



regiolinks be

Mitgliederzeitung für Stadt und Region Bern, 111 August 2010

REGIONALE VERKEHRSPLANUNG

Eine Erfolgsgeschichte stösst an Grenzen

Knapp 25 Jahre sind es her, seit der Grosse Rat eine SP-Motion gegen den Willen der bürgerlichen Regierung überwiesen hat. Sie forderte eine Machbarkeitsstudie für eine Berner S-Bahn. Heute ist die S-Bahn das Herzstück der kantonalen Mobilitätsplanung. Ohne neuen Tiefbahnhof stösst sie aber bald an ihre Grenzen. Rudolf Käser

In kleinen Schritten hat man in Bern den Regionalverkehr zur S-Bahn ausgebaut – mit Infrastrukturausbauten und Effizienzsteigerungen. Der Erfolg wird uns aber bald einholen, denn die Zitrone «Bahnhof Bern» ist ausgepresst. Ein wesentlicher Angebotsaus-

bau, sei es beim Fernverkehr oder bei der S-Bahn, wird nur möglich sein, wenn wir dem Beispiel Zürich folgen und mit einem Tiefbahnhof die nötigen Kapazitäten dafür schaffen.

«Wir sind auf dem richtigen Weg, aber noch nicht am Ziel.»

Gesamtheitliche Verkehrspolitik
Der Erfolg der S-Bahn beruht aber nicht allein auf der Leistung der Bahnen. Dafür verantwortlich ist auch eine gesamtheitliche Verkehrspolitik, die seit Jahren von weitsichtigen SP-Politikerinnen

und -Politikern vorangetrieben wird. Was Verkehrsdirektor René Bärtschi in den 80er Jahren begonnen hat, wurde von seinen Nachfolgerinnen Dori Schaer-Born und Barbara Egger-Jenzer mit Unterstützung der Stadt konsequent weiterentwickelt. Die S-Bahn ist zur Erfolgsgeschichte avanciert. Ohne sie könnte die Mobilität in der Agglomeration Bern nicht bewältigt werden. Rund 100 000 Fahrgäste benützen täglich die Berner S-Bahn.

Die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist auf flankierende Massnahmen angewiesen: beim motorisierten Individualverkehr durch Kapazitätseinschränkungen, Verkehrslenkung und die Bewirtschaftung des Parkplatzangebotes. Bei der Siedlungsplanung, indem nur sehr gut mit öffentlichem Verkehr erschlossene Flächen zu Bauzonen werden. Und beim Fuss- und Veloverkehr durch direkte Verbindungen, Einschränkungen des Autoverkehrs und durch attraktive und sichere Abstellplätze am Zielort.

Klare Prioritäten
Mit der Mobilitätsstrategie für die Agglomeration und der nachfolgenden Zweckmässigkeitsbeurtei-

Verkehrspolitik regional denken

Die Stadt Bern bekommt immer wieder gute Noten für ihre hohe Lebensqualität. Dazu gehört unter anderem auch ein funktionierendes Verkehrssystem, das die Mobilitätsbedürfnisse stadt-



und umweltverträglich gestaltet. Deshalb hat sich die Stadt Bern in der Energiestrategie 2006–2015 zum Ziel gesetzt, den motorisierten Individualver-

kehr um 15 Prozent zu reduzieren, um so den Schadstoffausstoss und den Lärm in den Wohnquartieren zu vermindern. Leider ist die Erreichung dieses Ziel noch in weiter Ferne. Soll die Absichtserklärung nicht toter Buchstabe bleiben, sind in den nächsten Jahren massive Anstrengungen nötig. Denn: Der Verkehr auf den städtischen Strassen blieb zwar konstant, doch auf dem Autobahnring und in der Agglomeration nahm er zu. Mit geeigneten Massnahmen muss nun dafür gesorgt werden, dass der Autoverkehr in der Region Bern insgesamt auf ein erträgliches Mass abnimmt. Erreicht wird dies nur mit einer regional abgestimmten Verkehrspolitik und einem Gesamtverkehrskonzept, das die bestehenden Gemeindegrenzen sprengt. Der Fokus soll dabei auf der sanften Mobilität liegen, das heisst, es braucht bessere Bedingungen für die Fussgängerinnen und Fussgänger, für den öffentlichen Verkehr und für die Velos. Zudem sind Konzepte wie Road Pricing zukunftsweisend und dürfen nicht länger als papierne Tiger dahinvegetieren, sondern schreien geradezu nach konkreter Umsetzung!

Evi Allemann ist Nationalrätin, Mitglied der nationalrätlichen Verkehrskommission und Präsidentin von «Läbigi Stadt»



z/vg

Die S-Bahn ist zur Erfolgsgeschichte avanciert, ...



z/vg

... sie wird täglich von rund 100 000 Fahrgästen genutzt.

Seite 9 →

lung hat der Kanton klare Prioritäten gesetzt. Der bunte Strauss von Strassenbauwünschen der Agglomerationsgemeinden wurde arg zerzaust. Keine neuen Strassen, sondern mit einer angebotsorientierten Planung optimale Kapazitäten auf den Hauptstrassen schaffen, lautet die Devise. Niedriggeschwindigkeits-Regimes sollen sowohl den Lärm eindämmen als auch die Sicherheit erhöhen. Die sanierten Ortsdurchfahrten in Zollikofen, Wabern, Köniz und Bremgarten stehen, in Verbindung mit neuen Angeboten beim öffentlichen Verkehr, beispielhaft

für eine fortschrittliche, zukunftsorientierte und stadtverträgliche Mobilitätsbewältigung. Der Kanton, die Region und die Stadt sind auf dem richtigen Weg, aber noch nicht am Ziel.

Verkehrs- und Siedlungsentwicklung koordinieren

Es gilt, die in der Zweckmässigkeitsbeurteilung initiierten Projekte wie Tram Region Bern, S-Bahn-Doppelspuren und Langsamverkehr zielstrebig umzusetzen. Mit der gegenwärtigen politischen Kons-

tellation sollte dies gelingen. Mehr Probleme sehe ich beim Ausbau des Bahnhofes (Stichwort Tiefbahnhof). Hier reden, anders als in Zürich, zu viele mit rein. Und richtig Bauchweh machen mir die gescheiterten Bauzonenprojekte in den Agglomerationsgemeinden: Wenn es nicht gelingt, die Siedlungsentwicklung in die gut erschlossenen Lagen der Agglo-

meration zu lenken, werden die Baulandpreise in die Höhe schnellen. Otto Normalverdiener wird dann ins Schwarzenburgerland und ins Emmental ausweichen. Die Investitionen in Bahn- und Traminfrastrukturen verpuffen ungenutzt und die Agglomeration wird weiter im Autoverkehr ersticken.

«Bauchweh machen mir die gescheiterten Bauzonenprojekte in der Agglomeration.»



Rudolf Käser ist alt Grossrat und leitet die Abteilung Verkehr und Unterhalt der Gemeinde Köniz

VERKEHRSPOLITIK KONKRET

Die Inselbus-Erschliessung

Im April stoppte der Berner Stadtrat das Projekt «Inselbus». Auch die SP lehnte die Vorlage mehrheitlich ab. Die Inselbus-Erschliessung hätte die Hintere Länggasse von einem tauglichen öffentlichen Verkehr abgeschnitten. Der nun vorliegende Vorschlag der SP wird zwar ringsum anerkannt, scheiterte aber in der Regionalen Verkehrskonferenz. Felix Hauser

Die Lösung

Nach der Ablehnung der Inselbus-Vorlage erarbeitete die AG Stadtentwicklung der SP Stadt Bern einen konkreten Vorschlag. Ziel war es, eine rasch realisierbare Lösung zu entwickeln, die das Bedürfnis des Inselspitals nach einer besseren öV-Erschliessung erfüllt, keine Nachteile für das von-Roll-Areal bringt, kostenneutral im Vergleich zum vorgelegten Projekt ist und Verbesserungen für die ganze Länggasse bringt. Die Lösung war einfach: das Konzept 2012. Die Linie 11 bleibt, wie sie ist. Der Ausbau Richtung Inselareal wird wie

vorgesehen realisiert, möglichst mit einer (späteren) Verlängerung bis zum Bahnhof Ausserholligen. Der Bus in die Insel wird mit der Linie 20 verknüpft. Die auf der Linie 20 (Wankdorf) nötige höhere

«Die Vorlage ist eine typische Insel-Lösung, die angrenzenden Quartieren keine Verbesserungen bringt.»

Frequenz wird durch eine neue Linie sichergestellt, die nicht am Bahnhof wendet, sondern in die Länggasse fährt und dort die Linie 12 verstärkt. So könnten zwei neue



Mit dem Konzept 2012 könnten zwei neue Durchmesserlinien mit neuen direkten Verbindungen geschaffen werden.

Durchmesserlinien mit neuen direkten Verbindungen geschaffen werden.

Der Widerstand

In der Diskussion mit den Projektverantwortlichen wurde die Idee zwar anerkennend zur Kenntnis genommen, schliesslich aber trotzdem abgelehnt. Es scheint, als stünde in der Planung der Regionalen Verkehrskonferenz nicht die bessere öV-Erschliessung von Stadtquartieren im Vordergrund, sondern einzig die Erfüllung von Anliegen des Inselspitals.

Die SP hat aber nicht nichts erreicht. Der neue Vorschlag beinhaltet eine nochmalige Verdichtung des Taktes Richtung Güter-

bahnhof und eine bessere Abstimmung der Haltestellen am Bahnhof. Die ganze Vorlage bleibt aber eine typische Insel-Lösung und bringt den angrenzenden Quartieren keine wirklichen Verbesserungen. Die SP wird die Arbeiten im Stadtrat eng begleiten. Wir sind überzeugt, dass für die Länggasse zukunftsgerichtete öV-Lösungen gefunden werden müssen, wenn nicht 2012, so eben später.



Felix Hauser ist Co-Leiter der AG Stadtentwicklung und Mitglied der Parteileitung der SP Stadt Bern

VERANSTALTUNGSHINWEIS

Verkehrslabor Länggasse?

15. September, 19 Uhr, Restaurant Mappamondo, Länggassstr. 44, Bern
Podium und Diskussion mit: SP-Nationalrätin Evi Allemann, Hans Peter Aeberhard, Stadtrat FDP, Daniel Klausner, Stadtrat GFL, Catarina Riva, Unitobler-Apotheke und Gemeinderätin Regula Rytz

Absagen wegstecken, gute Erlebnisse speichern

Auf dem Bärenplatz und an vielen anderen Orten sprechen Leute des SP-Sammelteams Passantinnen und Passanten auf die Cleantech-Initiative an. regiolinks hat vorbeigeschaut.

Roland Näf

In der Freizeit

Mit Investitionen in erneuerbare Energien regionale Arbeitsplätze schaffen. Darum geht's bei der Cleantech-Initiative. Für Kornelia Hässig Vinzens ist Umweltpolitik besonders wichtig, als Gemeinderätin von Muri-Gümligen ist sie dafür zuständig. Sie findet zudem: «Auch beim Unterschriftensammeln kann man nicht immer denken: sollen doch die anderen.»

David Stampfli organisiert an diesem Tag die Unterschriftensammlung und findet «Erneuerbare» ein Super-Stichwort: «Die Verbindung von Ökologie mit Arbeitsplätzen spricht auch viele Leute an, die der SP nicht nahe stehen.»

Simon Zurbrügg vom Cleantech-Sammelteam betont die Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz. Er erwartet, dass auch die Berufsbildung vorwärts macht. Wichtig sei die Initiative zudem für die SP: «Sie ist



Zwei von vielen unermüdlichen SammlerInnen: Kornelia Hässig Vinzens und David Stampfli überzeugen mit Argumenten.

unsere Chance, die Parteibasis für die nächsten Wahlen zu mobilisieren.»

Der Mut, Leute anzusprechen

Simon nimmt es wie ein Spiel. Unterschriften sammeln bringe Kontakt mit Menschen, er lerne mit Argumenten und Charme zu überzeugen. Dies sieht auch David so, es sei Übungssache. Er spricht gern mit Leuten und fügt hinzu: «Bei schönem Wetter fällt es einfacher.» Bevor Kornelia jemanden anspricht, spekuliert sie über die Chancen auf eine Unterschrift. Da könne es Überraschungen geben bei spannenden Kurzgesprächen.



© Roland Näf

Alle drei bestätigen, dass es auch ablehnende Reaktionen gebe, manchmal nur als Handbewegung, ab und zu auch «SVP-Sprüche». David rät, Absagen einfach wegzustecken und gute Erlebnisse zu speichern.

SAMMELAKTION

Bist du bei einer nächsten Sammelaktion dabei? Wir freuen uns, wenn du dich bei Andrea Bauer, Koordinatorin der Initiative auf dem SP-Sekretariat, meldest: andrea.bauer@spbe.ch

Aus YB zum Theater

Das Stadttheater macht negative Schlagzeilen. Das Gebäude ist marode, interne Querelen geben mehr zu reden als die künstlerischen Darbietungen. Trotzdem und vor allem jetzt müssen wir der Institution Stadttheater die Treue halten. Nicola von Greyerz

In der Meisterschaft läuft es YB im Moment nicht besonders gut – nicht zum ersten und sicher nicht zum letzten Mal. Und trotzdem stellen wir den Berner Traditionsclub nicht

grundsätzlich in Frage. Auch beim Stadttheater ist zurzeit nicht alles so, wie es sein müsste. Das Gebäude muss für 50 Millionen Franken renoviert werden, interne Auseinandersetzungen gelangen an die Öffentlichkeit und die künstlerische Qualität leidet. Und schon werden Stimmen laut, das Stadttheater abzuschaffen.

Doch eine Stadt, gerade auch als Zentrum einer entstehenden Hauptstadtregion, braucht ein Theater. Einen Ort der Kultur, sprich der immer neuerlichen Reflexion über die Welt, in der wir leben. Punkt.

Was braucht es also, damit wir wieder stolz auf unser Theater sind? Zum ersten eine gut überlegte Zusammenführung von Stadttheater und Symphonieorchester. Gefragt ist dabei eine entschiedene politische Führung, die klare Ziele setzt, aber mit der gebotenen Sorgfalt

vorgeht und den Start des neuen Musik Theaters Bern nötigenfalls um ein Jahr verschiebt. Zum zweiten einen professionellen Verwaltungsrat, dessen Mitglieder nicht von Amtes wegen Einsitz haben, sondern sich durch ihre fachliche Qualifikation (in Sachen Kultur und Betriebswirtschaft) empfehlen. Und zum drit-

«Wir wollen wieder stolz auf unser Theater sein.»

ten die unverzügliche Renovation des Hauses – am besten noch bevor die neue Organisation ihre Arbeit aufnimmt.

Übrigens: Der Entscheid, dass YB ein neues Stadion erhalten sollte, fiel, als man in der Nationalliga B spielte.

Nicola von Greyerz ist Stadträtin und Co-Präsidentin der AG Kultur der SP Stadt Bern



Neuer Wind für das altherwürdige Haus am Kornhausplatz.

Comeback der JUSO Köniz

Die Juso Köniz hat unlängst ihr Comeback gefeiert. Die Gründungsversammlung war ein Erfolg. Im Moment steht die 1:12-Initiative im Vordergrund.

Jonas Hirschi

Köniz wird oft unterschätzt. Die Gemeinde ist die zwölftgrösste «Stadt» der Schweiz und damit grösser als die Kantonshauptorte Schaffhausen, Freiburg oder Chur. Doch lange kannte Köniz nur eine Jungpar- tei – den Jungfreisinn. Vor sechs Jahren hat sich die JUSO Köniz aufgelöst, weil die aktiven Mitglieder weg- zogen, unter ihnen die heutige Nationalrätin Evi Allemann. Als sich ein kleines Komitee zusam- mentat, ging es nicht darum, die Neugründung der JUSO zu planen, sondern ein Comeback zu organisieren. Vergesst Michael Schumacher – das Comeback des Jahres gehört der JUSO Köniz!

Die Gründungsversammlung war ein Erfolg: Es nahmen 30 Jugendliche teil, die alle beitre- ten wollten. Gastreferentin Nadine Masshardt, jüngste Grossrätin der SP, war vom Interesse überwältigt: «Die JUSO hat den Nerv der Köni- zer Jugendlichen getroffen!»

Zunächst entwarf die JUSO Köniz ein Pro-

gramm mit Zielen, für die sie sich in den näch- sten Jahren einsetzt. Die JUSO ist zudem bereits im Parlament vertreten. Die 19-jährige Laavan- ja Sinnadurai, welche im letzten November mit dem zweitbesten Resultat von ganz Köniz ge- wählt wurde, ist ebenfalls JUSO-Mitglied.

Im Moment steht bei der JUSO Köniz, wie bei allen JUSO-Sektionen, die 1:12-Initiative

«Die Juso Köniz hat den Nerv der Könizer Jugendlichen getroffen!»

im Vordergrund. Sie zeigt auch hier schon erste Erfolge: Innert weniger Tage konnten wir die Halbjahresquote erfüllen!

Das Feld in Köniz ist inzwischen für die JUSO frei. Der Jungfreisinn hat sich vor einigen Wochen aufgelöst. Die JUSO Köniz ist moti- viert und freut sich, wenn die administrativen Sachen erledigt sind und sie sich politisch in die Gemeindepolitik einmischen kann.

Jonas Hirschi ist Gymeler und Gründungsmitglied der JUSO Köniz



Für eine soziale Finanzierung der Feuerwehr

Die SP Bolligen fordert in einer kürz- lich an den Gemeinderat Bolligen eingereichten Petition die Aufhebung der Feuerwehr-Ersatzabgabe und die Finanzierung der Feuerwehrausgaben über die ordentliche Gemeinderech- nung.

Die heutige Finanzierung der Feuerwehr ist unsozial. Obwohl es bei allen brennen kann – auch in Betrieben – wird heute die Feuerweh- ersatzabgabe ausschliesslich von den 19- bis 52-Jährigen eingefor- dert, also auch von Personen in Ausbildung und von Familien. Damit wird die Feuerwehr von einer Minderheit, nämlich von rund 2400 Per- sonen oder 39 Prozent der Bolliger Bevölke- rung finanziert. Und weil dieser Anteil wegen der zunehmenden Alterung stetig abnimmt, ist es ein immer kleinerer Teil der Bevölkerung, der die Feuerwehr bezahlt. Deshalb erstaunt

es auch nicht, dass der Gemeinderat die Feu- erwehersatzabgabe um 20 Prozent erhöhen musste.

Zudem ist es unsinnig, eine Ersatzabga- be für eine Dienstleistung zu verlangen, die gar nicht von allen Dienstpflichtigen geleistet werden kann. Die Feuerwehr Bolligen benötigt heute rund 70 bis 80 Personen; sie kann also niemals alle potenziell Dienstpflichtigen in die Feuerwehr aufnehmen. Parallel zum System- wechsel bei der Finanzierung soll deshalb der Feuerwehrdienst für freiwillig erklärt werden.

«Die heutige Finanzierung der Feuerwehr ist unsozial.»

Die Finanzierung der Feuerwehr über die ordentliche Gemeinderechnung kennen meh- rere Berner Gemeinden. Es sind dies nicht nur die Städte wie Bern, sondern auch ländliche Gemeinden wie z. B. Meikirch.

Vorstand SP Bolligen

ROTE OHREN

Veränderungsfreudig

Der ehemalige SP-Stadtrat **Beni Hirt** und seine Partnerin **Angela** sind seit Anfang Jahr die stolzen Eltern von **Lio Mael**. Inzwischen



haben Beni und Angela auch geheiratet. Offenbar sehr veränderungsfreudig, wird Beni nun auch noch den Job wechseln: Er verlässt das SP-Schweiz-Sekretariat und wird künftig für die SBB ar- beiten. Konstant bleibt da- mit zumindest, dass Beni weiterhin mit Voll- dampf dem öffentlichen Verkehr dient.

Nachwuchs

Mit Veränderungen werden bald auch SP- Nationalrätin **Evi Allemann** und ihr Partner **Marc Gebhard** konfrontiert sein: Sie erwarten



um den Jahreswechsel ein Kind. Sie wollen sich die Betreuung teilen und haben angekündigt, politisch aktiv zu bleiben. Doch um genügend Zeit für das Kind zu haben, werden sie in der lokalen politischen Arbeit etwas zurückstecken. Im Nationalrat wird uns Evi aber weiterhin mit Herzblut vertreten.

NR-WAHLEN 2011

Termine und Melden von Kandidaturen

1. Oktober 2010: Melden der Nationalratskan- didierenden an das Sekretariat der SP Region Bern-Mittelland (bern@spbe.ch)

24. November 2010: Parteitag SP Kanton Bern: Entscheid über die Listengestaltung

20. Januar 2011: Parteitag SP Region Bern: Nomination der Kandidatinnen und Kandidaten zuhanden des kantonalen Parteitags

26. Februar 2011: Parteitag SP Kanton Bern: Nomination der National- und Ständeratskan- didatinnen und -Kandidaten

Die Meldung der Kandidierenden erfolgt unter Angabe von Name, Adresse, Telefonnummern, E-Mail, Geburtsdatum, Beruf, politischen Äm- tern und Mitgliedschaften inkl. Gewerkschaf- ten, politischen Interessen. Die Anmeldung ist zudem mit einem elektronischen Foto zu ver- sehen.

IMPRESSUM

Herausgeberinnen: SP Region Bern-Mittelland und SP Stadt Bern, Monbijoustrasse 61, Postfach 1096, 3000 Bern 23, 031 370 07 90, bern@spbe.ch

www.spmittelland.ch, www.spbern.ch

Redaktion: Leyla Gül, Marc Gebhard, Christa Lugin- bühl, Ursula Marti, Corinne Mathieu, Roland Näf