

## Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

### **Mobility-Ticket für Bern: Reglement vom 28. September 1997 über die Erhebung einer Übernachtungsabgabe (Übernachtungsabgabereglement; ÜAR; SSSB 664.21); Teilrevision**

#### **1. Worum es geht**

Mit dem Projekt „Ein Mobility-Ticket für Bern“ schlagen die verschiedenen Tourismuspartner (Hotellerie, Transportunternehmungen, Tourismusorganisationen, städtische und kantonale Behörden) die Schaffung eines Mobility-Tickets vor, so wie dies in anderen Schweizer Städten längst zum Merkmal einer gästeorientierten touristischen Dienstleistung gehört.

Mit dem Mobility-Ticket sollen die Übernachtungsgäste den öffentlichen Verkehr in der Stadt und Umgebung frei nutzen können. Die Finanzierung soll über einen Zuschlag auf den bisher erhobenen Übernachtungsabgaben erfolgen und alle Beherbergungsbetriebe obligatorisch umfassen. Der Zuschlag beträgt Fr. 1.50. Zukünftige Anpassungen im Rahmen allgemeiner Tarifänderungen des Liberoverbunds sind vorbehalten. Das Mobility-Ticket erfordert keine Erhöhung der Abgeltungen für die ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs.

Die Integration des Mobility-Ticket-Zuschlags in das städtische Übernachtungsabgabereglement (ÜAR) erfordert eine Reglementsänderung, welche in der Zuständigkeit des Stadtrats liegt.

Die Einführung ist wenn möglich auf den 1. Januar 2014 vorgesehen.

Das Mobility-Ticket ist ein Beitrag zur Nachhaltigkeit und erhöht die Attraktivität des Tourismusstandorts Bern mit einem unmittelbaren Nutzen für alle privaten und öffentlichen Partner.

#### **2. Vorgeschichte**

Die Idee, den Beherbergungsgästen in einer Stadt den Zugang zum öffentlichen Verkehr (öV) zu erleichtern, ist nicht neu. So hat Basel sein Mobility-Ticket bereits auf den 1. Januar 1999 eingeführt. Dieses wird unterdessen von den meisten Gästen als grosses Plus für die Destination Basel betrachtet. Weitere Städte haben ein solches Ticket eingeführt.

Es kann festgehalten werden, dass tiefe Entschädigungen pro Ticket nur dort möglich sind, wo integrale, d.h. alle Beherbergungsbetriebe und alle Gäste einbezogene Lösungen mit einem Mischpreis realisiert wurden.

In Bern war es bisher nicht möglich, dass sich die verschiedenen Tourismuspartner wie Kanton, Stadt, Hotellerie, Transportunternehmungen oder auch Bern Tourismus auf eine Konsenslösung einigen konnten. In den letzten Jahren führten verschiedene Anläufe zu keinem Durchbruch.

So basierten der Bern<sup>3</sup>-Pass und die Bern Card auf besonders zusammengestellten Vergünstigungen. Dabei war oftmals nicht klar ersichtlich, wo und was effektiv vergünstigt war (Eintritte Museen, Eintritte Sonderausstellungen, freie Fahrt BERNMOBIL). Der Misserfolg dieser Gästekarten ist denn auch zu einem grossen Teil dem hohen Preis zuzuschreiben (z.B. 24 Stunden für Fr. 20.00), womit sie lediglich erworben wurden, wenn auch eine intensive Nutzung vorgesehen war. Die hohen Preise erklärten sich dadurch, dass bei diesen optionalen Produkten keine Mischrechnung möglich war. Die beteiligten Partner wollten damit auch keine grösseren Ertragseinbussen hinnehmen.

Daraus kann gefolgert werden, dass der Mehrwert für den Gast bei guten Angeboten eindeutig und einfach erkennbar sein muss. Das Produkt muss überdies so konzipiert werden, dass auch bezüglich Distribution oder auch Abrechnung möglichst geringe zusätzliche Kosten entstehen. Kostengünstige Lösungen entstehen hier nur durch voll integrierte und nicht durch optionale Angebote.

Im November 2011 hat Bern Tourismus Peter Vollmer (ehem. Direktor Verband öffentlicher Verkehr (VöV), Verband Seilbahnen Schweiz (SBS) und Nationalrat) den Auftrag erteilt, einen neuen Anlauf zu starten, um in Bern ein Mobility-Ticket zu realisieren.

Dabei wurde projektleitend festgehalten:

- Das Produkt soll so einfach wie möglich konzipiert sein;
- Der Mehrwert für den Gast soll direkt erkennbar sein;
- Das Handling, die Finanzströme u.Ä. sollen möglichst einfach und ohne grosse Zusatzaufwände abgewickelt werden können.

Die Schlusskonferenz unter Einbezug aller beteiligten Partner (Transportunternehmungen/Libero, Beherbergungsbetriebe, Bern Tourismus, Stadt Bern, Kanton Bern) hat am 5. Februar 2013 stattgefunden.

Die Umsetzung soll mittels einer Anpassung des Übernachtungsabgabereglements (ÜAR) erfolgen.

Die Vertretung der Transportunternehmungen und des Libero-Tarifverbunds sind bereit, das Mobility-Ticket in der Höhe von Fr. 1.50 pro Gast und Nacht einzuführen. Sie verzichten ausdrücklich darauf, den Einstiegspreis später wegen möglicherweise sich veränderndem Nutzerverhaltens zu erhöhen. Einzig bei allgemeinen Tarifierhöhungen des Liberoverbunds bei den Einzelbilletts soll auch der Preis des Mobility-Tickets entsprechend angepasst werden.

Vonseiten des beco Berner Wirtschaft wird das Vorhaben als Stärkung und Attraktivierung des Standorts Bern unterstützt. Es ist denkbar, dass das Projekt im Rahmen des kantonalen Tourismusentwicklungsgesetzes vom 20. Juni 2005 (TEG; BSG 935.211) gar eine finanzielle Unterstützung erfährt, etwa bei den Einführungskosten, dem Marketing oder allenfalls im Sinne eines Startsponsorings.

Alle Vertreter der beteiligten Partner bekennen sich zum Berner Mobility-Ticket und den vorgeschlagenen Modalitäten.

### 3. Haltung der Hotellerie und des Libero Tarifverbunds

Die Hotellerie durchläuft in Folge des starken Frankens und der verschiedenen Krisensituationen in Europa eine schwierige Phase. Kommt hinzu, dass für die Schweizer Bevölkerung die ausländischen Angebote immer günstiger werden. Preisanpassungen gegenüber dem Gast müssen deshalb immer gut überlegt werden.

Mit der Anpassung des kantonalen Tourismusentwicklungsgesetzes (TEG) erhebt der Kanton seit kurzem eine erhöhte Beherbergungsabgabe. Die mit der Bildung einer kantonalen Gesellschaft zur Marktbearbeitung verstärkten Leistungen zur Stärkung des Tourismus im Kanton Bern kommen zwar auch der Hotellerie in der Stadt Bern indirekt zugute, doch vorderhand sind es erhöhte Abgaben, welche bei den Gästen einkassiert werden müssen.

Das Mobility-Ticket bietet den Gästen einen echten unmittelbar erkennbaren Mehrwert. Die Beherbergungsbetriebe werden dabei durch keine zusätzlichen Abrechnungsarbeiten und kein Cash-Management belastet.

Hotellerie Bernplus Mittelland hat an der Generalversammlung vom 24. April 2013 ihre Unterstützung für das Projekt Mobility-Ticket zugesichert.

Der Libero Tarifverbund hat mit Schreiben vom 5. März 2013 seine Zustimmung zur Einführung des Mobility-Tickets zu Fr. 1.50 mitgeteilt. Er weist darauf hin, dass sich der Preis für die Transportunternehmungen am unteren Rand befindet und die Zusage als klares Zeichen und Bekenntnis für den Standort Bern zu verstehen ist. Zukünftige allgemeine Tarifänderungen bei den Einzelbilletts sind vorbehalten.

### 4. Das Mobility-Ticket

Kernidee des Mobility-Tickets ist es, die Zutrittsschranken zum öV für die oftmals orts- und tarifunkundigen, nicht mit dem nötigen Schweizer Kleingeld ausgestatteten und häufig fremdsprachigen Hotel- und weiteren Übernachtungsgästen abzubauen.

Das Mobility-Ticket erfordert keine Erhöhung der Abgeltungen für die ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs und erhält somit keine spezifischen Subventionen der öffentlichen Hand.

Insbesondere

- können die Hotelbetriebe ihren Gästen einen attraktiven Zusatznutzen direkt in die Hand geben;
- wird dadurch die Gästeorientierung positiv verstärkt;
- wird Bern als öV-freundliche Destination positioniert;
- trägt es dazu bei, dass Gäste verschiedene Institutionen zusätzlich aufsuchen;
- werden auch mit dem Privatwagen anreisende Gäste zur Nutzung des öV im Stadtbereich animiert;
- trägt es insgesamt zur Lebensqualität der Stadt Bern bei.

Allen Gästen wird beim Einchecken im Hotel das Berner Mobility-Ticket abgegeben, welches bis und mit Abreisetag Gültigkeit hat. Es bietet im Tarifgebiet des Libero in den Zonen 100 + 101 freie Fahrt, inkl. Gurtenbahn, Marzilibahn, Aufzug Münsterplattform und öV-Zubringer

zum Flughafen Bern-Belp. Wird für die Anreise zum Hotel- oder Beherbergungsbetrieb bereits der öV genutzt, gilt die Reservationsbestätigung als Fahrausweis.

Das Mobility-Ticket ist ein einfaches Kärtchen, das von der Hotelrezeption mit den Personalien des Gasts sowie der Aufenthaltsdauer ausgefüllt und mit Stempel und Unterschrift bestätigt wird.

In Abweichung zum Grundsatz, dass das Mobility-Ticket denjenigen Personen abgegeben und verrechnet wird, die auch eine Übernachtungsabgabe zu leisten haben, werden auch Kinder und Jugendliche von 6 bis 16 Jahren mit einbezogen. Diese zusätzliche Kategorie kann administrativ ohne besonderen Aufwand gegenüber der städtischen Meldestelle ausgewiesen werden, da bereits heute aus statistischen Gründen auch Nicht-Übernachtungsabgabepflichtige gemeldet werden müssen.

Optional soll das Mobility-Ticket auch von Beherbergungsbetrieben in Aussengemeinden angeboten werden können.

## 5. Berechnung der Entschädigung

Ein Grossteil der Hotels ist um den Bahnhof Bern angesiedelt. Hier benötigen viele Gäste keine zusätzlichen Verkehrsmittel, um vom Hauptbahnhof zum Hotel zu gelangen. Es gibt jedoch auch in Bern Hotels in peripheren Lagen (Bsp. Westside), welche v.a. auch durch die motorisierten Gäste gut zu erreichen sind. Weiter verfügen viele Gäste Berns über ein Generalabonnement (Parlamentarierinnen und Parlamentarier, Wirtschafts- und Verbandsvertreterinnen und -vertreter, Lobbyisten, etc.).

Es ist davon auszugehen, dass mit der Einführung ein sogenannter Generalabonnement(GA)-Effekt erzeugt wird, d.h. Inhaberinnen und Inhaber von Mobility-Tickets werden gerade auch in Kürzeststrecken öV-Fahrten machen, welche ansonsten zu Fuss zurückgelegt würden.

Für den Libero-Tarifverbund soll es mit der Einführung des Mobility-Tickets keine Ertragsausfälle geben. So orientiert sich der vorgeschlagene Verrechnungspreis an einer plausiblen Variante der durch den Libero-Tarifverbund selber geschätzten heutigen Einnahmen von Beherbergungsgästen. Dabei wurden folgende Parameter angenommen:

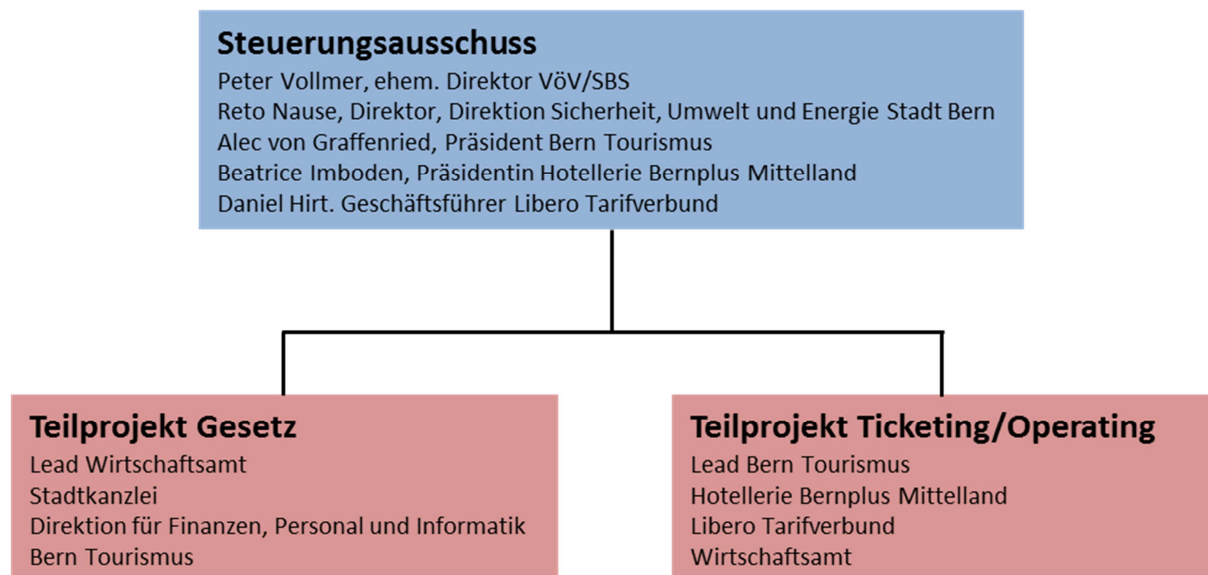
- Anzahl öV-Nutzungen aller Beherbergungsgäste: 44 %;
- Anteil GA-Inhaberinnen und GA-Inhaber von Bern-Besuchenden, welche den öV effektiv nutzen: 30 %;
- Anteil Halbtax-Inhaberinnen und -Inhaber, welche den öV effektiv nutzen: 50 %;
- Anzahl Fahrten im Schnitt: 2.

Daraus ergibt sich ein vorgeschlagener Verrechnungspreis von Fr. 1.50 pro Gast. Zukünftige allgemeine Tarifänderungen bei den Einzelbillets sind vorbehalten.

Mit der Ausgestaltung des vorgeschlagenen Mobility-Tickets werden die Transportunternehmungen von in diesem Kundensegment bisher anfallenden Distributionskosten (Ticketproduktion, Verteilung, Verkauf, Werbung, Abrechnungen, etc.) vollständig entlastet.

## 6. Weiteres Vorgehen

Am 25. März 2013 sind die Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie der Stadt Bern (SUE), Bern Tourismus und das Wirtschaftsamt übereingekommen, für die laufenden und zukünftigen Arbeiten folgende Organisation vorzusehen:



Die bestehenden, erfolgreichen Mobility-Ticket-Modelle sind alle über den Einbezug in die Übernachtungsabgabe geregelt. Damit können alle Beherbergungsbetriebe einbezogen werden. Dieses Modell soll auch in Bern zur Anwendung kommen. Dabei liegt der Lead für die Änderung des Übernachtungsreglements bei der Stadt Bern.

Ticketing und Operating sind noch zu klären. Hier wird vorgeschlagen, dass der Lead bei Bern Tourismus anzusiedeln ist. Folgendes ist u.a. bereits angedacht:

- Distribution: Die Verwaltung der Bestände und die Distribution des Mobility-Tickets an die einzelnen Beherbergungsbetriebe wird Bern Tourismus übertragen.
- Finanzfluss: Die Vergütung der mit der Übernachtungsabgabe eingezogenen Mobility-Ticket-Summe erfolgt direkt zwischen der Stadt Bern und dem Libero-Tarifverbund.

## 7. Anpassung der rechtlichen Grundlagen (Übernachtungsabgabereglement)

### 7.1. Allgemeines

Für die Regelung des Mobility-Tickets bietet sich das Reglement vom 28. September 1997 über die Erhebung einer Übernachtungsabgabe (Übernachtungsabgabereglement; ÜAR; SSSB 664.21) an. Die kommunale Übernachtungsabgabe, auch als Kurtaxe bezeichnet, ist eine fakultative Gemeindesteuer gemäss dem kantonalen Steuergesetz vom 21. Mai 2000 (StG; BSG 661.11; Art. 263). In der Lehre wird die Übernachtungsabgabe/Kurtaxe als Kostenanlastungssteuer qualifiziert. Unter den Begriff Kostenanlastungssteuer fallen Sondersteuern, die einer bestimmten Gruppe von Pflichtigen auferlegt werden, weil diese Personen zu

bestimmten Aufwendungen des Gemeinwesens eine nähere Beziehung haben als die Gesamtheit der Steuerpflichtigen. Solche Ausgaben haben eine gewisse Verwandtschaft zur Vorzugslast (Beiträge), doch unterscheiden sie sich von dieser dadurch, dass kein individueller, der oder dem einzelnen Pflichtigen zurechenbarer Sondervorteil vorliegen muss, der die Erhebung der Abgabe rechtfertigt. Die Kostenanlastungsabgabe stellt, da sie voraussetzungslos, das heisst unabhängig vom konkreten Nutzen oder vom konkreten Verursacherteil der oder des Pflichtigen erhoben wird, eine Steuer dar. Eine derartige Steuer setzt voraus, dass sachlich haltbare Gründe bestehen, die betreffenden staatlichen Aufwendungen der erfassten Personengruppe anzulasten. Zudem muss die allfällige Abgrenzung nach haltbaren Kriterien erfolgen; andernfalls verletzt die Abgabe das in Artikel 4 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV; SR 101) enthaltene Gleichheitsgebot.

Die Übernachtungsabgabe ist von den Gästen zu bezahlen, die in der entsprechenden Gemeinde übernachten. Der Ertrag muss die Finanzierung von touristischen Einrichtungen und Veranstaltungen, die vor allem im Interesse der Gäste liegen, sicherstellen und darf nicht für gewöhnliche Gemeindeaufgaben verwendet werden. Der Reinertrag aus der von der Stadt erhobenen Übernachtungsabgabe geht an Bern Tourismus und wird somit für die gemäss Steuergesetz zulässigen Zwecke verwendet. Auch der Ertrag aus dem Mobility-Ticket-Zuschlag wird Bern Tourismus zukommen. Damit wird es möglich, den in Bern übernachtenden Gästen eine Fahrkarte zur Benützung des öffentlichen Verkehrs abzugeben. Es macht daher Sinn, die notwendigen Regeln zur Abgabe des Mobility-Tickets im Übernachtungsabgabereglement zu normieren.

Bei dieser Gelegenheit sollen auch weitere Änderungen am Reglement vorgenommen werden, die entweder gestützt auf das Steuergesetz nötig sind oder die sich anderweitig aufdrängen. Die kantonale Volkswirtschaftsdirektion (VOL) stellt den Gemeinden, die eine Übernachtungsabgabe respektive Kurtaxe erheben wollen, ein Musterreglement zur Verfügung (Musterreglement Kurtaxe, abrufbar unter: [www.vol.be.ch](http://www.vol.be.ch) > Wirtschaft > Tourismus und Regionalentwicklung > Tourismusabgaben). Ein grosser Teil der nachfolgend ausgeführten Änderungen stellt eine Anpassung an dieses Musterreglement dar.

Die Anpassungen des ÜAR liegen - unter Vorbehalt des fakultativen Referendums - in der Zuständigkeit des Stadtrats.

## *7.2. Kommentierung der einzelnen Änderungen*

### *Ingress*

Im Ingress werden die gesetzlichen Grundlagen des Übernachtungsabgabereglements aktualisiert. Sowohl das Steuergesetz als auch die Gemeindeordnung wurden seit Erlass des ÜAR totalrevidiert.

### *Artikel 3 Absatz 4 (neu)*

Artikel 3 umschreibt, für welche Zwecke der Reinertrag aus der Übernachtungsabgabe verwendet werden muss. Im neuen Absatz 4 wird ausgeführt, wofür der Mobility-Ticket-Zuschlag zu verwenden ist.

### *Artikel 3a (neu)*

Das kantonale Musterreglement sieht einen Artikel zur Organisation vor. Der Gemeinderat erachtet die Aufnahme eines solchen Artikels, der die organisatorischen Fragen zum Vollzug des ÜAR regelt, als sinnvoll. Darin wird geregelt, dass die städtische Steuerverwaltung das

ÜAR vollzieht, der Reinertrag aber an die Tourismusorganisation der Stadt (heute: Bern Tourismus) geht. Diese Tourismusorganisation ist letztlich für die bestimmungsgemässe Verwendung der Mittel aus der Übernachtungsabgabe verantwortlich.

#### *Artikel 5 Absatz 2*

Die Aufzählung der Gastgewerbebetriebe, welche der Abgabehöhe gemäss Buchstabe a. unterliegen, werden ergänzt mit Wohnungen, die zu touristischen Zwecken vermietet werden. In Buchstabe b. wird zudem der frühere Vereinsname „Schweizer Bund für Jugendherbergen“ durch den Begriff „Jugendherbergen“ ersetzt. Dieser Begriff ist als Marke geschützt und darf nur von Mitgliedern des Vereins Schweizer Jugendherbergen verwendet werden. Die Jugendherbergen werden, im Gegensatz zu anderen Übernachtungsanbietern mit vergleichbarem Angebot, der tieferen Abgabehöhe gemäss Buchstabe b. unterstellt. Die Anwendung verschiedener Abgabehöhen lässt sich nur mit dem Gleichbehandlungsgrundsatz bzw. der Wirtschaftsfreiheit (Gleichbehandlung der direkten Konkurrenten) vereinbaren, sofern sie auf sachlichen Kriterien beruht. Der Verein Schweizer Jugendherbergen ist als gemeinnützige Organisation anerkannt. Bei der Gemeinnützigkeit handelt es sich um ein solches sachliches Kriterium, das die bisherige Differenzierung zwischen Jugendherbergen und Übernachtungsanbietern mit vergleichbarem Angebot auch weiterhin rechtfertigt.

#### *Artikel 5 Absatz 3*

Hier wird lediglich eine Präzisierung vorgenommen. Der Gemeinderat kann die Höhe der Übernachtungsabgabe lediglich innerhalb der in Absatz 2 aufgeführten Bandbreite erhöhen.

#### *Artikel 5a (neu)*

In diesem neuen Artikel wird der Mobility-Ticket-Zuschlag geregelt. Absatz 1 definiert, wer zum Bezug eines Mobility-Tickets berechtigt ist. In Absatz 2 ist erläutert, dass der Mobility-Ticket-Zuschlag zusätzlich zur Übernachtungsabgabe gemäss Artikel 5 Absatz 2 erhoben wird. Absatz 3 schliesslich hält fest, auf welchen Zeitpunkt hin und in welcher Form dieser Zuschlag erhöht werden kann. Im Gegensatz zur ordentlichen Übernachtungsabgabe entscheidet nicht der Gemeinderat über Tarifierhöhungen des Mobility-Ticket-Zuschlags, sondern diese richten sich nach den allgemeinen Preiserhöhungen für den öffentlichen Verkehr.

#### *Artikel 6*

An dieser Stelle wird lediglich ergänzt, dass jede Person, die in der Stadt Bern gegen ein Entgelt übernachtet in der Folge als Übernachtende bezeichnet wird. Dieser Begriff wird im weiteren Verlauf des Reglements mehrmals verwendet, ohne dass er bisher eingeführt worden wäre.

#### *Artikel 7*

Artikel 7 soll in „Ausnahmen“ umbenannt werden. Diese Terminologie entspricht dem kantonalen Musterreglement. Er wird neu in zwei Absätze unterteilt. Absatz 1 bleibt unverändert. Absatz 2 schafft eine Ausnahme von der Ausnahme, da Kinder und Jugendliche zwischen 6 und 16 Jahren zwar von der Übernachtungsabgabe befreit sind, nicht aber von der Pflicht zur Entrichtung des Mobility-Ticket-Zuschlags. Grund dafür ist, dass bereits Kinder ab 6 Jahren im öffentlichen Verkehr zahlungspflichtig werden. Diese Altersgrenze soll für den Mobility-Ticket-Zuschlag beibehalten werden.

#### *Artikel 8*

Mit dem neuen Titel dieses Artikels findet auch hier eine Annäherung ans kantonale Musterreglement statt. Absatz 1 wird deshalb entsprechend umformuliert. Es wird nicht mehr umschrieben, wer die Übernachtungsabgabe schuldet, sondern von wem sie bezogen wird. In-

haltlich läuft dies aufs Gleiche hinaus. In Absatz 2 folgt dann die bisher in Absatz 1 verankerte Schlussfolgerung, dass die Beherbergungsbetriebe Schuldner der Übernachtungsabgabe sind. Ergänzt wird dieser Absatz mit dem Hinweis, dass die Beherbergungsbetriebe mit den Übernachtenden solidarisch haften. Diese Solidarhaftung ergibt sich bereits aus der Konzeption der Übernachtungsabgabe und wird neu explizit erwähnt. Eine Solidarhaftung ist im Steuerrecht überdies nichts Aussergewöhnliches. Sie ist beispielsweise auch in Artikel 117 Steuergesetz anzutreffen. Die Absätze 3 und 4 entsprechen den Absätzen 1 und 2 von Artikel 10, der somit aufgehoben werden kann.

#### *Artikel 10 (Streichung)*

Artikel 10 kann aufgehoben werden, da dessen beide Absätze 1 und 2 in den Artikel 8 verschoben werden.

#### *Artikel 11*

In Artikel 11 wird ebenfalls der Titel ans kantonale Musterreglement angepasst. Absatz 1 und 2 bleiben dagegen unverändert. In Absatz 3 ist geregelt, dass auf verspätet abgelieferte Abgaben vom 31. Tag an ein Verzugszins geschuldet ist und wie sich dieser berechnet. Es soll auch in Zukunft an den vom Kanton für die direkten Staats- und Gemeindesteuern festgelegten Verzugszins abgestützt werden. Im Steuergesetz findet sich allerdings kein Hinweis mehr darauf, dass der Verzugszins jährlich vom Regierungsrat festgelegt wird. Deshalb wird der Verweis aufs Steuergesetz gelöscht und der ganze Absatz etwas offener formuliert. Absatz 4 ist neu und wird aus dem kantonalen Musterreglement übernommen.

#### *Artikel 13*

Artikel 13 befindet sich im Abschnitt Vollzug. Der bisherige Titel „Behörden“ war diesbezüglich nicht aussagekräftig. Deshalb soll auch hier eine Angleichung ans kantonale Musterreglement vorgenommen werden. Neu steht er unter dem Titel „Veranlagung“. Absatz 1 bleibt jedoch unverändert. Absatz 2 dagegen soll ersetzt werden. Gemäss neuem Artikel 3bis Absatz 1 vollzieht die städtische Steuerverwaltung das Übernachtungsabgabereglement. Der Hinweis darauf, dass die Direktion für Finanzen, Personal und Informatik den Vollzug desselben beaufsichtigt, ist daher überflüssig. Eine gewisse Kontrolle ihrer Dienststellen obliegt jeder Direktion. Absatz 2 regelt aus diesem Grund neu die Ermessensveranlagung und ersetzt damit den bisherigen Artikel 15 Absatz 1.

#### *Artikel 15 (Streichung)*

Artikel 15, Ermessensveranlagung, kann ersatzlos aufgehoben werden. Absatz 1 befindet sich neu mit gleichem Wortlaut in Artikel 13 Absatz 2. Absatz 2 regelt das Rechtsmittel gegen eine Ermessensveranlagung. Die Rechtspflege wird neu grundsätzlich im Artikel 15bis geregelt, so dass der Hinweis aufs Rechtsmittel gegen eine Ermessenveranlagung ersatzlos aufgehoben werden kann.

#### *Artikel 15a (neu)*

Gemäss kantonalem Steuergesetz (Art. 266) kann gegen Veranlagungsverfügungen fakultativer Gemeindesteuern Einsprache erhoben werden. Diesem Umstand wird im neuen Artikel 15bis des Übernachtungsabgabereglements Rechnung getragen. Einsprachen sollen wie üblich an die verfügende Behörde, also die städtische Steuerverwaltung, gerichtet werden (Absatz 1). Absatz 2 verweist für die weiteren Rechtsmittelinstanzen aufs Steuergesetz. Artikel 266 StG hält fest, dass gegen einen Einspracheentscheid die Beschwerde ans Regierungstatthalteramt offen steht und ein Beschwerdeentscheid desselben schliesslich ans Verwaltungsgericht weitergezogen werden kann. Diese Regelung ist sehr detailliert. Eine Wiederholung derselben im Übernachtungsabgabereglement erübrigt sich.



### *Artikel 16*

In Absatz 2 soll die Direktion für Finanzen, Personal und Informatik durch die Bezeichnung „zuständige Direktion“ ersetzt werden. So wird verhindert, dass bei einer Verwaltungsreform mit Umbenennung der Direktionen oder neuer Zuteilung von Dienststellen das Übernachtungsabgabereglement revidiert werden muss.

### *Artikel 18*

Artikel 18 Absatz 1 wird etwas gekürzt. Es ist nicht nötig aufzuführen, welche Art von Verfehlungen gegen das vorliegende Reglement auf Antrag mit einer Busse belegt werden können, umso mehr als die aktuelle Aufzählung sowieso nicht abschliessend ist. Der Bussenrahmen wird auf Fr. 5 000.00 erhöht und entspricht damit dem gemäss Artikel 267 Steuergesetz zulässigen Maximum. Auch Bussenverfügungen können mittels Einsprache angefochten werden. In diesem Fall richtet sich das folgende Verfahren nach kantonalen und eidgenössischen Bestimmungen.

### **Antrag**

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat betreffend Mobility-Ticket für Bern: Reglement vom 28. September 1997 über die Erhebung einer Übernachtungsabgabe (Übernachtungsabgabereglement; ÜAR; SSSB 664.21); Teilrevision.
2. Er beschliesst mit ... Ja- zu ... Nein-Stimmen bei ... Enthaltungen die Teilrevision des Reglements vom 28. September 1997 über die Erhebung einer Übernachtungsabgabe (Übernachtungsabgabereglements; ÜAR; SSSB 664.21) gemäss beiliegender synoptischer Darstellung.
3. Der Gemeinderat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderungen des Reglements.
4. Das Ratssekretariat wird mit der Publikation dieses Beschlusses unter Hinweis auf das fakultative Referendum gemäss Artikel 37 der Gemeindeordnung der Stadt Bern vom 3. Dezember 1998 beauftragt.

Bern, 26. Juni 2013

Der Gemeinderat

Beilage:

- Synoptische Zusammenstellung der Reglementsänderungen