

Das Zitat

NUR 1.1 PROMILLE aller Kreuzchen entschieden die Ecotax-Abstimmung, worauf das Verwaltungsgericht eine Nachzählung anordnete. Da hatten 29 Gemeinden die Stimmzettel bereits vernichtet – eine hat sie wieder gefunden. Die **SVP** zweifelt – trotz dieses kollektiven «Versehens» – nicht an der Genauigkeit des Ergebnisses. Stattdessen sieht sie die Demokratie einmal mehr durch rechtsstaatliche Institutionen gefährdet. Um sie zu retten will die SVP notfalls «bis nach Strassburg gehen» und beim Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte gegen die Wiederholung der Abstimmung klagen. Kaum ein Jahr ist es her, dass die Partei die Europäische Menschenrechtskonvention noch kündigen wollte, sollte das Minarettverbot einem Verfahren in Strassburg nicht standhalten. In dieser komplizierten Welt den Überblick zu behalten, ist fürwahr nicht leicht. Es ist mindestens ehrlich zuzugeben, dass man es gar nicht erst versucht. So «singt» der Pornomoderator **J.P. Love** für seine Lieblingspolitiker **Erich Hess** und **Thomas Fuchs**: «Üses Land bringt nüt is Schwanke, mir mache üs keni Sorge und Gedanke!». Sein Wahlkampfsong scheint Fuchs nachträglich etwas peinlich zu sein. Jedenfalls rechtfertigte er sich im **Blick** damit, dass «Linke, welche die Schweiz in die EU treiben wollen» die schrägeren Typen seien als dieser J.P. Love. (rg)

Impressum

Redaktion:
Nadine Masshardt (nm), Marc Gebhard (geb),
Jonas Hirschi (jh), Remo Goetschi (rg)

Herausgeber:
«Läbige Stadt», Postfach 5504, 3001 Bern
PC 30-569222-7

Grafik: muellerluetolf.ch
Druck: p.i.n.k.elefant Bern
Erscheint vierteljährlich
Auflage: 1000

www.laebigistadt.ch

Was bringt die Stadtpolitik der Wirtschaft?

Das städtische Leben hat viele Vorteile: Kurze Distanzen, hervorragender öffentlicher Verkehr, geringer Landverbrauch. Das kostengünstige Erreichen von Energie- und Klimazielen hängt deshalb weltweit entscheidend davon ab, wie rasch die Städte diese Vorteile effizient und gewinnbringend nutzen. Das Beispiel Hamburg zeigt exemplarisch: Entsteht an Stelle eines konventionellen Wohnbauriegels ein Passivhaus, gewinnen Stadt und Wirtschaft. Denn neben der Aufwertung durch neue, trendige Wohn- und Geschäftsimmobiliën eröffnen sich Märkte für nachhaltige Technologien. Ökonomisches Potential liegt auch in der Stadtplanung: Höhere Bebauungsdichten für nachhaltige und städtebaulich wertvolle Bauprojekte bieten Anreize für Investoren, v.a. wenn dies in der frühesten Planungsphase berücksichtigt wird. Gelingt es damit auch, Arbeits- und Wohnort näher zusammenzubringen, entsteht die Stadt der kurzen Wege. Die Stadt kann auch Geburtshelferin für neue Mobilitätskonzepte spielen: Der leise «Langsamverkehr» ist in der Stadt oft «Schnellverkehr», da z.B. das Fahrrad oder das Elektrovelo oft die schnellste Möglichkeit ist, von A nach B zu kommen. Steigt die Lebensqua-

lität für Mitarbeitende, wird die Stadt zu einem Anziehungspunkt für Firmen. Lokale Bedingungen müssen durch optimale Rahmenbedingungen auf eidgenössischer und auf kantonaler Ebene ergänzt werden. Dazu braucht es nicht *mehr* Gesetze, sondern die richtigen. Diese können nur in einer neuen Partnerschaft zwischen der Wirtschaft und Politik entwickelt werden. Für diesen Dialog setzen wir uns ein.

CHRISTIAN ZEYER, SWISSCLEANTECH

links

Der Wirtschaftsverband swisscleantech bietet Unternehmen, welche sich eine aktivere Vorreiterrolle der Schweiz wünschen, eine politische Vertretung – bereits sind die meisten städtischen Energieversorger Mitglied des neuen Verbandes. Immer mehr (nicht nur) städtisch orientierte Unternehmen dürften folgen. www.jetzt-anpacken.ch / www.swisscleantech.ch

Die Stadt Bern organisiert nächstes Jahr eine Plattform für nachhaltige Gemeinde- und Stadtentwicklung, Cleantech-City: www.cleantech-city.ch

Die Stimme aus Hamburg

HAMBURG-BASEL für 40 Fr. – was wie die Anzeige einer Billigairline tönt, war ein Angebot der Deutschen Bahn, welches meiner Kollegin und mir den perfekten Start zu unserer Reise ermöglichte. Hamburg ist die einzige europäische Metropole ohne nennenswerte Hochhäuser. Dafür bietet die Hansestadt zahlreiche ökologisch vorbildliche Bau- und Siedlungsprojekte. So wirbt ein Wohnprojekt in Barmbek-Nord mit «Autofrei – Spass dabei!». Die Bewohner der 12-jährigen Siedlung haben sich vertraglich verpflichtet auf das Auto zu verzichten. Sie sind so öfters zu Fuss unterwegs. Dies hatte zur Folge, dass der Konsum im unmittelbaren Wohnumfeld stark anstieg, was wiederum lokale Arbeitsplätze erhält. Und auch der in Hamburg allgegenwärtige Backsteinstil lässt sich mit ökologischem Wohnen verbinden. An der Feldmark entstand Hamburgs grösstes Passivhaus im Backsteinstil. Ein Passivhaus ist ein Gebäude, das weder eine Heizung noch eine Kühlung benötigt. Die Idee war ursprünglich jedoch eine andere: geplant war ein 240 m langer geschlossener Wohnriegel. Erst aufgrund einer Bürgerinitiative mit 2700 Unterschriften war das Bezirksamt zu dieser ökologischen Alternative bereit. Hamburg kann so im Bereich ökologischer Wohnraum durchaus auch ein Vorbild für Bern sein.

JONAS HIRSCHI, VORSTANDSMITGLIED «LÄBIGI STADT»

Die EU-Kommission hat dieses Jahr den Titel «Umwelthauptstadt Europa» an die Stadt Hamburg vergeben. www.umwelthauptstadt.hamburg.de

LÄBIGI

STADT ZEITUNG

03/2011

Warum ist nationale Politik auch Stadtpolitik?

Die Städte stehen immer wieder im Brennpunkt verkehrspolitischer Debatten:

In den Städten werden zum einen wichtige Innovationen getätigt, zum andern fordern die veränderten Mobilitätsbedürfnisse gerade Städte und Agglomerationen stark heraus. Nicht nur der Raum ist knapp, sondern auch die Finanzen. Ohne Mitfinanzierung durch Bund und Kantone läuft in der Regel nichts. So ist nationale Politik im Verkehrsbereich meist auch Stadtpolitik.

Illustratives Beispiel für diese Verflechtung sind die Agglomerationsprogramme. Damit hat der Bund ein Instrument geschaffen,

um die Städte und ihr Umland bei der Umsetzung von Verkehrsprojekten finanziell zu unterstützen. So stehen für die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen während zwanzig Jahren insgesamt sechs Milliarden zur Verfügung. Mit diesem Geld stehen im Raum Bern namhafte Investitionen in den öffentlichen Verkehr an: Das S-Bahn-Angebot soll auf den wichtigsten Korridoren auf einen Viertelstundentakt verdichtet werden. Beim Bahnknoten Bern sind weitere grosse Investitionen geplant und das Tramnetz soll mit dem Tram Region Bern auf der Nord-Süd-Achse Ostermündigen-Köniz ergänzt werden.

Die Realisierung solcher grosser Verkehrsvorhaben ist heute nur im Verbund finanzierbar – wobei auch der Kanton und die Stadt ihren Teil dazu beitragen. Obwohl der Bund die Agglomerationsprojekte lediglich zu etwa einem Drittel finanziert, hat er viele nachhaltige Verkehrsprojekte angestossen. Die Zusammenarbeit mit den Städten funktioniert hier hervorragend und hat auch sonst politisch an Bedeutung gewonnen, nicht zuletzt dank der «Tripartiten Agglomerationskonferenz» (TAK) und dem Städteartikel in der Bundesverfassung. Die städtische Politik ist jedoch nicht nur in Finanzierungsfra-

P.P.
3001 Bern

Postfach 5504
3001 Bern

Der Standpunkt



Abstimmungs-Wiederholung ist wichtig und richtig

Eigentlich wollte ich ein Wochenende im Tessin ausspannen, als mich die Nachricht erreichte: «30 Gemeinden haben unkorrekt Stimmzettel der Abstimmung zur Motorfahrzeugsteuer vernichtet». Wie kann so etwas passieren in einer Zeit, in der in vielen Gemeinden nicht nur die Politik, sondern auch die Verwaltung professioneller wird?

Es folgte eine demokratiepolitische Ernüchterung: Als Bürgerinnen und Bürger vertrauen wir darauf, dass Entscheide belegt werden können. Wird es knapp, ist Nachprüfen ein wichtiges demokratisches Instrument. Klar: Wo Menschen arbeiten, können Fehler passieren. Dass aber so viele Gemeinden und eine mittelgrosse Stadt unrechtmässig Stimmzettel vernichten, ist Grund zu echter Sorge. Wegen den fehlbaren Gemeinden ist die vom Verwaltungsgericht angeordnete Nachzählung nun unmöglich. Die Abstimmungs-Wiederholung ist deshalb die logische Folge. Alles andere würde das Vertrauen der Stimmbewölkerung dauerhaft untergraben. «Läbige Stadt» hat im Abstimmungskampf im Februar aufgezeigt, warum der sogenannte «Volksvorschlag» aus Garagisten-Kreisen fragwürdig ist: Während die Ecotax den Kauf energieeffizienter Fahrzeuge belohnt und ineffiziente Neuwagen weniger attraktiv macht, will der «Volksvorschlag» mit der Giesskanne den Grundsteuersatz für alle Fahrzeuge um 33 Prozent senken. Damit entgingen dem Kanton ohne Grund jährlich 120 Millionen Franken. In der aktuell schwierigen Finanzlage absurd. «Läbige Stadt» wird sich auch im März 2012 nochmals ins Zeug legen: Gegen den «Volksvorschlag» und für die verantwortungsvolle Ecotax.

Nadine Masshardt, Präsidentin «Läbige Stadt»

gen von der Bundesebene abhängig, sondern auch dann, wenn es darum geht, den rechtlichen Rahmen zu schaffen für neue Projekte. Road Pricing ist ein gutes Beispiel: Das städtische Parlament kann zwar beschliessen, Road Pricing einzuführen oder zumindest in einem Pilotprojekt zu testen. Bei der Umsetzung ist die Stadt dann jedoch auf gesetzliche Grundlagen des Bundes angewiesen. Und das betrifft nicht nur die Grossprojekte, sondern auch die kleinen, aber nicht minder wirksamen Verkehrsmassnahmen wie etwa die Einführung einer Tempo-30-Zone. Da kommt der Anstoss zwar durchaus von der Gemeinde, doch die Tempo-30-Zonen stützen sich auf Bundesrecht und werden vom Kanton bewilligt. Auch da greifen die politischen Ebenen ineinander. Umso wichtiger ist es, dass diese am selben Strick ziehen. Das Zusammenspiel der verschiedenen Ebene in unserem föderalen politischen System ist mit ein Grund, weshalb sich gerade im Verkehrsbereich immer wieder auf den ersten Blick überraschende Koalitionen

bilden. So spannen die Städte nicht selten mit den Randregionen zusammen, wenn es darum geht, die ÖV-Gelder aufzustocken. Die Städte, weil sie die Hauptbetroffenen des Verkehrswachstums sind; die Randregionen, weil sie auf eine Erschliessung durch einen starken öffentlichen Verkehr angewiesen sind, um nicht ins wirtschaftliche Abseits zu geraten. Um für die Verkehrsprojekte in der Stadt und Region Bern auch künftig Rückenwind vom Bund zu haben, ist es wichtig, dass im nationalen Parlament Vertreterinnen und Vertreter sitzen, welche sich der Anliegen der Städte und Agglomerationen bewusst sind und sich dafür einsetzen, dass die Verkehrsgelder vermehrt in den öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr fliesen. Ein in Verkehrsfragen klimafreundliches Parlament nützt den Städten und sichert eine hohe Lebensqualität.

EVI ALLEMANN, NATIONALRÄTIN,
EHMALIGE PRÄSIDENTIN «LÄBIGI STADT»

Wo ist das?

Von welchem Standort aus wurde das Foto auf dem Hintergrund dieser Doppelseite gemacht? Für die ersten drei richtigen Antworten an info@laebigistadt.ch gibt's einen Gutschein von der Gelateria di Berna in der Begegnungszone Mittelstrasse.

Die Frage zum Thema

«Was sagen Sie zur Wiederholung der Abstimmung über die Motorfahrzeugsteuer?»

«Das ist zwar extrem peinlich, aber eigentlich bin ich froh darüber.»

ANNA, BERN



«Viele wussten nicht, was sie abstimmen, deshalb bin ich froh, dass jene jetzt mehr Zeit zum Überlegen haben.»

FANNY, WABERN

«Da bin ich total dagegen, es könnte ja sogar plötzlich ein anderes Resultat geben!»

SILVIO, BERN



«Das ist ein Mist: Da entstehen zusätzlich zu den 120 Mio. Fr. Steuerausfällen noch Kosten für den Abstimmungsaufwand.»

MONICA, BERN (jh)

Wahlempfehlungen für die nationalen Wahlen 2011

Am 23. Oktober wird das Parlament neu gewählt. Wir alle haben die Möglichkeit, Politikerinnen und Politiker zu wählen, die

sich auf nationaler Ebene für eine moderne städtische Mobilität und eine gesunde Umwelt einsetzen. Folgende Mitglieder von

«Läbige Stadt» kandidieren auf verschiedenen Listen für den National- und Ständerat.

3 Vorstandsmitglieder kandidieren für den Nationalrat



Urs Frieden, 1956, Kommunikationsberater, Stadtrat (GB), Vorstand «Läbige Stadt», **Grüne, Liste 8**



Jonas Hirschi, 1993, Geschäftsführer Vereinigung gegen Fluglärm, Student VWL, Vorstand «Läbige Stadt», **JUSO und Second@s, Liste 4**



Nadine Masshardt, 1984, wiss. Mitarbeiterin Eidg. Finanzverwaltung, Historikerin, Grossrätin (SP), **SP Frauen, Liste 2**

Unsere drei Vorstandsmitglieder empfehlen wir natürlich ganz besonders zur Wahl. Wen man besonders unterstützen will, kann man zweimal auf eine Liste setzen.

Weitere Wahlempfehlungen



Evi Allemann, 1978, Juristin, Präsidentin Mieterverband, ehemalige Präsidentin «Läbige Stadt», Nationalrätin (bisher) SP Frauen, Liste 2



Franziska Teuscher, 1958, Biologin, lic. phil. nat., Zentralpräsidentin VCS, Nationalrätin (bisher) Grüne Kanton Bern, Liste 8



Ursula Wyss, 1973, Ökonomin, Dr. rer. oec., Gründungsmitglied von «Läbige Stadt», Nationalrätin (bisher), SP Frauen, Liste 2



Matthias Aebischer, 1967, TV-Journalist, Hausmann, Lehrbeauftragter Uni Freiburg SP Männer, Liste 3



Irène Marti Anliker, 1958, Pflegefachfrau, Stv. Leiterin Weiterbildung, Grossrätin SP Frauen, Liste 2



Joyce Bahner, 1959, Musikerin GrünAlternative, Liste 10



Thomas Brönnimann, 1968, lic. iur./mag. rer. pol., Dozent EHB, Grossrat GLP, Liste 24



Willi Egloff, 1949, Rechtsanwalt PdA, Liste 28



Blaise Kropf, 1972, Historiker, Präsident Grüne Kanton Bern, Grossrat Grüne Kanton Bern, Liste 8



Anna-Magdalena Linder, 1978, dipl. Drogistin, Lehrdiplom S1, Grossrätin Grüne Kanton Bern, Liste 8



Roland Näf, 1957, Schulleiter, Grossrat, Präsident SP Kanton Bern SP Männer, Liste 3



Regula Rytz, 1962, Gemeinderätin, Baudirektorin, lic. phil. hist. Grüne Kanton Bern, Liste 8



Tanja Sollberger, 1976, Fachärztin Anästhesiologie, Grossrätin GLP, Liste 24



Béatrice Stucki, 1960, Gewerkschaftssekretärin VPOD, Grossrätin SP Frauen, Liste 2



Alexander Tschäppat, 1952, Fürsprecher, Stadtpräsident SP Männer, Liste 3



Flavia Wasserfallen, 1979, Politologin, Stabsmitarbeiterin Bundesamt für Energie, Grossrätin SP Frauen, Liste 2



Hans Stöckli, 1952, Fürsprecher, Nationalrat, Biel SP



Alec von Graffenried, 1962, Rechtsanwalt, Nationalrat, Bern Grüne

Bei den Ständeratswahlen empfehlen wir: