

Dienstag, 6. Juni 2023

Kanton Bern/Region

Überraschende Allianz in der Berner Verkehrspolitik

Ein Wirtschaftsverein macht mit einem linken Verkehrsverband gemeinsame Sache in der Verkehrspolitik. Was steckt dahinter?

Carlo Senn

«Flanierzonen in der Innenstadt und in den Stadtteilzentren», «Verkehr beruhigen» oder «Der herkömmliche Autoverkehr in der Innenstadt ist ein Auslaufmodell». Wer denkt, dass es sich dabei um einen linksgrünen Forderungskatalog handelt, liegt falsch. Das Positionspapier, welches dieser Zeitung vorliegt, stammt unter anderem vom bürgerlichen Handels- und Industrieverein (HIV) des Kantons Bern, Sektion Bern. Dieser hat in Zusammenarbeit mit dem linken Verband Verkehrsclub Schweiz (VCS), Regionalgruppe Bern, verschiedene Positionen zur Berner Verkehrspolitik erarbeitet. Es enthält acht Ziele, drei davon sind:

- Weniger Emissionen dank Verkehrsreduktion und Elektrifizierung der Fahrzeugflotte.
- Mehr öffentlicher Raum dank weniger Verkehrs- und Parkierfläche.
- Höhere Verkehrssicherheit durch sinnvolle Temporeduktion und gegenseitige Rücksichtnahme.

Weiter soll eine intelligente Anlieferung von Onlinebestellungen den CO₂-Ausstoss reduzieren oder das Gewerbe bei der Parkierung bevorzugt werden.

Es ist ein ungewohnter Schulterschluss: Die Fronten in der Berner Verkehrspolitik zwischen Links-Grün und bürgerlichen Parteien und Interessenvertretern gelten seit Jahren als verhärtet. Das gemeinsame Positionspapier ist zumindest als Zeichen zu werten, dass sich die Fronten leicht aufweichen.

Gewerbe wird bevorzugt

«Wir haben zusammen zweieinhalb Jahre an diesem Papier gearbeitet», sagt Hilty Haller. Sie ist im Vorstand der VCS, Regionalgruppe Bern und Co-Präsidentin der Grünen im Kanton Bern. Bernhard Emch, Mitglied im Vorstand des HIV sowie Chef und Inhaber des Liftbau-



VCS-Vorstandsmitglied Brigitte Hilty Haller und Bernhard Emch, Vorstandsmitglied beim HIV, Sektion Bern.

Bild: Adrian Moser

ers Emch in Bern, sagt: «Beide Seiten sind sich stark entgegengekommen.»

Emch findet, dass auch der linke VCS bedeutende Zugeständnisse gemacht hat. So bekennt sich der VCS neu klar zum Verkehr von Handwerkern und Zulieferern. «Der Wirtschaftsverkehr soll gegenüber dem Individualverkehr bevorzugt werden», steht im Positionspapier. Denn aus Sicht des Gewerbes gebe es genug Handwerkerparkplätze in der Innenstadt, diese seien einfach oft durch private Autos besetzt. Weiter fordert Emch gemischte Zonen für Wohnen, Dienstleistungen und Gewerbe, um zu verhindern, dass das produzierende Gewerbe aus den Städten verdrängt wird.

Selbst Tempo 30 kommt infrage: Führt eine Hauptstrasse beispielsweise durch ein Quartier, opponiere der Wirtschaftsverband nicht mehr gegen Temporeduktionen. «Es ist allerdings weiterhin die Pièce de Résistan-

ce», so Hilty Haller. Die grüne Politikerin und der Unternehmer finden, dass von einer verkehrsberuhigten Stadt auch das Gewerbe profitiere: Die Stadt werde lebenswerter.

Kompromiss mit Kruit

Für eine gewisse Entspannung in der Verkehrspolitik scheint auch ein Personalwechsel in der Stadtregierung zu sorgen: Seit dem Rücktritt von Verkehrsdirektorin Ursula Wyss (SP) sind besonders die Bürgerlichen zufriedener. Ihre Nachfolgerin Marieke Kruit (SP) soll seit ihrem Antritt 2021 dem Gewerbe besser zuhören, womit die Polarisierung abnimmt.

Emch vergleicht die künftige Zusammenarbeit zwischen Links-Grün und den Wirtschaftsvertretern mit der Aufhebung der Parkplätze auf dem Bundesplatz: Damals hätten die Befürworter einen Ersatz angeboten – in den Parkhäusern. Dies sei auch heute gegeben: «Die Zeit, als die Menschen vor dem Geschäft anhalten

konnten, ist seit Jahren vorbei.» Es gebe allerdings weiterhin Kundinnen und Kunden, die mit dem Auto in die Stadt fahren möchten. «Für sie soll es auch in Zukunft Platz haben» – allerdings nicht in den Gassen, sondern in Parkhäusern.

Widerstand wahrscheinlich

Die Idee für das Papier hatten Haller und Emch an einer Podiumsdiskussion. «Statt immer mit denselben Leuten wollten wir mal über die üblichen Verbandsgrenzen hinaus diskutieren», so Emch. «Damals waren die Diskussionen blockiert, wir kamen nicht weiter», so Haller. So sei die Idee für das Positionspapier geboren worden.

Ist dies der Beginn einer Ära, in der die Bürgerlichen und die linken Verbände zusammenarbeiten und in der Verkehrspolitik an einem Strang ziehen? «Wohl kaum», sagt Hilty Haller, es sei allerdings «ein erster Schritt», um die nach wie vor verhärtete

Fronten etwas aufzuweichen und ein «wichtiges Zeichen» zu setzen.

Ausgeklammert haben die beiden Verbände die Interessen der privaten Autofahrenden in der Stadt Bern. Diese vertritt der TCS, der als bürgerlicher Gegenpol des VCS gilt. Er äusserte sich am Montag auf Anfrage nicht. Nicht überzeugt vom Abbau ist Lars Guggisberg, Direktor von Berner KMU: «Ein Abbau von Verkehrs- und Parkierungsfläche für den Wirtschaftsverkehr wäre gewerbe- und bevölkerungsfeindlich.» Auch er hat gegen Tempo-30-Zonen nichts einzuwenden, warnt jedoch unter anderem vor mehr Abgasen.

Allein deshalb ist es unwahrscheinlich, dass die Stadt Bern in Zukunft konfliktfreie Verkehrspolitik betreibt. Auch bei politischen Entscheidungen dürften zudem weiterhin mögliche Einsparungen von Privatpersonen ein rasches Voranschreiten in der Verkehrspolitik erschweren.

Keine Intercitys nach Genf: Hilft nun der Kanton?

Jérôme Lécho

ÖV Vor genau einem Monat hat die SBB angekündigt, die direkte Verbindung von Biel nach Genf Flughafen zu streichen. Das hat die Städte am Jurasüdfuss von Delémont über Biel via Neuenburg und La Chaux-de-Fonds bis Morges verärgert. Auch eine Umfrage von ajour.ch zeigte, dass es wenig Verständnis für die Pläne der SBB gibt.

Gestern Nachmittag haben sich nun auch Grossrätinnen und Grossräte der Region mit einer dringlichen Motion eingeschaltet, um dem «kontinuierlichen Attraktivitätsverlust der Jurasüdfusslinie» Einhalt zu bieten. Die unterzeichnenden Mitglieder des Grossen Rats, Sandra Hess (FDP), Peter Bohnenblust (FDP), Christoph Grupp (Grüne), Christine Bühler (Die Mitte), Beat Cattaruzza (GLP) und Philippe Messerli (EVP) fordern den Regierungsrat auf, sich bei den zuständigen Behörden für eine stündliche Verbindung nach Genf einzusetzen.

Ab dem 15. Dezember 2024 muss, wer von Biel nach Genf reisen will, in Renens vor Lausanne umsteigen. Begründet hat die SBB diesen Fahrplanwechsel damit, dass sie in Renens einen Entlastungsbahnhof für Lausanne schaffen will. Auch sei die bisherige direkte Linie nach Genf von Güterzügen stark belastet. Im Gegenzug zu längeren Fahrzeiten nach Lausanne und Genf erhofft sich die SBB mehr Pünktlichkeit.

Die betroffenen Städte hingegen sprachen von einem Zweiklassenbahnnetz und kritisierten, dass diese Reiseunterbrüche Passagiere von der Bahn auf die Strasse drängen würden. Sie forderten einen Dialog mit der

Jetzt wird Druck aufgebaut.

SBB, dem Bundesamt für Verkehr und den kantonalen Instanzen, «um innerhalb eines angemessenen Zeitraums gangbare Alternativen hervorzubringen».

Nun bauen Mitglieder des Grossen Rats aus der Region Druck auf, damit sich die hiesige kantonale Instanz bewege. Im Blick haben sie dabei nicht nur die Verbindung nach Genf, sondern auch jene nach Zürich. Der Berner Regierungsrat solle sich auch dafür einsetzen, so der Motionstext, dass die Verbindung von Biel nach Zürich/Flughafen wieder konsequent halbstündlich angeboten werde.

Und die dringliche Motion spart dabei auch nicht mit Kritik an der SBB: Sie betreibt auf Kosten der Bevölkerung, des Wirtschafts- und Industriestandortes sowie der Tourismusregion «einen Angebotsumbau». Und dies dürfe nicht länger akzeptiert werden.

Gurtenfestival gibt Sleeping-Zone auf

Das aufwendige Angebot sei immer weniger genutzt worden.

Christoph Hämmann

Für manche gehört es zu einem Musikfestival-Besuch: ein Zelt aufzuschlagen. Am Paléo in Nyon etwa hat der Zeltplatz ein derartiges Eigenleben entwickelt, dass regelmässig Leute nur fürs Campieren anreisen. Ganz anders beim Gurtenfestival, das dieses Jahr vom 12. bis zum 16. Juli dauert: Dort wird die Sleeping-Zone nach vielen Jahren nicht mehr angeboten.

Laut Festival-Sprecherin Lena Fischer gibt es für diesen Entscheid zwei Hauptgründe: «Zum einen hat die Nachfrage Jahr für

Jahr nachgelassen.» Letztes Jahr seien von 1500 möglichen Zeltplätzen noch rund 700 genutzt worden.

Ausweichmöglichkeiten

«Zum anderen sind Aufbau und Betrieb der Sleeping-Zone sehr aufwendig, sodass unsere Kosten jeweils nicht annähernd gedeckt waren.» Lange habe es unabhängig von der Aufenthaltsdauer 20 Franken gekostet, um während des Festivals in der Sleeping-Zone ein Zelt aufstellen zu dürfen. «Doch auch mit der letztjährigen Erhöhung auf 60 Franken haben wir massiv drauf-

gelegt.» Noch teurer habe man die Sleeping-Zone nicht anbieten wollen, so Fischer, «für das, was es ist, liesse sich das nicht rechtfertigen». Sie spricht damit das unebene Gelände an, das verhindere, dass der Aufenthalt im Zeltlager «ein Erlebnis für sich» sei wie an anderen Festivals.

Oder wie auf dem Campingplatz Eichholz, dessen Liegewiese während des Festivals jeweils mit Zelten überstellt ist. Es gebe immer mehr attraktive Ausweichmöglichkeiten, um nicht auf dem Gurten in Schräglage übernachten zu müssen, sagt Fischer – «auch für kleine Bud-

gets». Tatsächlich können heutige Besucherinnen und Besucher im Vergleich mit früheren Generationen etwa zwischen zwei Jugendherbergen oder diversen Hotels mit Spezialangeboten auswählen.

Viel mehr Schliessfächer

Auf der Gurtenfestival-Website wird das Aus für die Sleeping-Zone zwar begründet, doch an die grosse Glocke haben die Organisatorinnen und Organisatoren ihren Entscheid nicht gehängt. Wer bereits einen Festivalpass gekauft hat und gleichzeitig die Sleeping-Zone buchen

wollte, hat das fehlende Angebot aber bemerkt. «Dennoch hatten wir kaum Reaktionen», sagt Lena Fischer.

Ihrer Ansicht nach ist dies ein weiterer Beleg dafür, dass die Sleeping-Zone von immer weniger Besucherinnen und Besuchern als zeitgemässes Angebot erachtet wurde. «Immer öfter wurden Zelte bloss noch dafür aufgestellt, dass eine Gruppe einen geschützten Ort hatte, um warme Kleider und andere Dinge deponieren zu können.» Deshalb würden neuerdings auf dem Gelände viel mehr Schliessfächer als früher angeboten.