



Zweite Gotthard-Röhre, Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF), Mobility Pricing, Milchkuh-Initiative: Das sind die wichtigsten verkehrspolitischen Themen der kommenden vier Jahre im Bundeshaus. Die verschiedenen politischen Ebenen in der Verkehrspolitik sind eng verzahnt. Deshalb ist es wichtig, Verkehrspolitikerinnen und Verkehrspolitiker mit Weitsicht und ökologischem Bewusstsein zu wählen.

Der Verkehr macht nicht an den Quartier-, Gemeinde- oder Kantonsgrenzen halt. In viele Verkehrsprojekte sind verschiedene politische Ebenen, aber auch verschiedene Geldgeber involviert. Grossprojekte wie die Neugestaltung des Bahnhofs Bern, aber auch kleinere Projekte etwa im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs profitieren von der Mitfinanzierung durch den Bund. Würde der Bund zum Beispiel die Gelder für den Agglomerationsverkehr kürzen, wäre auch Bern betroffen. So würden etwa 35% der Kosten einer neuen Velobrücke, die dereinst den Norden Berns mit der Länggasse verbinden soll, vom Bund getragen werden.

Mit dem neuen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF), der zurzeit im Ständerat und nach den Wahlen im Nationalrat behandelt wird, soll die künftige



ausgenommen
Linienverk

«Verkehrspolitik mit Weitsicht»

P.P.
3000 Bern



Der Standpunkt



«LÄBIGI STADT» WURDE nicht enttäuscht: Zum Ferienstart publizierte öV-Freund und «Läbigi Stadt» Wunschapst Franziskus seine Öko-Enzyklika. Der Klimawandel sei «eine der wichtigsten aktuellen Herausforderungen». Er sei weitgehend menschengemacht. Und kritisiert wird der Ressourcenverbrauch der Reichsten. Sodann ruft der Papst zu «generationenübergreifender Gerechtigkeit» auf. Das könnte «Läbigi Stadt» nicht besser formulieren. Nun warten wir auf Taten!

In der Schweiz zumindest liegt der Papst – was die negativen Auswirkungen des Flugverkehrs anbelangt – voll im Trend: Laut einer Umfrage des Bundesamtes für Umwelt steht die Mehrheit hinter einer Flugverkehrs-Ticketabgabe. Leider bremst der Bundesrat. Hoffentlich können dies viele gewählte und wiedergewählte «Läbigi Stadt»-Mitglieder im Nationalrat (Seite 3) bald ändern. Über weitere verkehrspolitische Herausforderungen der neuen Legislatur berichten wir auf den Seiten 1 & 2. Die «Flugis» geben derweil auch in Bern zu reden. Im Juni titelte die BZ: «Skywork wehrt sich gegen den geplanten Südanflug». Für ihre Zwecke sei das seit Monaten diskutierte neue Anflugregime für Belp völlig unbrauchbar, so der Skywork-Chef. Was beim Regionalflugplatz natürlich auf wenig Gegenliebe stösst. Wir sind auf die weitere Diskussion gespannt: Denn nebst Skywork wehren sich über 200 einsprechende Umweltverbände sowie Anwohnerinnen, Anwohner und Gemeinden schon länger gegen die Ausbaupläne. Wege aus dem Klimawandel können auch am autofreien Sonntag gefunden werden: Am 13. September lädt «Läbigi Stadt» in der Länggasse ein zur Entdeckungstour «Plätze im Quartier» (Seite 4) – ganz im Sinne unserer Öko-Enzyklika, der «Vision 2035».

NADINE MASSHARDT,
PRÄSIDENTIN «LÄBIGI STADT»

tige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung auf neue Beine gestellt werden. Dazu gehört, dass die Gelder für den Agglomerationsverkehr dauerhaft gesichert werden. Ob dies gelingt, hängt von den Mehrheitsverhältnissen im Parlament ab. Die Auto-lobby hat eine lange Wunschliste für neue Nationalstrassen, jedoch kaum Gehör für die Herausforderungen im städtischen Verkehr. Und es wird lieber gejammert als an neuen Finanzierungslösungen gearbeitet. Die nationale «Milchkuh-Initiative» greift – getarnt als Verkehrsvorlage – unmittelbar in die Finanzierung von Bundesaufgaben ein. Sie will die allgemeinen Staatseinnahmen reduzieren, um die Strasse einseitig zu bevorzugen.

Voraussichtlich am 28. Februar 2016 stimmen wir über den Bau einer 2. **Gotthardröhre** ab. Dieses unsinnige Strassenprojekt ist teuer, verstösst gegen den Alpenschutz und löst kein einziges Verkehrsproblem. Die grossen verkehrspolitischen Herausforderungen liegen in den Städten und Agglomerationen. Verlocht man 3 Milliarden Franken am Gotthard, fehlt hier dieses Geld.

Der Verkehr trägt über einen Drittel zum schweizerischen CO₂-Ausstoss bei. Trotzdem bleiben Treibstoffe bis heute von einer CO₂-Abgabe verschont. Bei der künftigen Verkehrsfinanzierung muss stärker berücksichtigt werden, dass der Verkehr auch die so genannten externen Kosten wie Lärm, Luftverschmutzung, Stau oder Unfälle tragen muss. Heute werden diese Kosten der Allgemeinheit aufgebürdet. Die finanzielle Belastung der Autofahrenden ist dank effizienteren Autos gesunken. Die Mineralölsteuer, der Mineralölsteuerzuschlag, aber auch die Autobahnvignette sind während Jahren nie erhöht worden. Nötig ist nun eine Reform der Verkehrsfinanzierung, die auf nachhaltige und verbrauchsabhängige Finanzquellen setzt. Und vor allem auf eine Politik, die das Geld dort in die Verkehrsinfrastruktur investiert, wo der tägliche Verkehrsdruck am grössten ist: nicht am Gotthard, sondern in den Städten und Agglomerationen.

EVI ALLEMANN, NATIONALRÄTIN SP,
EHMALIGE PRÄSIDENTIN «LÄBIGI STADT»

DR NÖI EIGERPLATZ CHUNT

Nach der erfolgreichen Abstimmung über «Dr nöi Breitsch» geht es nun beim Eigerplatz endlich weiter: Die wichtige Drehscheibe im Stadtteil III soll verkehrsberuhigt und aufgewertet werden. Der Eigerplatz ist heute eigentlich kein Platz, sondern eine grosse unwirtliche Asphaltfläche, welche insbesondere dem Verkehr gewidmet ist. Der «Platz» weist keine attraktiven Begegnungsflächen auf und wird seiner Funktion als Stadtteilzentrum von 30000 Einwohnern keineswegs gerecht. Dabei sind die Zutaten für ein abwechslungsreiches und anziehendes Zentrum vorhanden: verschiedene Einkaufsmöglichkeiten vom Grossverteiler über den Tessinerspezialitätenladen, Kleingewerbe vom Drucker über den Velomech, Restaurants von der flüchtlingsintegrierenden LaCultina bis zum Café Calypso für Frühschoppenliebhaber. Zudem befindet sich in unmittelbarer Nähe die Villa Stucki als Quartierzentrum. Die geplante Aufwertung entspringt ursprünglich dem Projekt Tram Region Bern (analog dem Breitenrainplatz) und beinhaltet die Umgestaltung des Verkehrsknotens in einen einspurigen Kreisel mit Tempo 30, die Entflechtung des ÖV bei der Haltstelle, Verbesserungen für den «Fuss- und Veloverkehr» und die Gestaltung des Eigerparks im Spickel Zieglerstrasse Belpstrasse (siehe Visualisierung) mit Bäumen und Brunnen. Der 25 Millionenkredit, an dem sich wiederum Bund und Kantone beteiligen, kommt demnächst in den Stadtrat und voraussichtlich noch Ende Jahr vors Volk. Die Bauarbeiten für einen «läbigeren nöien Eigerplatz» könnten somit im Frühling 2016 beginnen.

MICHAEL STEINER, VORSTANDSMITGLIED



EMPFEHLUNGEN FÜR DIE NATIONALEN WAHLEN 2015

Zu den Eidgenössischen Parlamentswahlen am 18. Oktober treten neben unserer Präsidentin Nadine Masshardt mehrere Mitglieder von «Läbigi Stadt» an. Wir empfehlen sie zur Wahl, da sie sich für eine moderne städtische Mobilität und eine gesunde Umwelt einsetzen.



Nadine Masshardt, 1984
Historikerin
Nationalrätin, bisher
Präsidentin «Läbigi Stadt»
Liste 3, SP Frauen



Matthias Aebischer, 1967
Journalist
Nationalrat, bisher
Liste 4, SP Männer



Evi Allemann, 1978
Juristin
Nationalrätin, bisher
ehemalige Präsidentin
«Läbigi Stadt»
Liste 3, SP Frauen



Regula Rytz, 1962
Historikerin
Nationalrätin, bisher
Co-Präsidentin Grüne
Schweiz
Liste 9, Grüne



Alexander Tschäppät, 1952
Stadtpräsident
Nationalrat, bisher
Liste 4, SP Männer



Michael Aebersold, 1962
Leiter Sektion Entsorgung
radioaktive Abfälle
Grossrat, ehemals
Vorstand «Läbigi Stadt»
Liste 4, SP Männer



Thomas Brönnimann, 1968
Mag. rer. pol.
Grossrat, Gemeinderat Köniz
Liste 13, Grünliberale



Willi Egloff, 1949
Dr. iur. Rechtsanwalt
Liste 25, PDA und
kommunistische Jugend



Benno Frauchiger, 1975
dipl. Ing. EPFL
Stadtrat
Liste 4, SP Männer



Christoph Grimm, 1954
Handelslehrer
Grossrat
Liste 13, Grünliberale



Claude Grosjean, 1975
Jurist
Stadtratspräsident
Liste 13, Grünliberale



Natalie Imboden, 1970
Gewerkschaftssekretärin
Unia, Historikerin
Grossrätin
Liste 9, Grüne



Stefan Jordi, 1971
Dienstleiter Bundesamt für
Energie
Stadtrat
Liste 4, SP Männer



Daniel Klauser, 1981
Dr. phil. in Physik
Stadtrat,
ehemals Vorstand
«Läbigi Stadt»
Liste 9, Grüne



Blaise Kropf, 1972
Gewerkschaftssekretär VPOD
Grossrat
Liste 9, Grüne



Annette Lehmann, 1964
Geschäftsleitung SUISSIMAGE
Stadträtin
Liste 3, SP Frauen



Anna-Magdalena Linder, 1978
Lehrerin an Berufsschule
Grossrätin, ehemals Vorstand
«Läbigi Stadt»
Liste 9, Grüne



Roland Näf, 1957
Lehrer
Grossrat
Liste 4, SP Männer



Flavia Wasserfallen, 1979
Politologin,
Co-Generalsekretärin
der SP Schweiz
Liste 3, SP Frauen

Bei den Ständeratswahlen empfehlen wir:



Hans Stöckli, 1952
Fürsprecher
Ständerat, bisher
SP



Christine Häslar, 1963
Leiterin Kommunikation
Nationalrätin, bisher
Grüne Kanton Bern



Christian Zahler, 1953
dipl. Arch. ETHZ
Liste 4, SP Männer

Die Klatschspalte

«Neue Flammen und neue Babys» seien der Stoff für die neue Klatschspalte, schrieb mir unsere Chefredaktorin nach verpasster Redaktionssitzung. Zwei unserer Vorstandsmitglieder seien frisch vergeben. Sie haben nicht – wie mir naheliegend schien – zusammengefunden, sondern pflegen ihre Liebschaften ausserhalb des Vorstands. Mehr war auch in der Direktbegegnung nicht zu erfahren. Als Galareporterin würde ich mich den **Frischverliebten** an die Fersen heften, sie beim YB-Match oder in einem Club ablichten und mir saftige Details für Schlagzeile und Bildlegende aus den Fingern saugen...

Eines der beiden Babys genoss bei Redaktionsschluss weiterhin den gemütlichen Aufenthalt im Bauch seiner Mutter.



Gratulieren können wir bereits unserer Ex-Präsidentin **Evi Allemann**, dem Läbigi-Stadt-Mitbegründer **Marc Gebhard** und ihrem

Sohn **Eliot** zum neuen Familienzuwachs. Töchterchen **Julia Mattea** ist am 10. August auf diese Welt gekommen. (mr)

«Läbigi Stadt» am autofreien Sonntag

Komm am 13. September auch an die «Läbigi Stadt» Entdeckungstour «Plätze im Quartier» und gewinne einen Büchergutschein der Buchhandlung Haupt. Start: beim «Läbigi Stadt»-Stand an der Mittelstrasse.

Infos zum Programm:
www.quartierzeit.ch

Impressum

Redaktion:
Monika Bernoulli (momo), Nadine Masshardt (nm),
Muriel Riesen (mr)

Herausgeber: «Läbigi Stadt», 3000 Bern
PC 30-569222-7

Grafik: muellerluetolf.ch

Druck: auf FSC-Papier von p.i.n.k.elefant Bern
Erscheint vierteljährlich

Auflage: 950

www.laebigistadt.ch

VERDICHTEN, ABER RICHTIG

Die Diskussionen über das verdichtete Bauen haben Wirkung gezeigt: zum einen wollen Investoren nicht mehr «Wohnen im Grünen» umsetzen und zum andern liegt urbanes Wohnen im Trend. Das ist gut so! Nur, urbanes Wohnen muss auch urbane Mobilität zur Folge haben. Dichte, städtisch geprägte Siedlungen dürfen deshalb nur an Orten zugelassen werden, die über ein gutes öV-Angebot verfügen und in ein attraktives Langsamverkehrsnetz integriert sind. Das ist aber nur die eine Seite. Wissenschaftliche Studien zeigen: für den Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Einkauf oder zum Sport ist bei der Wahl des Fortbewegungsmittels entscheidend, welches mit welcher Qualität am Beginn der Reise zur Verfügung steht. Mit andern Worten, weder ein gutes öV-Angebot noch Velobahnen ins Zentrum verändern den ModalSplit, wenn das Auto in der Einstellhalle trockenen Fusses mit dem Lift erreichbar ist. Urban Wohnen muss zwingend auch heissen, urban unterwegs zu sein. Das erreicht man durch die massive Begrenzung der Parkplatzzahlen und die unattraktive Lage dieser Anlagen. Die öV-Haltstelle muss bequemer erreichbar sein als das Auto und das Velo muss in einem ebenerdigen, diebstahlsicheren Raum neben der Haustüre stehen! Der Kanton hat mit der Änderung der Bauverordnung im vergangenen Jahr die untere Bandbreite der pflichtigen Autoabstellplätze reduziert, ein Schritt in die richtige Richtung. Aber, weil der Bauherr bestimmt, wie viele Abstellplätze innerhalb der Bandbreite erstellt werden, sollte auch die obere Bandbreite reduziert werden. Die Gemeinde Köniz geht diesen Schritt und will im Baureglement die maximale Anzahl der Pflichtparkplätze reduzieren. Das Baugesetz gibt in Artikel 18 die dazu nötige Rechtsgrundlage.

RUEDI KÄSER, DIPL. ING. ETH,
VERKEHRSPLANER UND EHEMALIGES VORSTANDSMITGLIED

Stimme aus Graz und Wien

Ferien in Österreich mit Partner, Hund und Kind im Bauch. Das Fortbewegungsmittel: ein Auto! Da wir unter anderem Bébé-Möbel transportieren mussten, war dies für einmal das geeignetste Verkehrsmittel. Für die Rückreise wählten wir dann den Nachtzug mit Autoverlad nach Feldkirch. Empfehlenswert, falls es mal nicht ohne Auto geht. Zuerst fuhren wir nach Graz, der zweitgrössten Stadt Österreichs. Dort trafen wir meinen Bruder, welcher mit seiner Partnerin und den zwei Kindern an der Stadtgrenze wohnt. Die Grazer Innenstadt ist von grossflächigen Fussgängerzonen geprägt. Für das



Radverkehrsnetzwerk war das Engagement von Lokalpolitiker Erich Edegger entscheidend. Zusammen mit anderen Aktivistinnen und Aktivisten, welche polizeilich abgestraft wurden, markierte er einen Radfahrstreifen. Die Markierungsart wurde jedoch übernommen und gilt heute.

Weiter führte uns die Reise nach Wien. Inzwischen war das Auto vollgepackt mit «Bébésachen». Wir waren sehr froh, ausserhalb der Stadt parkieren zu können. Da wir aber keinen Maulkorb für den Hund dabei hatten, wurde uns der Einstieg in den Bus durch den Chauffeur verweigert und so machten wir uns zu Fuss auf den Weg ins Zentrum.

In der Innenstadt entdeckten wir ein urbanes Fortbewegungsmittel, welches auch problemlos in Metros etc. mitgenommen werden kann: das Trottinett. Dieses Gefährt weckt Erinnerungen aus meine Kindheit. Ich durfte jeweils bei meinen Grosseltern mit dem Trottinett einkaufen gehen. Und ich freue mich schon, wenn sich unser Nachwuchs auf dem Trottinett fortbewegt...

MONIKA BERNOULLI, VORSTANDSMITGLIED UND CHEFREDAKTORIN «LÄBIGI STADT» - ZEITUNG