

Die Zeitung.

Nicht jedes Jahr kann mit einem Eröffnungsfest für ein wegweisendes öV-Projekt besiegelt werden. Dieses Jahr jedoch wurde mit dem Fahrplanwechsel das «Jahrhundertprojekt» Tram Bern West in Betrieb genommen. Umso hoffnungsfroher richten wir nach dem grossen Fest im



Westen Berns unseren Blick auf das Projekt Tram Region Bern, welches auf der Achse Köniz-Innenstadt-Ostermundigen eine neue Tramlinie

entstehen lässt. Attraktiver soll auch der Bahnhof Bern werden, der zunehmend an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Besonders prekär ist die Lage im RBS-Bahnhof, der täglich von 54 000 Passagieren frequentiert wird, aber nur für 16 000 gebaut wurde. Bis im Frühjahr 2011 sollen die nächsten Entwicklungsschritte des Bahnhofs Bern feststehen. Diese und andere Massnahmen sind dringend nötig, denn Strasse und Schiene sind in der Region Bern zu den Stosszeiten bereits heute stark überlastet – und die steilen Wachstumsprognosen sind besorgniserregend. So sind es denn nicht nur die Ausbaumassnahmen, welche Abhilfe schaffen sollen, sondern ebenso die Instrumente zur Vermeidung und Verlagerung von Verkehr, welche die künftigen verkehrspolitischen Diskussionen prägen müssen.

Evi Allemann

Präsidentin «Läbige Stadt»

Am 13. Februar könnte Autofahren ein klein wenig ökologischer werden: Dann stimmt der Kanton Bern über eine Änderung der Motorfahrzeugsteuer ab. Der Grosse Rat empfiehlt die Annahme seiner «Ecotax» mit einem Bonus-Malus-System. Einen «Volksvorschlag» aus Garagisten-Kreisen, der die Autosteuern noch mehr senken will, lehnt das Parlament deutlich ab. Ausser der SVP sagten in der vergangenen Grossratssession alle Parteien Ja zur Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer und Nein zum populistischen Volksvorschlag des Autogewerbes. Bereits über ein Jahr ist es her, seit der Grosse Rat das Gesetz über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge anpasste. Auch die seither umgeschwenkte SVP stimmte der «Ecotax» damals mehrheitlich zu. Damit schuf der Grosse Rat die Grundlage für eine ökologischere Steuerbemessung. Basis des Grundsteuersatzes bleibt das Gewicht. Neu sollen mit der «Ecotax» jedoch verbrauchs- und energieeffiziente Neuwagen während drei bis vier Jahren steuerlich begünstigt werden (Bonus). Ineffiziente Fahrzeuge würden mit einem unbefristeten Zuschlag belastet (Malus). Das Besteuerungsmodell orientiert sich an der nationalen Energie-Etikette, die jeden Neuwagen einer Energieeffizienzklasse zuteilt. Die von Neuzulassungen erzeugten CO₂-Emissionen könnten gemäss einem Gutachten kantonsweit jährlich um etwas über 2 Prozent respektive 20 000 Tonnen gesenkt werden.

Das Autogewerbe bekämpft die Grossratsvorlage nun aber mit einem sogenannten Volksvorschlag. Dieser will einen wesentlich schwächeren Bonus für energieeffiziente Fahrzeuge und keinen Malus für ineffiziente Neuwagen. Doch der Volksvorschlag will ohnehin nicht mehr Umweltschutz, sondern vor allem eine massive Senkung des Grundsteuersatzes um 33 Prozent. Auch die Grossratsvorlage will eine kleine Senkung von 6 Prozent. Der unverantwortliche Volksvorschlag bedeutete für den Kanton darüber hinaus Mindereinnahmen von jährlich 120 Millionen Franken. Das ist angesichts der schwierigen finanziellen Lage kein Pappenstiel! Störend ist zudem, dass von der Steuersenkung vor allem schwere Offroader

Im Februar 2011 stimmen wir

über eine umweltfreundlichere

Motorfahrzeugsteuer ab. Die

Autolobby will die «Ecotax»

verhindern.

Die «Ecotax» will die Steuern für sparsame Autos senken.



profitieren würden. Mit der unverhältnismässigen Senkung der Grundsteuer sowie dem Verzicht auf den Malus würden schwere Geländewagen im Kanton Bern bald so tief besteuert wie kaum in einem anderen Kanton.

*Nadine Masshardt,
Vorstandsmitglied «Läbige Stadt», Grossrätin SP*

Stimmen aus dem Grossen Rat

Der Volksvorschlag zur «Steuerlichen Entlastung der Strassenfahrzeuge im Kanton Bern» war ein verkehrs- und steuerpolitischer Schwerpunkt der vergangenen Novembersession. Blitzlichter auf eine emotionale Debatte.

Den Reigen der Fraktionssprecher eröffnete **Thomas Fuchs** für die SVP. Er erklärte wie die SVP-Fraktion bei der Motorfahrzeugsteuer ins Schleudern geriet und am Schluss ein 180-Grad-Wende-Manöver durchführte, nachdem die Fraktion noch vor einem Jahr die Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge mitgetragen hatte. Danach setzte er zu einer Polemik gegen die Verkehrspolitik der umweltfreundlichen Kräfte im Rat an und meinte, wir könnten froh sein, dass «man hier ein Auto kaufen kann, das einem gefällt, und das ist halt vielleicht nicht immer dasjenige, das die Rot-Grünen empfehlen würden.» Gekontert wurde Fuchs von **Rita**



Ein Auto, das die «Rot-Grünen» nicht empfehlen würden.

Haudenschild (Grüne): «Wer ein effizientes Auto anschaffen und auch beim Autofahren etwas für den Klimaschutz und für die Reduktion des CO₂ machen will, wird verspottet.» Doch das «Volksanliegen» von Garagisten-Seite wurde nicht nur von links zurückgewiesen. Auch die FDP sprach sich entschieden gegen den Volksvorschlag aus. FDP-Grossrat **Hans Baumberger** sah keine Veranlassung, «einen Salto rückwärts zu machen.» Dem grossen Teil der Bevölkerung sei «der Schuldenabbau wichtiger als das Niveau der Motorfahrzeugsteuer, die letztlich beim Betrieb eines Autos gesamthaft nicht sehr stark ins Gewicht fällt.» Klartext sprach denn auch **Andreas Hofmann** von der SP: «Ich hätte ein paar andere Vorschläge, wie man ihn (den Volksvorschlag, Anm. d. Red.) taufen könnte: Garagistenvorschlag, Offroadervorschlag oder Dreckschleudervorschlag.» (eva)

IMPRESSUM

Redaktion:
Evi Allemann (eva), Marc
Gebhard (geb), Remo Goetschi
(rg), Nadine Masshardt (nma)

Herausgeber: «Läbige Stadt»,
Postfach 5504, 3001 Bern
PC 30-569222-7
Abo: Fr. 15.–

Grafik: muellerluetolf.ch
Druck: Hagi Druck Bern
Erscheint vierteljährlich
Auflage: 1000

www.laebigstadt.ch

Das Zitat Wort für Wort

Kürzlich erreichte uns von einer Lobbyorganisation namens «Centre Patronal» eine Streitschrift mit bisher unbekanntem Totschlagargumenten. «Ohne Autos ersticken die Städte!», steht da. Unsere Städte seien nämlich «die Lungen der Wirtschaft, welche durch den Verkehr beatmet werden.» Und weil sogenannte Umweltzonen ja einzig zum Ziel hätten Autofahrer zu schikanieren, brächten sie auch keinen ökologischen Nutzen. Stattdessen beschleunigten sie die «wirtschaftliche Wüstenbildung» und verschiebten «menschliche Aktivitäten» an den Ortsrand.

Velofahrende könnten die Stadt vor solchen Endzeitszenarien bewahren. Mit Sicherheit aber fördern sie die Kommentiertätigkeit in den Online-Medien. Auf die Frage, weshalb die Autofahrer und Velofahrer jeweils so übereifrig die Leviten lesen, gab der Kolumnist Peter Schibler eine plausible Antwort: Autofahrer mögen Internetforen, «weil man in beiden Fällen schön am Schärmen ist und trotzdem tolle Kraft-Erlebnisse bei vernachlässigbarer Eigenleistung hat.»

In der Aufregung um Velorowdys ging unter, dass die FDP im 20 Minuten «Alarm» geschlagen hat. Die Stadt müsse einige Strassenmarkierungen nachzeichnen, tue dies aber nicht. Dies habe mit «links-ideologischer Politik» zu tun, ist Stadtrat Mario Imhof überzeugt. (rg)

Abstimmungsparole «Läbige Stadt» zur
Revision der Motorfahrzeugsteuern am
13. Februar

Ja zur Grossrats-Vorlage «Ecotax»

Nein zum Volksvorschlag

Stichfrage: Grossrats-Vorlage «Ecotax»

www.ecotax-ja.ch

Der Klatsch Tratsch für Tratsch

Nadine Masshardt, Medienverantwortliche und Vorstandsmitglied von «Läbigi Stadt», zog von Langenthal nach Bern. Sie



hat mit ihrem Lebenspartner eine Wohnung an der Archivstrasse bezogen. Welch passender Strassenname für eine Historikerin... Während man Grossrätin Masshardt früher vor allem auf dem Weg zu Sitzungen durch die Stadt tigern sah, gibt es inzwischen immer häufiger auch private Gründe dafür. Neulich wurde sie beim Besuch eines Kurses zur Säuglingspflege (!) erspäht. Die ersten Vermutungen zerschlugen sich aber rasch: Sie begleitete die werdenden Eltern Evi Allemann und Marc Gebhard – Nadine wird Gotte des Kindes und will sich für kommende Hütedienste gut vorbereiten. Bald nicht mehr so aufwändig vorbereiten muss sich dafür der höchste Stadt-Berner, unser Vorstandsmitglied Urs Frieden: Seine Zeit als Stadtratspräsident läuft demnächst ab. Wir sind gespannt wie seine Nachfolge dieses Amt ausführen wird. Urs jedenfalls hat es mit Bravour getan. (rg)

Ursula Wyss in den Ständerat wählen

Durch die Wahl von Simonetta Sommaruga in den Bundesrat wurde der zweite Berner Ständeratssitz frei. Der andere Sitz wird vom ehemaligen SVP- und heutigen BDP-Politiker Werner Luginbühl besetzt. SP und Grüne schicken für die Verteidigung des Rot-Grün-Mitte-Ständeratssitzes gemeinsam die Berner SP-Nationalrätin Ursula Wyss ins Rennen. Wyss hat bei den letzten Nationalratswahlen das beste Ergebnis aller Kandidierenden aus dem Rot-Grün-Mitte-Lager erzielt. Die Ökonomin und Umweltpolitikerin ist Mitglied der Umwelt-, Energie- und Raumplanungskommission und der Finanzkommission. Seit 1999 vertritt sie engagiert die Umwelthanliegen im Nationalrat.

Ursula Wyss ist nicht nur ein Gründungsmitglied von «Läbigi Stadt» – sie hat auch die Zeitung von «Läbigi Stadt» lanciert und war bis Ende der 90er Jahre aktiv im Vorstand. Seither ist sie uns als Mitglied treu geblieben und hat sich auch in den letzten Jahren immer mal wieder an unseren Aktionen beteiligt. Ihr Einsatz für eine nachhaltige Mobilität, für einen gut ausgebauten öffentlichen Verkehr und für Verkehrsberuhigungen in Wohnquartieren ist der Hauptgrund, warum wir Ursula Wyss am 13. Februar zur Wahl in den Ständerat empfehlen. Es ist aber auch wichtig, dass nicht beide Ständeratssitze an die rechten Kräfte gehen. Die Mitte-Rechts-Kandidatur der FDP-Nationalrätin Christa Markwalder würde vor allem der Versicherungslobby dienen, die Rechtsausser-Kandidatur von Adrian Amstutz wäre eine Stärkung der Lastwagen-Lobby: Amstutz ist Präsident der ASTAG. Weil die politische Rechte getrennt in die Wahlen steigt, hat Mitte-Links durchaus gute Chancen mit Ursula Wyss die Nachfolgerin von Simonetta Sommaruga zu stellen. (geb)

Möchtest du dich für eine «läbigi» Stadt einsetzen?

Wir suchen insbesondere eine(n) Medienverantwortliche(n) und jemanden, der oder die unsere Kasse hütet. Ob mit oder ohne fixes Ämtli: Wir würden uns freuen, dich als neues Mitglied im Vorstand begrüßen zu dürfen. info@laebigistadt.ch.

Ursula Wyss vertritt die Anliegen von «Läbigi Stadt» auch im Bundeshaus.





Der umweltfreundliche Pendlerverkehr fristet in der Region Bern noch ein Nischen-dasein (Bild: Velo-«Autobahn» in Kopenhagen).

Siedlung und Verkehr besser aufeinander abstimmen

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland ist ein neues Planungsinstrument für die mittel- bis langfristige Abstimmung von Siedlung und Verkehr in der Region Bern. Im November endete die öffentliche Mitwirkung, an der auch «Läbige Stadt» teilnahm. In unserer Stellungnahme unterstützten wir die Ziele «Verkehr vermeiden», «Verkehr verlagern» und «Verkehr verträglich gestalten» grundsätzlich. Nimmt man diese Ziele ernst, heisst dies, dass der öffentliche Verkehr sowie der Langsamverkehr verstärkt gefördert werden müssen. Leider sind insbesondere die Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr im RGSK vage und unverbindlich formuliert. Gar als grundsätzlich falsch stuften wir die gewählte Strategie für den motorisierten Individualverkehr ein. Sie konzentriert sich primär darauf, den Verkehr verträglich zu gestalten statt ihn auf umweltfreundlichere Transportmittel zu verlagern.

«Läbige Stadt» hat denn auch gefordert, dass sich das RGSK auf die Ziele «vermeiden» und «verlagern» konzentrieren und konkrete Zielsetzungen und Massnahmen zur Reduktion des Verkehrswachstums formulieren soll. Zudem erwarten wir eine Priorisierung von innovativen Verkehrsmanagementsystemen wie Road oder Mobility Pricing sowie der zukunftsweisenden öV-Projekte «Tram Region Bern» und «Zukunft Bahnhof Bern».

Gespannt warten wir nun auf die nächsten Schritte im Planungsprozess. Für Februar ist der Mitwirkungsbericht angekündigt, damit bis im Sommer 2011 die Richtplanung aufgrund der Ergebnisse der Mitwirkung überarbeitet werden kann.

(eva)

Die Zeitung wird farbig!

Nach all den Jahren ist es Zeit für ein frisches Design. Die nächste Ausgabe der «Läbige Stadt» Zeitung erscheint im März 2011 in Farbe und in einem komplett neuen Format.

Stimme aus Bordeaux

Bordeaux, die Hauptstadt der Region Aquitanien im Südwesten Frankreichs, ist vor allem für ihre grosse Esskultur und den Bordeaux-Wein bekannt. Ein Besuch in der Viertelmillionen-Metropole zeigt aber noch eine andere Spezialität: Bordeaux betreibt eine sehr innovative und fortschrittliche Verkehrspolitik. Die Innenstadt ist weitgehend verkehrsberuhigt und erstreckt über das ganze Stadtgebiet besteht ein genial konzipiertes Velo-Verleihsystem. Die Fahrräder können irgendwo ausgeliehen und an einer ganz anderen Sammelstelle wieder zurück gegeben werden. Und die Stadt hat eine wahre Tram-Renaissance eingeläutet: Die erste Strecke konnte Ende 2003 eröffnet werden. Seither wurde das Netz laufend erweitert. Es umfasst über 30 km und 77 Stationen. Pro Jahr werden ca. 40 Millionen Fahrgäste befördert.



Das Tram ist heute das wichtigste öffentliche Verkehrsmittel der Stadt und gilt als eine der technisch fortschrittlichsten Strassenbahnen der Welt: Die Trams verfügen über ein neu entwickeltes System, durch welches in der Innenstadt die Oberleitungen aus ästhetischen Gründen in den Boden verlegt werden konnten. Nach anfänglichen technischen Schwierigkeiten funktioniert die Strassenbahn nun einwandfrei.

(geb)

P.P.

3001 Bern

Postfach 5504

3001 Bern

Adresse: