

## Region/Kanton Bern

### Kanton muss bei Energiewende nachbessern

**Bern** Der Kanton Bern ist bei der Umsetzung der Energiestrategie nicht überall auf Kurs. Der Grosse Rat stellt darum Forderungen an die Kantonsregierung.

«Die Energiewende passiert nicht von allein», redete Grossrat Bernhard Riem (Die Mitte) der Berner Kantonsregierung gestern ins Gewissen. Grund der Mahnung war ein Bericht zum Stand der Umsetzung der kantonalen Energiestrategie in den Jahren 2015 bis 2019. Daraus geht klar hervor, dass bei Halbzeit die in der Strategie gesteckten Ziele in wesentlichen Punkten nicht erreicht wurden. Namentlich bei der Wärmeerzeugung aus erneuerbaren Energien und bei der Energienutzung im Gebäudebereich hapert es, wie Daniel Klausner namens der Grünen Fraktion betonte.

Positiver entwickelt haben sich im Hinblick auf den Klimaschutz die Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien, die Mobilität und die Raumplanung. «Es braucht weitere Anstrengungen, das ist klar», räumte auch FDP-Fraktionssprecher Peter Flück ein. Einzig die SVP brachte Bedenken vor. Für sie müsste die Energiewende stärker über Forschung, Innovation und nachhaltige Anreize gehen anstatt über Vorschriften und Verbote.

Der Grosse Rat gab der Regierung eine ganze Reihe Forderungen mit auf den Weg. Unter anderem soll die Regierung Möglichkeiten aufzeigen, wie künftig Wasserstoffmobilität ausgebaut und gefördert werden könnte. Für die Solarenergie soll der Kanton messbares Teilziel ausgeben. *sda*

### Grosser Rat befasst sich mit Spitalneubau

**Brügg** Vor zehn Jahren hat der Berner Grosse Rat 78 Millionen Franken für die Erneuerung des Bieler Spitalzentrums bewilligt. Nun beantragt der Regierungsrat, das Geld für den Neubau in Brügg zu verwenden.

Der Regierungsrat des Kantons Bern macht beim geplanten Neubau des Spitalzentrums Biel einen Schritt vorwärts. Er stellt dem Grossen Rat den Antrag, dafür einen Restrukturierungsbeitrag von 78 Millionen Franken zu sprechen, wie er gestern in einem Communiqué mitteilte. Das Kantonsparlament hatte bereits im Jahr 2011 den entsprechenden Betrag für die bauliche Gesamtneuerung des Spitals bewilligt. Bisher wurden die Mittel aus dem Fonds für Spitalinvestitionen nicht verwendet. Eine Machbarkeitsstudie sollte zunächst klären, ob ein neues Spital neu gebaut oder die bestehenden Gebäude im Vogelsang saniert werden sollen (das BT berichtete mehrmals).

Voraussetzung für die Umsetzung des Projekts ist, dass die Brügger Bevölkerung dem Vorhaben zustimmt. Der Regierungsrat betont in seiner Medienmitteilung, der neue Standort werde verkehrstechnisch deutlich besser erreichbar sein als der bisherige in Biel. Das Bieler Spitalzentrum wurde 2005 in eine eigenständige Aktiengesellschaft überführt. Der Kanton Bern ist Mehrheitsaktionär. *mt*

# Der Effekt droht zu verpuffen

**Fahrzeugsteuern** Besitzer von Autos mit hohem Schadstoffausstoss sollen höhere Steuern bezahlen. Dass deswegen mehr Leute ein E-Auto kaufen, ist unwahrscheinlich.

Marius Aschwanden

Vaduz: 21,9 Grad Celsius  
Glarus: 19,4 °C  
Meiringen: 18,5 °C  
Der vergangene Februar bescherte diversen Orten in der Schweiz neue Temperaturrekord. Für Bern rechnen die Experten bereits damit, dass dieser Winter als einer der zehn mildesten seit Aufzeichnungsbeginn 1864 in die Geschichte eingehen wird. Verantwortlich dafür ist die Klimaerwärmung, die längst auch in der Schweiz spürbar ist.

Einer der Haupttreiber dieser Entwicklung ist CO<sub>2</sub>. Den Löwenanteil dieses Treibhausgases stösst hierzulande nach wie vor der Verkehr aus – mit einem Anteil von 32 Prozent.

Doch ausgerechnet bei den Autofahrern hat es der Umweltschutz besonders schwer. Die Entwicklung geht teilweise gar in die falsche Richtung. So hat im Kanton Bern der Anteil an schweren Allradfahrzeugen in den letzten Jahren auf hohem Niveau sogar noch zugenommen.

Dem will der Regierungsrat nun entgegenwirken. Seit gestern Abend debattiert der Grosse Rat über eine Revision der Motorfahrzeugsteuern – heute geht die Beratung weiter. Es zeichnet sich bereits ab, dass eine Mehrheit die grundsätzliche Stossrichtung befürwortet.

Neu sollen demnach schwere Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen oder solche mit hohem Schadstoffausstoss höher besteuert werden als heute. «Durch die neuen Bemessungskriterien sollen Käuferinnen und Käufer motiviert werden, sich für ein möglichst umweltgerechtes und klimaschonendes Fahrzeug zu entscheiden», so der Regierungsrat.

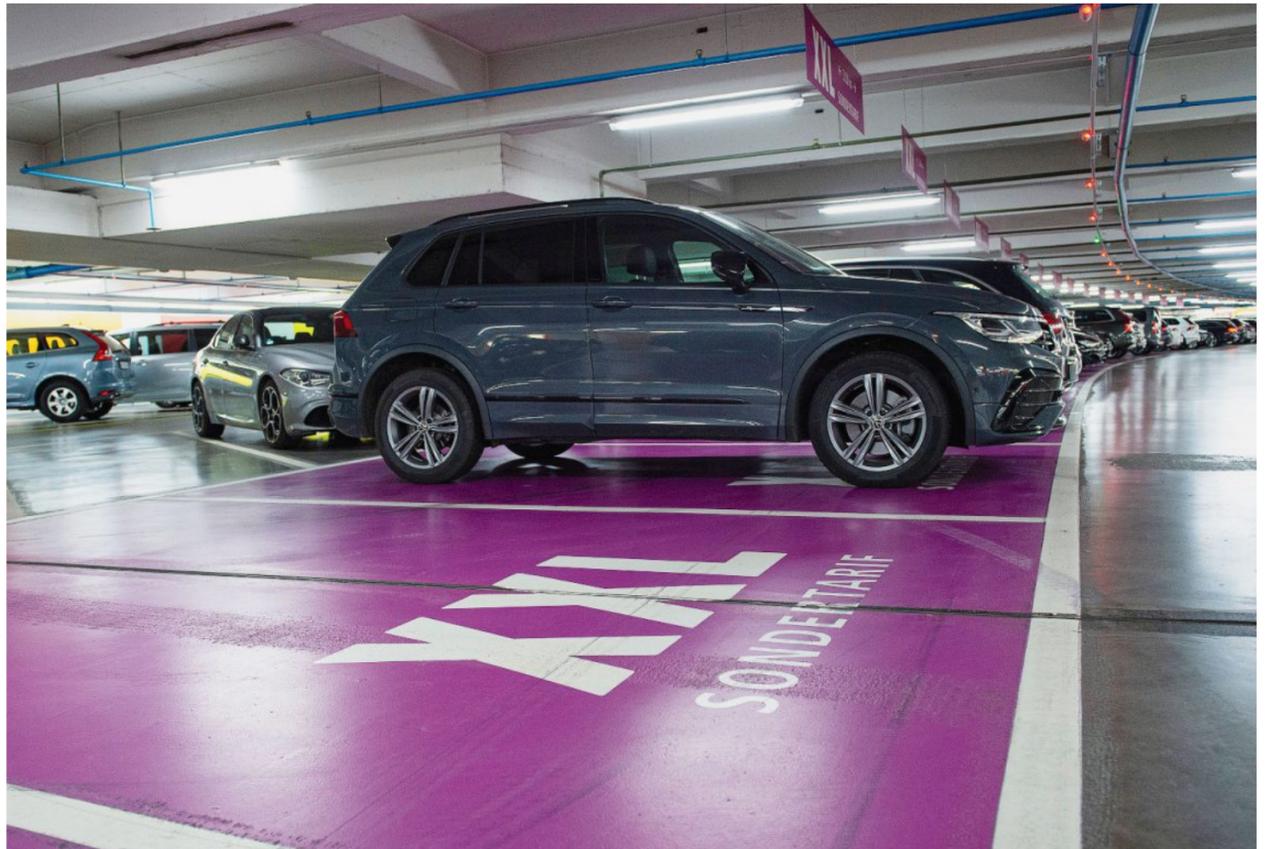
Ob dieses Ziel mit der Revision tatsächlich erreicht wird, ist allerdings fraglich. Denn Experten gehen davon aus, dass solche Anreizmodelle via Steuern zumindest kurzfristig keine grosse Wirkung haben.

#### Langfristiger Effekt

«Die Motorfahrzeugsteuern sind fast nie das entscheidende Auswahlkriterium beim Autokauf», steht etwa in einem Bericht im Auftrag des Bundesamts für Strassen von 2017. Darin sind die Autoren der Frage nachgegangen, welche Instrumente den Kauf effizienter Fahrzeuge beeinflussen. Sie kamen zum Schluss, dass die Motorfahrzeugsteuern nur für 15 Prozent der Befragten sehr wichtig sind.

Der Hauptgrund für diesen Befund seien die in der Schweiz ohnehin schon tiefen Abgaben auf Autos, so der Mitautor der Studie, Peter de Haan vom Beratungsbüro EBP. «Wenn man niedrige Steuern nach ökologischen Gesichtspunkten ausgestaltet, ist die Wirkung nicht riesig, klar», sagt er. Daraus zu schliessen, dass eine Reform, wie sie der Kanton Bern nun vorhat, sinnlos sei, wäre aber falsch.

«Die Steuer gibt es ja sowieso. Die ökologische Wirkung ist sozusagen gratis», so de Haan. Um die ambitionierten Klima- und Energieziele der Schweiz zu erreichen, müsse man alle Hebel in Bewegung setzen. «Also auch alle Förderungen, Abgaben und Steuern ökologisieren, wo das



**Immer schwerer, immer grösser:** Der Anteil an grossen Allradautos nimmt nach wie vor zu. Im Bahnhofparking in Bern gibt es deswegen schon XXL-Parkplätze. *MANUEL ZINGG*

möglich ist.» Obschon der finanzielle Anreiz für den Kauf eines klimaschonenden Autos via Steuern im Kanton Bern auch künftig nicht sehr gross sein wird, glaubt Peter de Haan an eine Wirkung der Reform. Wenn auch eine indirekte.

«Die Konsumenten nehmen sehr wohl wahr, ob der Staat konsistent handelt oder nicht», sagt er. Wenn er via Motorfahrzeugsteuer energieeffiziente oder CO<sub>2</sub>-arme Fahrzeuge fördere, zeige dies den Bürgern, dass er es mit dem Klimaschutz ernst meine. Das wiederum könne längerfristig durchaus zu Verhaltensänderungen führen.

#### Experte würde weiter gehen

Trotzdem ist für den Experten klar, dass weitgehende Massnahmen nötig wären. Er schlägt unter anderem vor, die Motorfahrzeugsteuern für Personenkraftwagen mit Verbrennungsmotoren jedes Jahr um einen gewissen Prozentsatz anzuheben.

«Das würde das Kaufverhalten heute stark beeinflussen», glaubt de Haan. Langfristig gesehen, müssten aber die Besitzer von Elektrofahrzeugen ebenfalls höhere Steuern bezahlen, da der Unterhalt des Strassennetzes auch künftig finanziert werden muss.

## Parlament verzichtet auf E-Bike-Steuer

Der Grosse Rat befasst sich seit gestern Abend mit der Frage, ob er die Motorfahrzeugsteuern nach einer kräftigen Senkung vor acht Jahren wieder erhöhen will. Die Erhöhung soll nicht linear erfolgen, sondern auf ökologischen Überlegungen basieren.

Die SVP sah gestern durch die geplante Erhöhung den Volkswillen tangiert. Sie wollte auf die Gesetzesdebatte gar nicht erst eintreten. Doch der Grosse Rat stellte sich anders und nahm die Debatte auf. Als Erstes lag der

Auf Bundesebene würde de Haan eine progressiv steigende Importsteuer auf Personen- und Lieferwagen mit Verbrennungsmotor propagieren. Und: «Ein Verbot für neue Autos mit Verbrennungsmotor ab circa 2035 wäre sehr zielführend und wird in vielen europäischen Ländern bereits ernsthaft geprüft.»

Das hätte gemäss de Haan den willkommenen Nebeneffekt, dass allen Hausbesitzern klar würde, dass bald 100 Prozent der Wohngebäude-Parkplätze eine Lademöglichkeit für Elektroautos brauchen.

#### Unterschiedliche Ansichten

Ob solch radikale Massnahmen politisch umsetzbar sind, ist allerdings fraglich. Die SVP wehrt sich nur schon gegen die anstehende und vergleichsweise zurückhaltende Anpassung der Motorfahrzeugsteuer im Kanton Bern. Und auch die Autolobby hat wenig Freude an solchen Steuererhöhungen.

So sagt etwa Peter Goetschi, Zentralpräsident des TCS: «Es muss genau andersrum laufen: Die Politik sagt dem Autofahrer, er habe einen Beitrag zum Abbau des CO<sub>2</sub>-Ausstosses zu leisten. Das funktioniert nur, wenn das sauberere Auto auch erschwinglich ist.» Sprich: Die höheren An-

schaffungskosten für Elektrofahrzeuge sollen sich in einer tieferen Besteuerung niederschlagen.

Tatsächlich wird das bereits in vielen Kantonen so gemacht – auch in Bern. Der TCS unterstützt das ausdrücklich. Goetschi findet es aber falsch, wenn gleichzeitig finanzielle Nachteile für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor eingeführt werden. «Für viele Menschen gibt es aufgrund fehlender Ladestationen noch gar keine Alternative zum Benzin», so der Präsident.

Anderer Meinung ist Benjamin Zumbühl, Geschäftsleiter VCS Sektion Bern. Er würde die von Verkehrsexperte de Haan vorgeschlagenen Steuererhöhungen sofort unterstützen. Zumbühl betont aber gleichzeitig: «Uns geht es nicht primär um eine Umagerung vom Verbrennungsmotor zum Elektromotor. Wir wollen eine Verlagerung in Richtung öffentlicher Verkehr, der deutlich ökologischer ist als die Elektromobilität.»

Für den VCS führt der Weg dorthin über verursachergerechte Abgaben. Wer mehr mit dem eigenen Auto auf der Strasse unterwegs ist, soll auch mehr bezahlen. «Dann würde der Individualverkehr automatisch teurer und zurückgehen», so Zumbühl.

In einer Sache sind sich TCS, VCS und Experte de Haan aber einig: Kurzfristig müsste insbesondere die Ladeinfrastruktur für Elektroautos massiv ausgebaut werden. «Damit jede und jeder auf ein Elektrofahrzeug umsteigen kann, muss man laden können – zu Hause, am Arbeitsplatz, im Parkhaus, unter der Strassenlaterne, unterwegs, in den Ferien», so Goetschi vom TCS.

Die Bereitstellung dieser Infrastruktur erfordert einen enormen Kraftakt, bei dem der Staat in der Pflicht stehe. «Es ist seine Rolle, die Rahmenbedingungen für die Bevölkerung zu schaffen, damit diese die richtigen Entscheide treffen kann», sagt Goetschi.

Im Kanton Bern scheint man sich dieser Verantwortung bewusst zu sein. Die zur Debatte stehende Anpassung der Motorfahrzeugsteuer sei lediglich ein «Puzzlestück» und solle primär eine psychologische Wirkung entfalten, schreibt die Sicherheitsdirektion. Der Kanton hat sich zum Ziel gesetzt, dass 2035 zehn Prozent der immatrikulierten Fahrzeuge einen alternativen Antrieb haben müssen. Damit dies erreicht werden kann, fördert Bern seit Juli 2019 die Installation von Ladeinfrastruktur für E-Autos bei Unternehmen.

#### Bemühungen verstärken

Diese und weitere Bemühungen sollen in den nächsten drei bis vier Jahren noch verstärkt werden, so das Amt für Umwelt und Energie. Zudem überprüfe der Kanton auch, ob das Erstellen von Ladestationen für Parkplätze gesetzlich verankert werden soll.

Trotz der anstehenden klimatischen Herausforderungen will der Berner Regierungsrat die durch die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern zusätzlichen Einnahmen von 40 Millionen Franken aber nicht in den Umweltschutz stecken. Sie sollen voraussichtlich für eine Senkung der Steuern für natürliche Personen verwendet werden.