßen leisten. Ärzte sind eine der wenigen Berufsgattungen, die beruflich auf ein Auto angewiesen sind und sich einen Mietparkplatz oder sogar einen eigenen Parkplatz neben dem Haus leisten können. Viele Berufsgattungen, die auf ein Auto angewiesen sind, sind in einem tieferen Lohnniveau angesiedelt als Ärzte: Pflegefachleute, Leute, die auf dem Bau oder im Gastgewerbe arbeiten, Bäckerinnen und Bäcker, Putzfrauen und Putzmänner usw. Für diese Berufsgattungen sind öffentliche Parkplätze sehr wertvoll. Was bedeutet aber «sehr wertvoll» im individuellen Fall? Bei beispielsweise 500 Franken freien Mitteln im Monat sind 264 Franken für eine Anwohnerparkkarte objektiv betrachtet viel Geld. Und es sind nicht nur Berufstätige auf ein Auto angewiesen. Auch ältere Leute, die nicht mehr gut zu Fuss sind und nicht mehr mit dem ÖV einkaufen gehen können, oder Familien mit mehreren kleinen Kindern. Sie sehen, wer auf ein Auto angewiesen ist, kann das nicht einfach aufgeben und wird nicht weniger einen Parkplatz benötigen, nur weil die «Anwohnendenparkkarte» teurer wird. Stattdessen werden sich diese Personen überlegen, aus der Stadt wegzuziehen, weil für viele die Situation der knappen Parkplätze in Kombination mit einer teuren Gebühr nicht mehr verhältnismässig ist. Aus diesen Gründen ist die Fraktion FDP/JF dafür, die Gebühren für die «Anwohnendenparkkarte» auf dem bestehenden Niveau zu belassen. Unterstützt werden wir vom Preisüberwacher. Gemäss seiner Einschätzung entsprechen die aktuellen Tarife dem Kostendeckungs- und Äquivalenzprinzip. Werden die Gebühren vom Rat darüber hinaus erhöht, wäre das vor Gericht anfechtbar, umso mehr, weil der offizielle Grund für die Erhöhung die Finanzierung des allgemeinen Stadthaushaltes ist und ein solches Vorgehen rechtlich nicht zulässig ist. Es versteht sich von selbst, dass die Fraktion FDP/JF auch eine sogenannte abstrakte Normenkontrolle vor Gericht überprüfen würde.

Mindestens so wichtig ist uns die Fürsprache für die Gebühr. Beginnt man das simple Tauschverhältnis von einer staatlichen Leistung gegen eine angemessene Entschädigung aufzubrechen und die Gebühr mit ideologischen Forderungen zu verknüpfen, öffnet man eine Büchse der Pandora. Es könnte bedeuten, dass derjenige, der am Streetfoodfestival Bier ausschenkt, viel mehr für seinen Standplatz bezahlen muss als sein Nachbar, der nur Softgetränke anbietet. Bitte lassen wir der Gebühr ihr wichtiges und schlichtes Dasein und überlassen wir die Umsetzung der Ideologien den Steuern. Die treffen nicht alle gleich stark, da sie gemäss der individuellen wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit abgestuft sind. In diesem konkreten Fall sollen sich alle in der Stadt, die darauf angewiesen sind, weiterhin problemlos eine «Anwohnendenparkkarte» leisten können. Die ökologischen Aspekte des Fahrens sollen mit der individualisierbaren Motorfahrzeugsteuer abgegolten werden.

*Milena Daphinoff* (Mitte) für die Mitte-Fraktion: Unsere Fraktion findet grundsätzlich, dass eine tiefe Gebührenbelastung für alle Haushalte das Ziel sein muss, da Gebühren die Haushalte zusätzlich zu den Steuern belasten. Wie von meiner Vorrednerin Florence Schmid ausgeführt wurde, gilt bei Gebühren das Kostendeckungsprinzip. Gebühren sind entsprechend nicht dazu da, um zu sparen. Das ist der falsche Ansatz. Bis zu diesem Punkt sind wir gleicher Meinung wie die FDP und wie unser Preisüberwacher. Es gibt Steuern, worüber reguliert werden kann, und es gibt Gebühren, mit denen für eine bezogene Leistung bezahlt wird. Somit sind wir

nicht glücklich mit diesem Gebührenreglement und der vorgeschlagenen Verteuerung der Parkplätze. Es ist kein politischer Spielball. Wir sind aber Realpolitiker. Wenn man die Mehrheitsverhältnisse im Stadtrat betrachtet, ist klar, dass die Erhöhung angenommen werden wird. Wir haben uns also gefragt, was wir machen können, um die Kröte zu schlucken. Wie Sie wissen, haben wir unsere Motion, die heute Abend gute Chancen hat, angenommen zu werden. Eine Motion, die die Elektromobilität fördern möchte. Damit gehen wir einen Schritt weiter und sagen, dass Gebühren nicht dazu da sind, um zu sparen. Wenn man aber damit lenken, die Bevölkerung in die richtige Richtung schubsen sowie für das Klima etwas Gutes tun kann, müssen wir einen Schritt weiter gehen und für die Elektromobilität Gratisparkkarten einführen. So dass es unter Summe gar nicht mehr ums Sparen geht, sondern um die Elektromobilität und den Verkehr der Zukunft. Wir schlagen eine neue Richtung ein. Das ist unser Ansatz und wir möchten diesen Ansatz auch konsequent verfolgen. Wenn unser Antrag abgelehnt wird, lehnen wir das gesamte Gebührenreglement ab, aus der Überlegung meiner Vordrönerin heraus, dass es nicht darum geht, mit Gebühren zu sparen. Sollte unser Antrag angenommen werden, wäre das für unsere Stadt ein wichtiges Signal und wir könnten federführend werden. Ich sehe, dass grundsätzlich eine Zustimmung da ist, dass eine Abstufung gemacht werden sollte. Unsere Kollegen der GLP haben einen eigenen Antrag eingereicht, der aber aus unserer Sicht in die falsche Richtung zielt, weil er die Tarife auf gleichem Niveau belässt. Für jemanden, der sich bereits überlegt hat, ob er ein Elektroauto kaufen soll, verändert sich bei den Tarifen nichts, das Parkieren wird nicht günstiger. Für alle anderen wird es noch teurer, dort sind Sie nicht auf einer Linie mit dem Preisüberwacher und mit uns, weil Sie sogar bereit sind, für die fossilbetriebenen Autos noch mehr zu verlangen. Uns geht es darum, die Elektromobilität salonfähig zu machen, weil wir daran glauben, dass das Auto in Zukunft nicht einfach verschwinden wird. Diese Illusion teilen wir nicht. Das Auto wird da sein, aber es ist unser Auftrag, daraus ein sauberes Auto zumachen.

Zum Minderheitsantrag der FSU: Ich habe es bereits erwähnt, ich glaube nicht an eine autofreie Stadt. Ich finde es auch falsch, dem Bürger vorzuschreiben, welches Verkehrsmittel er benutzen soll. Das geht für mich in Richtung Bevormundung. Alle Verkehrsmittel haben in dieser Stadt ihren Platz. Aber es ist durchaus richtig – es gibt ein übergeordnetes Klimaziel – und wir können sagen, dass das Auto in dieser Stadt einen Platz hat, aber wir möchten dafür sorgen, dass es sauber unterwegs ist. Weil wir aber nicht bevormunden wollen, hin und wieder mit einem Anstoss aber einverstanden sind, lehnen wir den Antrag der FSU-Minderheit ab. Aus den vorgängig dargelegten Überlegungen lehnen wir auch den Antrag der GLP/JGLP-Fraktion ab.

Zu den Hundetaxen: Wir lehnen auch die Hundetaxen ab, da man nicht damit beginnen sollte, überall neue Gebühren zu schaffen. Sonst müssten wir das nächste Mal noch auf Meer-schweinchen, Velos und jede andere beliebige Sache eine Taxe erheben. Man sollte mit Ge-bühren kein politisches Spiel treiben.

*Regula Bühlmann* (GB) für die Fraktion GB/JA!: Zur Hundetaxe: Diese ist nicht neu, sondern lediglich verschoben worden. Ansonsten sprechen wir bei der zweiten Lesung über die Hundetaxen.

Ich möchte lieber über das Auto sprechen. Häufig sprechen wir über Velos, heute nicht. In der Diskussion hört es sich häufig an, als wäre Autofahren ein Menschenrecht. Wir haben einen Platzverbrauch in der Stadt, Klimazerstörung und Sicherheitsrisiken zum Nulltarif oder Sonder-tarif. Weiter wird angeführt, dass sich die Leute die Kosten für den Parkplatz, die Parkkar-te oder die Einstellhalle nicht mehr leisten können. Ein Arzt kann sich das leisten, das haben Sie gesagt, Florence Schmid. Darauf möchte ich entgegnen, dass Leute oder Familien sicher-lich nicht wegen der Parkkartengebühren aus Bern wegziehen, sondern vermutlich aufgrund der hohen Wohnkosten, was heute auch noch Thema sein wird. Unglaublich ist zudem, dass



nicht einmal die internen Kosten eines Parkplatzes durch die Gebühren der «Anwohner\*innenparkkarte» gedeckt sind, geschweige denn die externen Kosten. Das soll mit dieser Revision geändert werden und ich verstehe nicht, wie man gegen diese Anpassung sein kann. Wenn man von einem Tauschhandel spricht: Soll den Leuten tatsächlich noch ein Rabatt gewährt werden, wenn sie die fetten Karren hinstellen können? Der Preisüberwacher warnt trotzdem davor, dass die Stadt Bern die Gebühren über Schweizer Mittelmas anheben könnte, dies mit dem Hinweis, dass diese allerhöchstens die direkten Kosten decken dürfen. Nochmals zur Erinnerung an die Sitzung von letzter Woche: Nicht einmal mit dem Minderheitsantrag schaffen wir es, die direkten Kosten eines Parkplatzes zu decken. Der Gemeinderat ist dort zu einem Teil selbst schuld, indem er gross angekündigt hat, wie er über die «Anwohner\*innenparkkarte» zusätzliche Einnahmen für die Stadtkasse generieren will. Das ist falsch! Alles, was wir mit dem Reglement erreichen – mit der Vorlage des Gemeinderats oder mit der Verbesserung durch den FSU-Minderheitsantrag – ist maximal eine Minimierung des bestehenden Kostenüberschusses. Wir können einen etwas grösseren Teil der Kosten decken, die die Parkplätze für die Stadt verursachen. In jedem anderen Fall, wenn es darum geht, dass die Stadt mehr Subventionen sprechen soll, kommt von einer Seite des Rats bestimmt die Forderung, dass der Markt es regeln solle. Warum lassen wir in diesem Fall nicht den Markt die Sache regeln? Wenn die Leute ein Auto wollen – die Stadt schreibt niemandem vor, ein Auto zu haben – soll der Markt es regeln und die Leute irgendwo einen Einstellhal- lenplatz mieten und den verlangten Preis bezahlen. Für uns geht die Revision des Gebühren- reglement in die richtige Richtung, leider aber zu wenig weit. Mit den Gebühren ist es so eine Sache. Einerseits müssen sie effektiv die Kosten für Leistungen einer Gemeinde decken, was absolut legitim ist. Andererseits – und hier kann kein eindeutiger Schnitt zwischen Steuern und Gebühren gemacht werden – handelt es sich teilweise um Leistungen, die von allen ge- braucht werden. Beispielsweise könnten die Kitas entweder über Steuern bezahlt werden – was wir bereits seit langem möchten – oder aber über Gebühren. Gerade bei den heute be- sprochenen Gebühren würden alle unabhängig der wirtschaftlichen Möglichkeiten gleichviel dafür bezahlen. Bei Leistungen, die für Menschen wichtig oder unverzichtbar sind, handelt es sich bei genauer Betrachtung um Gebühren und nicht um Steuern. Für die Leute, die auf die Leistung angewiesen sind, ist es schlicht und einfach eine Kopfsteuer. Es ist eine Kopfsteuer, eine Gebühr, ein Preis, den einige Leute einfacher bezahlen können als andere, bei denen es einen grossen Anteil ihres Einkommens ausmacht. Eine Gebühr wie eine Steuer kann beim Zugang zu einer öffentlichen Dienstleistung eine Hürde sein. Dass es anders geht und Ge- bühren abgestuft und der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit angepasst werden können, sehen wir beispielsweise bei den Kita- und Tagesschularifen. Es soll mir niemand sagen, dass das nicht möglich ist. Wir sind der Meinung, dass ein Auto für die allermeisten Menschen nicht unverzichtbar ist. Aber Leute, die tatsächlich auf ein Auto angewiesen sind, beispiels- weise weil sie einen Beruf haben, der ihnen die Benutzung des ÖVs nicht erlaubt, und auch das Publibike keine Option darstellt, dann muss der Preis für die Parkkarte ihren wirtschaftli- chen Möglichkeiten angemessen sein – dies verlangt der FSU-Minderheitsantrag. Anlässlich dieser Reglementsrevision können wir nicht bei allen Gebühren Anpassungen hinsichtlich der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit vornehmen. Deshalb haben wir vor einer Woche ein Postu- lat eingereicht, das den Gemeinderat grundsätzlich auffordert, ein Gebührensystem zu prüfen, das uns von einer Einheitsgebühr – alle bezahlen gleichviel für die gleiche Leistung – weg- bringt.

Zu den Vorstössen: Bei Traktandum 9 stimmen wir Punkt 1 zu, Punkt 2 lehnen wir ab. Natür- lich unterstützen wir die Abschaffung der 24-Stunden-Parkkarte, lehnen aber eine Verlänge- rung der Parkkartengültigkeit von 4 auf 5 Stunden ab. Dass nur Leute mit dem Auto in die Stadt kommen, die keine andere Möglichkeit sehen und es mit dem Zug so viel angenehmer ist, erachten wir als Schönrederei. Wir haben häufig Besuch von Leuten, die als erstes fra-

gen, ob sie bei uns parkieren können. Das ist ein Reflex, sie kennen es nicht anders und sind mit dem Auto unterwegs. Sobald man ihnen antwortet, dass es keine Garantie für einen freien Parkplatz in der Nähe gibt, nehmen einige dann den Zug. Wir bitten deshalb die Einreichenden um eine punktweise Abstimmung, damit wir der Abschaffung der 24-Stunden-Parkkarte zustimmen können, nicht aber dem Punkt, dass die Besucher\*innen-Parkkarte von 4 auf 5 Stunden verlängert werden. Der MIV ist nicht nur ein Klimaproblem, er ist auch ein Platzfresser und ein Sicherheitsrisiko. Deshalb lehnen wir die Motion ab, die für gewisse Autos das Herumstehen gratis machen will. Das ist eine Absurdität, speziell in einer Stadt wie Bern, wo es keinen Platz hat für solche Spässe.

*Remo Sägesser (GLP) für die Fraktion GLP/JGLP:* In meinen zwei Jahren im Stadtrat werde ich immer wieder überrascht von den emotional geführten Diskussionen über Reglementsrevisionen. Grundsätzlich begrüßen wir die vom Gemeinderat im Reglement aufgezeigte Tendenz. Wir haben bereits im Rahmen der letzten Budgetdebatte einen ähnlichen Ansatz gewählt, Maurice Lindgren hat dies in der letzten Sitzung mit unserem Antrag entsprechend begründet. Es ist keine Lenkungsabgabe, sondern eine Lenkungswirkung, die wir weiterhin erzielen möchten. Der Gemeinderat schlägt dies entsprechend vor und macht eine moderate Abstufung, die wir noch erhöhen möchten. Es wird von Kostenäquivalenz usw. gesprochen. Wir hatten es nicht schwarz, sondern rot auf weiss im Rahmen der FSU-Diskussion. Es ist die Rede von ausgewiesenen jährlichen Kosten von 1 500 bis 1 800 Franken. Das heisst aber nicht, dass die Gebühren auf dieses Niveau angehoben werden müssen. Überladen Sie das Fuder nicht! Wir müssen einen Mittelweg finden, damit es weiterhin einigermassen bezahlbar bleibt. Die Lenkungswirkung erachten wir als zielführend und der Gemeinderat geht in die richtige Richtung, indem alternative Antriebe bevorzugt behandelt werden und der Preis auf dem bisherigen Niveau verbleibt. Ein zu grosser Sprung in den Gebühren erachten wir nicht als zielführend. Es muss versucht werden, der Bevölkerung zu vermitteln, warum die Gebühren erhöht werden. Wenn wir von 720 Franken auf 1 000 Franken gehen, ist das nicht mehr erklärbar. Irgendeinmal kommen wir auf ein kritisches Niveau. Wenn wir die Liste der anderen Schweizer Städte betrachten, bei der wir uns im Benchmark sehen, würden wir bei einer massiven Erhöhung von den hintersten Rängen auf den Top-Platz aufsteigen. Wenn die Gebühren auf über 700 Franken erhöht werden, wären wir Nummer 1, was nicht das Ziel sein kann. Einen Wert in der Mitte, wie vom Gemeinderat vorgeschlagen, finden wir grundsätzlich richtig. Zu den Anträgen: Das Fuder darf nicht überladen werden, das hat auch die Diskussion im Rahmen der FSU gezeigt. Es könnten noch 27 verschiedene Parameter eingebaut werden mit Kilogramm, Grösse usw. Was aber vergessen geht, ist die Umsetzung und Messung im operativen Geschäft. Irgendjemand muss es kontrollieren. Wir bauen einen Verwaltungsapparat auf, der dies überprüfen muss. Bei der Vergabe solcher Themen bitte ich darum, Mass zu halten. Betreffend die tiefen Einkommen möchte ich anfügen, dass tiefes Einkommen nicht zwingend bedeutet, dass man über wenig Geld verfügt. Sicherlich kann das der Fall sein. Diesbezüglich ist es aber schwierig, das entsprechend zu koppeln, was nur mit grossem administrativem Aufwand möglich sein wird. Die Anträge von Marcel Wüthrich finden wir interessant. Aber auch dort muss geklärt werden, wie sich die Forderungen in der Praxis umsetzen lassen. So wie ich Marcel Wüthrich verstanden habe, ist das der Weg, den er initiieren möchte. Die Diskussion möchten wir gemeinsam weiterführen. Zusammenfassend gesagt begrüßen wir die Änderung, die in die richtige Richtung geht.

*Thomas Fuchs (SVP) für die Fraktion SVP:* Es ist eine schwierige Geschichte rund um das Reglement und die Preiserhöhung. Letztendlich findet eine Machtdemonstration statt. Es geht nur nicht primär um Gebühren, sondern vor allem – die Stimmen von Michael Sutter und Regula Bühlmann machten es deutlich – um die fetten Karren, um Neid, um Missgunst, gegen die

Reichen und gegen die grossen, bösen und teuren Autos. Manchmal habe ich den Eindruck, als wenn sie am liebsten zurück in die Höhle möchten, wo sie sich am wohlsten fühlen. Oder sie möchten, dass die anderen zurück in die Höhle müssen. Für uns ist das Vorhaben realitätsfremd. Auch der Betrag von 1 500 Franken pro Parkplatz ist für uns realitätsfremd. Es wird nirgends aufgerechnet, wie hoch der Nutzen eines Parkplatzes ist: Was hat der Gewerbetreibende oder der Ladenbesitzer davon, wenn jemand mit dem Auto in die Stadt kommen kann? Das wird alles ausgeblendet. Man will es nicht hören, weil das Ziel eine Umerzierung ist. Man will den Leuten verbieten, ein Auto zu haben und den Hauseigentümern vorschreiben, wem sie ihre Parkplätze vermieten dürfen. Wenn der Preisüberwacher eine Stellungnahme abgibt, interessiert das die linke Ratsseite nicht, ausser es handelt sich um ein Anliegen der bürgerlichen Seite. Man erhält den Eindruck, dass es den Leuten in der Stadt Bern schwer gemacht werden soll. Der linken Seite des Rats ist es egal, wenn jemand aus der Stadt Bern wegzieht, da es mehr Platz gibt für linke Wähler, anstelle von bürgerlichen Wählern, die vielleicht sogar SVP oder FDP wählen. Viele andere Möglichkeiten bleiben nicht übrig, wenn das Abstimmungsverhalten im Rat betrachtet wird, das ist alles derselbe Kohl. Die heutigen Gebühren sind unserer Meinung nach hoch genug und wir bezahlen genügend Steuern in der Stadt Bern. Es ist nicht nötig, dass wir für alles noch zusätzlich bezahlen müssen, wie zum Beispiel für den Abfall. Schlussendlich frage ich mich, wofür die entrichteten Steuern verwendet werden, wenn alles noch extra bezahlt werden muss. Genau dieselben Leute haben keine Hemmungen, 85 Franken pro Monat für Veloparkplätze in der Welle 7 auszugeben. Daran stört sich niemand, weil wir ja angeblich eine Velostadt sind. Ich sage es nochmals, es handelt sich um eine Machtdemonstration und eine Umerzierungsmassnahme. Man will Autofahrer, Hausbesitzer und Vermögende aus der Stadt raushaben, damit es mehr Platz für Linke gibt. Mit dem linken Selbstbedienungsladen wird aber irgendeinmal Schluss sein, nicht heute oder morgen, aber irgendeinmal wird sich dieses Verhalten rächen. Ich spreche gegen eine rot-grüne Wand und die Mehrheiten geben ihnen recht. Vielleicht wird es bald wie in Biel sein, wo die Einnahmen nicht einmal mehr die Ausgaben der Sozialhilfe decken können. Soweit darf es nicht kommen und deshalb engagieren wir uns dafür, dass die Gebühren auf dem bestehenden Niveau verbleiben und keine Erhöhung erfolgt. Wir werden das Reglement in allen Punkten ablehnen.

*Marcel Wüthrich* (GFL) für die Fraktion GFL/EVP: Angesichts des enormen Platzbedarfs von Parkplätzen im öffentlichen Raum und mit den damit verbundenen Kosten ist eine kräftige Erhöhung der Parkkartengebühren grundsätzlich angezeigt. Die TVS hat errechnet, dass für jeden Parkplatz mit Anwohnerparkkarte im Durchschnitt direkte Kosten von rund 1 500 Franken pro Jahr anfallen. Die direkten Kosten setzen sich zusammen aus Kosten für den Bau, das Land, die Markierungen, den betrieblichen Unterhalt wie Reinigung und Winterdienst. Liebe Florence Schmid, es handelt sich nicht um Ideologien, sondern um Kosten, die tatsächlich anfallen und Gebühren erzeugen. Deshalb dürfen diese Kosten auf das Individuum, das die Leistungen in Anspruch nimmt, abgewälzt werden. Zu den durchschnittlichen Kosten von 1 500 Franken kommen indirekte Kosten von weiteren 2 000 Franken pro Jahr hinzu. Das sind Kosten, die im Zusammenhang mit der Umwelt, Unfällen und beispielsweise dem Suchverkehr für Parkplätze anfallen. Wenn wir also volle Kostenwahrheit anstreben möchten, wären Monatstarife von über 200 Franken pro Parkkarte denkbar. Die Parkkartentarife wurden zudem seit längerem nicht mehr angepasst. Die Parkkarte kostet aktuell 22 Franken pro Monat, das ist die Ausgangslage. Bei einer Gebührenrevision spielen andere Faktoren als die Einführung einer sofortigen Kostenwahrheit eine Rolle. Beispielsweise das Prinzip von Treu und Glauben. Es geht nicht an, dass man unangekündigt und über Nacht die Gebühren vollständig verändert. Auch die Sozialverträglichkeit ist ein Argument, und die Stel-

lungnahme des Preisüberwachers spielt für uns eine gewisse Rolle, wobei wir keinen voraussetzenden Gehorsam walten lassen wollen.

Aus Sicht der GFL/EVP-Fraktion soll die Tarifierhöhung der Parkkarten deshalb in mehreren Schritten erfolgen, angekündigt und planbar sein. Die Fahrzeughalterinnen und -halter müssen die Gelegenheit haben, sich auf die neuen Gebührentarife einstellen zu können. Es gibt Personen mit einem kleinen Einkommen, die dringend auf ein Auto angewiesen sind, beispielsweise Schichtarbeiter und Personen mit Mobilitätseinschränkungen. Die GFL/EVP-Fraktion unterstützt aus diesen Gründen die Anträge des Gemeinderats. Es ist angebracht, dass wir das Augenmass behalten. Wir begrüssen die neue Abstufung nach Art des Antriebs. Wir wollen Anreize setzen, dass die Elektromobilität gegenüber den fossilen Motoren gefördert wird. Das ist eine Lenkungswirkung, die durchaus auch mit den direkten Kosten etwas zu tun hat, die hier anfallen, liebe Florence Schmid. Wir sind uns in der Fraktion einig, dass die Tarife für die Parkkarten für Gewerbe und Handwerksbetriebe unangetastet bleiben sollen.

Zu den Anträgen: Zu den beiden Anträgen, die ich in meinem eigenen Namen gestellt habe: Die GFL/EVP-Fraktion sagt, dass abgewartet werden soll, welche Definition von SUVs für die zweite Lesung zustande kommen könnten. Uns ist klar, dass durch die Einführung einer zusätzlichen Kategorie die notwendigen Angaben aus dem Fahrzeugausweis erkennbar sein müssen, damit kein überbordender Verwaltungsaufwand entsteht. Es stehen zwei Definitionen im Raum und die eine kommt auch im Antrag der FSU-Minderheit vor, der auf einen Antrag von mir zurückzuführen ist, in dem es primär um das Gewicht und den Platz geht. Die zweite Möglichkeit ist diejenige, die ich mit einem Einzelantrag ins Spiel gebracht habe, nämlich über die grösseren Gefahren, die von den SUVs ausgehen. Lieber Thomas Fuchs, es geht dabei nicht um Neid oder Missgunst, sondern tatsächlich darum, dass die SUVs aus unserer Sicht mehr Kosten erzeugen. Deshalb lässt sich eine solche Abstufung rechtfertigen. Ich frage mich, wie etwa die Reaktion des Bäckers ausfallen würde, wenn Sie zu ihm sagen, dass Sie zwar für seine Leistung des Brotbackens bezahlen wollen, nicht aber für das Mehl, dass er vorgängig einkaufen musste. Es geht nämlich darum, dass natürliche Kosten endlich eingepreist werden sollen, insbesondere wenn es um die Umwelt geht. Deshalb lässt es sich unter anderem rechtfertigen, dass SUVs mehr bezahlen sollen.

Die GFL/EVP-Fraktion hat keine Angst vor einer Volksabstimmung. In der Abstimmung von 2018 gab es bei einer Stichfrage eine hauchdünne Mehrheit für die Anhebung der Parkkartengebühren. Abgelehnt wurde die Vorlage, weil im Paket noch weitere Gebühren enthalten waren, die den Ausschlag gegeben und die Vorlage bachab geschickt haben.

Zu den übrigen Anträgen: Die GFL/EVP-Fraktion ist gegen kostenlose Parkkarten für sogenannte Zero Emission Cars. Auch diese Fahrzeuge erzeugen direkte Kosten im öffentlichen Parkieren. Selbst die angeblich emissionsfreien Fahrzeuge sind effektiv nicht emissionsfrei. Ich denke an die grauen Emissionen und an Mikroplastik, das beim Reifenabrieb anfällt. Bei den Anträgen der GLP warten wir ab, wie sie in der zweiten Lesung im Kontext stehen. Beim Antrag der FSU-Minderheit beziehungsweise des GBs, haben wir bereits in der Kommission gemerkt, dass eine soziale Abstufung nicht praktikabel ist und viel zu hohen Verwaltungsaufwand erzeugen würde. Deshalb lehnt unsere Fraktion den Antrag ab. Bei den übrigen Reformpunkten, die teilweise rein formaler Natur sind, folgen wir dem Gemeinderat. Dies gilt insbesondere für die Befreiung von Polizei-, Militär- und Botschaftshunde von der Hundetaxe. Alle Nichteintretens- und Rückweisungsanträge der SVP lehnen wir ab.

Die Motion für emissionsabhängige Parkkartengebühren nehmen wir an. Zum Postulat für die Regelung der Besucherinnen- und Besucherparkkarte wird meine Kollegin Brigitte Hilty Haller noch einige Worte sagen.

*Brigitte Hilty Haller (GFL)* für die Fraktion GFL/EVP: 24 Stunden haben wir als zu lang erachtet und wollten eine Reduktion erreichen, damit die Besucherparkkarten nicht so lange be-

nutzt werden können. Diese Parkkarten sollen bewusst und gezielt für einen Besuch bei Leuten in der Stadt genutzt werden können. Ausserdem waren die bestehenden Tarife viel zu günstig und wir wünschen uns eine Erhöhung, was nun der Fall sein soll. Es kam die Frage auf, warum die Dauer von 4 auf 5 Stunden angehoben werden soll. Ich weiss nicht, wie es bei Ihnen ist, aber wir haben manchmal Freunde zu Besuch, die länger als fünf Stunden bei uns zuhause verweilen. Dieses Entgegenkommen stellt für uns eine Möglichkeit dar, dass man nach wie vor mit dem Auto in die Stadt kommen kann, wenn man den ÖV nicht benutzen will oder eine späte Rückkehr die Benutzung nicht erlaubt. Wir finden fünf Stunden in diesem Sinn vertretbar.

Unsere beiden Forderungen lauten, dass einerseits die 24-Stunden-Parkkarte grundsätzlich abgeschafft werden soll und es andererseits eine neue Besucherparkkarte geben soll, die auf 5 anstelle von 4 Stunden beschränkt ist. Wir von der Fraktion GFL/EVP stimmen diesem Postulat zu und wir freuen uns über Ihre Unterstützung.

#### Einzelvoten

*Tom Berger (FDP):* Wenn ungedeckte Kosten bestehen, gibt es zwei Möglichkeiten, diese zu decken. Entweder wird der Preis erhöht oder die Kostenstruktur hinterfragt. Dass die linke Seite des Stadtrats nur eine Möglichkeit kennt, nämlich eine Preiserhöhung, sind wir uns gewöhnt. Aber lieber Remo Sägesser, wir haben zusammen an der Berner Fachhochschule Betriebsökonomie studiert, Wirtschaft, Finanzen, all diese Sachen. Wir haben zusammen Vorlesungen besucht, wie man als Unternehmen oder als Verwaltung Dinge kalkulieren kann. Dass jemand wie Sie diese Berechnungen unkritisch übernimmt und sagt, dass aufgrund der von der Verwaltung vorgelegten roten Zahlen die Gebühren erhöht werden müssen, enttäuscht mich. Wir müssen die Kostenstruktur hinterfragen, die dazu führt, dass die Stadt Bern angeblich ihre Kosten durch die Gebühren nicht decken kann. Erst wenn klar wird, dass es kein Potenzial gibt, die Kosten zu senken, dann können wir vielleicht – und nur dann – über eine Gebührenerhöhung sprechen. Solange aber klar ist, dass die Gebührenerhöhung nichts anderes ist als eine Sanierung der maroden Stadtfinanzen, solange dürfen die Gebühren nicht erhöht werden.

*Lionel Gaudy (Mitte):* Wenn ich mir die Voten von Regula Bühlmann und Michael Sutter anhöre, frage ich mich, ob wir in derselben Stadt leben. Für mich ist es ein grosses Privileg, wenn man täglich arbeiten gehen kann, ohne auf ein Auto angewiesen zu sein, weil die Arbeitsstelle mit dem Zug, dem Bus oder sogar zu Fuss erreichbar ist. Dieses Privileg haben aber nicht alle. Es gibt auch in Bern viele Menschen, die auf ein Auto angewiesen sind – nicht nur mobilitätseingeschränkte Leute oder Schichtarbeitende –, weil sie ohne Auto einen unverhältnismässig langen Arbeitsweg hätten und beispielsweise noch die Kinder in die Schule bringen oder abends vom Training abholen müssen. Diese Menschen haben nicht automatisch alle eine sogenannte fette Karre. Ich weiss nicht, in welchen fiktiven Bonzen-Quartieren Sie unterwegs sind, aber wenn ich mich bei uns in der Umgebung in der blauen Zone umschaue, sehe ich viele Kleinwagen, Handwerkerautos oder klassische Familienkutschen wie einen Subaru oder einen VW Passat. All diese Leute brauchen das Auto auch und haben deswegen kein riesiges Einkommen, das ihnen ermöglicht, jährlich hunderte oder tausend Franken für eine Parkkarte zu bezahlen. Mir persönlich ist die Erhöhung egal, da ich momentan kein Auto besitze. Falls ich jemals wieder eines haben sollte, würde ich einen Einstellhallenplatz mieten. Denken Sie daran, wenn Sie eine Stadt Bern für alle statt für wenige fordern, dass diese Leute ebenso ein Recht haben, hier zu wohnen. Höchstwahrscheinlich ist die Parkkartengebühr nicht der einzige Grund, um aus Bern wegzuziehen. Sie kann aber durchaus einen Einfluss darauf haben. Ich möchte an Ihre Vernunft und Solidarität appellieren. Gehen Sie mit den

Gebühren nicht ins Unermessliche, sondern schauen Sie, dass Bern eine lebenswerte Stadt bleibt.

*Gabriela Blatter (GLP):* Mein Einzelvotum mache ich aufgrund des Votums von Tom Berger. Ich weiss nicht, ob Sie VWL oder BWL studiert haben. In der Kostenstruktur sind die Umweltkosten noch gar nicht eingerechnet und wir sind meilenweit von einer Vollkostenrechnung entfernt. Hinzu kommt, dass Lenkungsabgaben mitunter zu den wichtigsten Steuerungsinstrumenten in der Umweltökonomie gehören. Die Preiserhöhung bei den Parkkarten wird definitiv eine Lenkungswirkung haben. Speziell wenn sie noch auf klimaneutrale Technologien ausgerichtet ist. Aus diesem Grund macht es Sinn, eine Abstufung vorzunehmen und die Preise zu erhöhen. Ich bin sehr gespannt auf Ihre volkswirtschaftlichen Argumentationen.

*Alexander Feuz (SVP):* Das Reglement atmet den Geist der rot-grünen Verbotskultur. Ich habe festgestellt, dass die Leute, die Bern besuchen wollen, nicht mehr 24 Stunden dableiben dürfen, sondern nur noch fünf Stunden. Man versucht, alles vorzuschreiben. Es ist der Neid und man will die Leute umerziehen, damit sie ein emissionsarmes Auto kaufen. Ich halte es nochmals fest: Es gibt Leute, die gerne den neusten Tesla kaufen würden, aber nicht über die entsprechenden Mittel verfügen. Wenn Sie es einfach halten wollen, lehnen Sie die ganze Sache ab. Stimmen Sie unseren Nichteintretens- und Rückweisungsanträgen zu, damit wir die Sache verbessern können. Der Preisüberwacher wurde ein paar Mal erwähnt. Ich bin nach wie vor der Meinung, dass man ein entsprechendes Ergänzungsgutachten einholen sollte, um die Sache nochmals zu prüfen. Es geht um einen Grundsatz des Finanzrechts. Man kann nicht begründen, dass man finanziell eng dran sei und deshalb die Gebühren erhöhen müsse. Wir haben ein Äquivalenzprinzip – ich bin kein Steuerrechtsspezialist und auch kein Abgabespezialist, da mir dies aus Prinzip zuwider ist – und man muss konstatieren, dass die Gebühren – und das steht in jedem Lehrbuch – angemessen und kostendeckend sein müssen. Sie können nicht als fiskalischer Hebel verwendet werden, wenn es finanziell eng wird. Wir haben auch ein Herz für Hunde und bitten Sie, allen Anträgen der SVP zuzustimmen. Ansonsten setzen Sie die Schönheit und Liebeshwürdigkeit der Stadt aufs Spiel, indem Sie die Leute umerziehen wollen. Im Sinne der Freiheit und der Bewohner sage ich Nein zu dieser Vorlage. Danke für Ihre Unterstützung.

*Direktor SUE Reto Nause:* Der Hintergrund der Reglementsrevision ist der, dass wir über Jahrzehnte die gleichen Preise für die Parkkarten hatten und wir unsere Parkkartenpreise an einen schweizerischen Mittelwert angleichen wollen. Das ist die vom Gemeinderat vorgelegte Vorlage und keine rot-grüne Verbotspolitik. Ich gebe gerne zu, dass es gewisse Anträge gibt, die mir Sorgen bereiten. Vom Gemeinderat ist eine einigermaßen ausgewogene Vorlage erarbeitet worden. Ja, es wird einen Beitrag zu den FIT-Bemühungen des Gemeinderats sein. Aber wir haben die Revision des Reglements dazu nutzen wollen, ein ökologisches Steuerungselement einzubauen, indem wir elektrische Autos oder Zero Emission Cars besserstellen als andere Autos. Das ist ein Instrument, dass seine Lenkungswirkung durchaus entfaltet. Wir haben im Taxi-Reglement ebenfalls abgestufte Gebühren zwischen elektrisch- und diesel- oder benzinbetriebenen Autos. Der Gemeinderat wird sich zuhause der zweiten Lesung mit all den vorliegenden Anträgen auseinandersetzen und seine Empfehlungen abgeben. Gewisse Anträge bereiten mir Bauchschmerzen, da sie so kompliziert sind, dass der Mehrertrag mit neuer Bürokratie direkt wieder aufgefressen wird. Das kann nicht zielführend sein. Machen Sie einfache, verständliche Gesetze und keine komplizierten Erlasse. Bei der Höhe der Gebühr gilt es zudem, ein gewisses Augenmass zu behalten. Ich möchte das Parlament daran erinnern, dass das Gebührenreglement eine referendumsfähige Vorlage ist. Wenn man davon ausgeht, dass man sich unbeschränkt bedienen kann, glaube ich, dass der gesamten Sache

ein Bären dienst erwiesen wird. Der Gemeinderat beantragt Ihnen deshalb, alle Nichteintretens- und Rückweisungsanträge abzulehnen. Zu den Traktanden 9 und 10: Der Gemeinderat nimmt sowohl das Postulat wie auch die Motion an.

### **Beschluss**

1. Der Stadtrat lehnt den Nichteintretensantrag 1 SVP ab. (12 Ja, 58 Nein) *Abst.Nr. 012*
2. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag 2 SVP ab. (13 Ja, 62 Nein) *Abst.Nr. 013*
3. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag 3 SVP ab. (13 Ja, 62 Nein, 1 Enthalten) *Abst.Nr. 014*
4. Der Stadtrat lehnt den Rückweisungsantrag 4 SVP ab. (13 Ja, 62 Nein, 1 Enthalten) *Abst.Nr. 015*
5. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Gebührentarif der Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie: Reglement vom 21. Mai 2000 über die Gebührenerhebung durch die Stadtverwaltung Bern (Gebührenreglement; GebR; SSSB 154.11); Teilrevision.
6. Der Stadtrat verabschiedet die Vorlage zuhanden einer 2. Lesung.

Stadtratspräsident *Manuel C. Widmer*: Regula Bühlmann, die Idee einer zweiten Lesung ist nicht, dass wir die gesamte Debatte nochmals führen, sondern dass lediglich zu Neuem und noch nicht Gesagtem Stellung bezogen werden kann.

\*\*\*