



Ökologische Motorfahrzeugsteuer: am 23. September ein Schritt in die richtige Richtung

P.P.
3000 Bern

Schweizerinnen und Schweizer (wahrscheinlich vor allem Schweizer) kaufen von allen Europäern die grössten und stärksten Autos.

Das liegt nicht zuletzt daran, dass sie es sich leisten können. Dabei ist der Wechsel zu sparsameren Autos eines der schmerzlosesten Mittel um sowohl den CO₂-Ausstoss als auch die Abhängigkeit vom Erdöl zu verkleinern: Man kann nicht ernsthaft behaupten, einen Toyota Prius anstelle einer BMW Limousine zu fahren bedeute eine grosse Einbusse an Lebensqualität. Doch der finan-

zielle Anreiz, ein sparsames Auto zu kaufen, war bisher eher gering. Auf nationaler Ebene wurde deshalb letztes Jahr das Anreizsystem der EU übernommen, das den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der Neuwagenflotte bis 2015 auf 130g pro km festlegt. Auch der Kanton Zürich hat soeben eine ökologische Autosteuerreform gutgeheissen, um diese Fehlanreize zu beheben.

Die gemässigte Ecotax...

Um diesen Innovationstrend nicht zu verschlafen, hat der Grosse Rat beschlossen, die bisherige –

ausschliesslich gewichtsbasierte – Steuer mit einem Bonus-Malus System für Neuwagen zu kombinieren, basierend auf der Energie-Etikette des Bundes (www.bfe.admin.ch/energieetikette). Wer zum Beispiel einen Toyota Prius mit Hybridantrieb oder ein sparsames VW Golf Modell kauft (beide Effizientklasse A), soll während 3 bis 4 Jahren einen Steuerrabatt von 60 bis 80% erhalten – die Bestimmung der Details läge in der Kompetenz des Regierungsrates. Wer hingegen einen Ferrari kauft (schlechteste Effizientklasse G), soll (unbe-

Der Standpunkt



WER KENNT SIE NICHT, die Sage von der Teufelsbrücke. Vergeblich hatten die Urner immer wieder versucht, eine Brücke über die Schöllenschlucht zu bauen. Im 13. Jahrhundert soll der Landamman dann ganz verzweifelt ausgerufen haben «Do sell der Tyfel e brigg buue». Der Teufel baute die Brücke und die Urner liessen bekanntlich einen Geissbock als erstes über die Brücke laufen. Sehr zum Ärger des Teufels.

Einige Jahrhunderte später war der Landamman Hansruedi Stadler nicht mehr verzweifelt, nein, er tanzte! Am Abend des 20. Februar 1994, nachdem die Schweizer Bevölkerung die Alpeninitiative überraschend angenommen hat. Sehr zum Ärger der Strassenlobby.

Stadler ist Mitglied der CVP, deren Bundesrätin Doris Leuthard unlängst versucht hat, der Öffentlichkeit eine neue Urner Sage aufzutischen. Die Sage geht so: zwecks Sanierung des alten Tunnels soll am Gotthard eine zweite Röhre gebaut werden. Damit werde ganz sicher die Kapazität nicht erhöht, denn nach der Sanierung soll jede Tunnelröhre nur einspurig befahren werden. Wer's glaubt wird selig. Die Strassenlobby nimmt die Meinung der Bevölkerung nicht ernst. Zehn Jahre nach der Annahme der Alpeninitiative wurde 2004 die Avanti-Initiative klar abgelehnt. Vor einem Jahr haben die Urner eine Initiative der Partei mit dem Geissbock als Maskottchen für den Bau einer zweiten Röhre klar abgelehnt. Zum Glück sind wir nicht mehr im 13. Jahrhundert. Die Urner müssen zur Lösung ihrer Verkehrsprobleme nicht mehr auf den Teufel vertrauen, sondern auf die Stimmbevölkerung. Es ist zu hoffen, dass diese den Sagen aus dem Departement Leuthard keinen Glauben schenken wird.

Daniel Klauser,
Vorstand «Läbige Stadt» und Stadtrat
GFL

fristet) zwischen 40 und 60% draufzahlen. Für bereits immatrikulierte Fahrzeuge ändert sich in den meisten Fällen nichts. Einzig auf über 20-jährigen Autos soll ein Zuschlag erhoben werden (Oldtimer sind ausgenommen). Der bürokratische Mehraufwand ist deshalb minim, die generelle Senkung der Autosteuern um 5 bis 10% zugunsten einer mehrheitsfähigen Vorlage vertretbar. Demgegenüber steht ein eindeutiger Nutzen: Gemäss einer unabhängigen Untersuchung dürfte der Kanton Bern seinen jährlichen CO₂-Ausstoss damit um gut 2% senken. Das klingt angesichts des überwältigenden Ausmasses des Klimaproblems bescheiden. Aber es ist ein Schritt in die richtige Richtung.

...und der masslose Volksvorschlag

Weil ein Garagist aus dem Oberaargau jedoch lieber schwere Limousinen verkauft (und fährt) als trendige Klein- und Mittelwagen, hat er gegen die Ecotax das Referendum ergriffen. Flankiert wird er von Jürg Scherrer, dem Alt-Nationalrat der Autopartei, der durch rassistische Beleidigungen und absurde Thesen zu einer weltweiten «Klimaverschwörung» zweifelhaft Bekanntheit erlangte. Im Kanton Bern kann man ein Referendum mit einem «Volksvorschlag» verbinden, der die Ausarbeitung eines alternativen Gesetzes verlangt. Dieser Volksvorschlag verlangt in diesem Fall eine generelle Verbilligung der Motorfahrzeugsteuer um 36%. Das ökologische Bonus-Malus System fehlt; für energieeffiziente Autos sind lediglich bescheidene Steuerrabatte vorgesehen. Die finanziellen Anreize wären so schwach, dass die ökologische Wirkung praktisch ausbliebe. Auf der Seite der Kantonsfinanzen hingegen bliebe die Wirkung nicht aus: Die Berner Bevölkerung müsste jährlich 120 Millionen Mindereinnahmen verkraften,

in einer unsicheren Zeit, in der harte Sparmassnahmen anstehen. Die Initianten des Volksvorschlags behaupten, 120 Millionen könnten in einem Betrieb von der Grösse des Kantons Bern immer irgendwo eingespart werden. Naheliegender wäre es, dies beim Strassenbau und -unterhalt zu tun. Das wird erfahrungsgemäss nicht geschehen. Eher müssen andere Bereiche für die Steuersenkung Federn lassen. Dass der Regierungsrat im aktuellen Budget den 2. bis 6. Klässlern Schulstunden gestrichen hat, lässt jedenfalls nichts Gutes erahnen. Entgegen der Wortwahl der Volksvorschlagsinitianten sind um ein Drittel gesenkte Autosteuern nicht besonders «fair». Der Strassenverkehr deckt seine Kosten nämlich bereits heute nicht. Nicht einmal dann, wenn man die externen Kosten wie Unfälle, Luftverschmutzung, CO₂-Ausstoss und Zersiedelung ausblendet. Details sind in Ausgabe 2/2011 dieser Zeitung nachzulesen (www.laebigistadt.ch). Gewiss sind die Autosteuern in Bern, wo jeder abgelegene Winkel durch eine Strasse erschlossen ist, höher als in anderen Kantonen. Aber dass der Strassenverkehr im oft zitierten Auto-steuerparadies Wallis noch stärker aus der allgemeinen Staatskasse finanziert wird, kann schwerlich als Argument herhalten. Die Tatsache, dass alle Parteien ausser der SVP im Grossen Rat die Ecotax unterstützten, zeigt, dass es sich nicht um eine links-grüne Extremforderung handelt. Diese parteiübergreifende Entschlossenheit führte möglicherweise dazu, dass sich die ökologischen Kräfte vor der ersten Abstimmung (siehe Kasten) etwas zu siegessicher fühlten. Eventuell wurde auch zu wenig deutlich auf die Notwendigkeit des Ankreuzens der Stichfrage hingewiesen. In den nächsten Wochen haben wir die Chance diesen Fehler auszubügeln und möglichst viele Leute von der Ecotax zu überzeugen. (rg)

Warum es zu einer zweiten Abstimmung kommt

Über die Einführung der Ecotax resp. des Volksvorschlags wurde bereits am 13. Februar 2011 abgestimmt. Die Ecotax wurde mit 52,7 Prozent angenommen, der Volksvorschlag nur mit 50,3 Prozent. Scurrilerweise obsiegte der Volksvorschlag jedoch bei der Stichfrage mit einem hauchdünnen Vorsprung. Die vom Verwal-

tungsgericht angeordnete Nachzählung konnte nicht durchgeführt werden weil 30 Gemeinden die Stimmzettel entgegen der Vorschriften entsorgt hatten. Aus diesem Grund blieb keine andere Möglichkeit als die Abstimmung am 23. September zu wiederholen.



«HÖR-STÜHLE» AM AUTOFREIEN SONNTAG: DAS QUARTIER NEU HÖREN...»

Das Zitat

UNTER DEM TITEL «Im Grünen lebt man nicht sehr grün» brachte der BUND im Sommerloch einen erhellenden Hintergrundbeitrag. Da war etwa zu lesen: «Am meisten schadet der Umwelt, wer auf dem Land wohnt und in der Stadt arbeitet.» «Läbige Stadt» teilt das Fazit des BUND-Artikels: «Die kurzen Wege und der gute öffentliche Verkehr in den Städten ermöglichen einen relativ autoarmen Lebensstil – und offensichtlich nutzen viele Städterinnen und Städter diese Möglichkeit auch.» Der noch zarte Trend zurück zum Wohnen in der Stadt sei so gesehen ein Hoffnungsschimmer. Denn abgesehen von den Verkehrsproblemen mildere er auch zwei andere grosse Umweltprobleme der Schweiz: Die Zersiedelung der Landschaft und den CO₂-Ausstoss. «Die wichtigste Ursache dafür, dass die Schweiz die Verpflichtungen des Klima-Protokolls von Kyoto – wenn überhaupt – nur mit Ach und Krach einhalten kann, ist der CO₂-Ausstoss durch den ungebremst wachsenden Autoverkehr.»

In einer Umfrage des Sonntagsblick befand denn auch eine Mehrheit der Befragten Bern als die schönste Stadt der Schweiz. Stapi Alex Tschäppät stellte klar, dass dies auch der Verkehrsberuhigung zu verdanken sei. Er ist stolz darauf, dass Bern stärker auf öffentliche Verkehrsmittel setzt. «Wir haben das Netz stetig ausgebaut und weniger Staus als in anderen Städten.»

Soll ein autofreier Sonntag Besucherrekorde brechen?

Während letztes Jahr der autofreie Grossanlass mit Idealwetter 25 000 Besucher anlockte, kämpften die dem Quartier überlassenen Pilotversuche mit Regen (Breitenrain) und Hitze (Länggasse). Dennoch sah man viele Glücksmomente auf den Gesichtern. Beide Varianten haben etwas für sich: Ein Grossanlass bringt als Event breite Unterstützung. Bei mehreren kleinen Anlässen verteilt sich das Wetter-Risiko. Und es geht mehr um die Entdeckung von ungewohnter Fläche und Ruhe. Die Anwohner können den Tag auf dem Balkon geniessen, Nachbarn zum Strassenbrunch einladen oder in die Berge fahren. Unsere abschliessende Bilanz steht noch aus, sicher sollten die Vorteile beider Varianten kombiniert werden: Neben einer regelmässigen und gut beworbenen Durchführung dürfte ein flexiblerer Einbezug des lokalen Gewerbes eine Schlüsselrolle spielen. Ein Beispiel: die Crêperie «Le Carrousel» verlegte ihren

monatlichen Sonntagsbrunch eine Woche nach vorne. Dies ergab die Kulisse für den Vorlese-Fauteil an der Hallerstrasse. Mit der Musik von Adi Blum, Ivo Prato und Andreas Bugs füllte sich der Platz rasch. Ähnliches war an der Mittelstrasse zu beobachten. Die Kreativität und das Verständnis der Quartierbewohnenden zeigen, dass diese Variante durchaus Charme hat. Auch dazu ein Beispiel: das Grafikbüro Müller Lütolf hiess an der Fellenbergstrasse «Läbige Stadt» mit einem wunderbaren «Dusch-Stuhl» und mit Livemusik willkommen. Die Konditorei «Coffeebreak» brachte spontan Kuchen, die Nachbarn stellten Wasser zur Verfügung.

DUSCHA PADRUTT,
VORSTAND, PROJEKTLEITUNG
«HÖR-STÜHLE»



Die Frage zum Thema

«Wie viele autofreie Tage wünschen Sie sich?»

«Die Innenstadt sollte mindestens jeden dritten Sonntag autofrei sein.»
HANS-JÜRIG, BERN



«Am liebsten wäre mir jeder Sonntag autofrei.»
ANIC, BERN

«Bern sollte ein paar autofreie Feste pro Jahr durchführen.»
TAMARA, BERN



«Bern soll 365 Tage im Jahr autofrei sein!»
STEFAN, SPIEGEL

Die Klatschspalte

AN AUTOFREIEN SONNTAGEN erfährt man mehr Klatsch als sonst: **Remo Goetschi** und **Muriel Riesen**

wirken nicht nur im Vorstand von «Läbige Stadt», sie wechseln auch gleichzeitig

ihre Jobs: Muriel arbeitet neu bei BFN (einem Qualifizierungsprogramm für Stellensuchende), Remo teilt das Büro mit Vorstandskollege und GFL-Stadtrat **Daniel Klausner** bei Meteotest.

Im Bild: Remo beim Strassenlärm-Vergleich auf einem unserer «Hör-Stühle». In der Rubrik «Jobs» gratulieren wir auch Vorstandsmitglied **Leyla Gül** sowie «Läbige Stadt» Mitglied **Flavia Wasserfallen** zur Wahl als Co-Generalsekretärinnen der SP Schweiz. Trotz Ausschluss kommerzieller Aktivitäten kann ein autofreier Sonntag lukrativ sein: «Läbige Stadt»-Mitglieder **Tobias Roder** und **Miriam Minder vom Restaurant «wartsaal»** (Lorraine) gestalteten Lese-Stühle. Für den wunderschönen, mitgebrachten Fauteuil gab es prompt ein Kaufangebot. **Regula Tschanz** (Vorstandsmitglied und



GB-Stadtratskandidatin), welche die Organisation des Leseprogramms flink in ihre Nachschichten eingefügt hatte, leitete das Angebot umgehend weiter. Ob es zum Vertragsabschluss kam, ist bis zur Stunde offen. (pad)



Daniel Klausner und Regula Tschanz

umgehend weiter. Ob es zum Vertragsabschluss kam, ist bis zur Stunde offen. (pad)

Impressum

Redaktion:
Marc Gebhard (geb), Remo Goetschi (rg),
Jonas Hirschi (jh), Nadine Masshardt (nm),
Duscha Padrutt (pad), Muriel Riesen (mr)

Herausgeber: «Läbige 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

Die Zukunft der Velobrücke

Die hügelige Topografie und der besonders in der Innenstadt knappe Platz sind nicht ideale Voraussetzungen für die Velostadt Bern. Umso verlockender ist das Projekt einer Velo- und Fussgängerbrücke, welche die Länggasse direkt mit der Lorraine verbindet. Höhenunterschiede und unangenehme und gefährliche Verkehrsengepässe – z.B. die Kreuzung beim Henkerbrünnli oder die Lorrainebrücke – könnten so gemieden werden.

Die Idee einer Velobrücke wird seit 2003 öffentlich diskutiert und stiess bisher auf breite Zustimmung. 2004 fand das Projekt Aufnahme in den kantonalen Richtplan für Verkehr. 2008 wurde es durch das ARE als prioritäres Projekt in das Agglomerationsprogramm aufgenommen. Bei einem Baustart vor 2014 hätte sich der Bund mit 2.1 Mio an den Kosten beteiligt.

Nun drohen jedoch grosse Verzögerungen. Da der vorgesehene Boden für den Brückenkopf in der Lorraine anderweitig genutzt werden soll, ist die geplante Verbindung Tiefenau-Lorrainestrasse nicht mehr realisierbar. Die Kosten sind mit dem neuen Projekt – einer 440 Meter langen Verbindung von der inneren Enge zur Polygonstrasse – von 6 auf 14 Mio. gestiegen. Der Kanton Bern muss sparen und will das



Vorerst ein Traum: Direktverbindung Länggasse-Lorraine.

Projekt auf den Zeitraum 2021-2028 verschieben. Die Kostenbeteiligung der drei Parteien wird neu ausgehandelt werden müssen.

Die interfraktionelle Motion «Fuss- und Velobrücke Nordquartier-Länggasse» will nun wieder Schwung in das Projekt bringen. Sie fordert die Stadt auf, die Federführung für das Projekt in die Hand zu nehmen und die Brücke bis 2019 zu bauen. Der Kanton soll zudem einen erheblichen Teil der Planungskosten übernehmen. «Läbige Stadt» hofft mit Tausenden Velofahrerinnen und -fahrern, die Aare zwischen Länggasse und Lorraine bald in luftiger Höhe mit schöner Aussicht überqueren zu können.

(mr)

Stimme aus Irland

«Da machen Sie aber eine Reise in die Bahnvergangenheit», meinte der Kundenberater als ich diverse Sitzplatzreservierungen für Züge in Irland vornehmen wollte. Das Rollmaterial sei komplett veraltet, die Platzverhältnisse eng, das Einsteigen mit langem Warten verbunden («immer mindestens eine halbe Stunde vor Zugsabfahrt erscheinen») und: von Kinderwagentauglichkeit seien die irischen Züge weit entfernt. Was stimmt, ist, dass das irische Zugnetz noch sehr ausbaufähig ist. Doch in den letzten Jahren des wirtschaftlichen Booms wurde viel investiert, nicht nur ins Rollmaterial, sondern auch in neue Linien. Angetroffen haben wir moderne, komfortable Züge – leider zwar immer dieselbetrieben und nicht elektrifiziert. Doch



Der Eindruck täuscht: Irland ist sehr autofreundlich

sie fuhren unkompliziert und pünktlich ab, boten free WiFi an und in jedem Wagen hatte es einen Wickeltisch. Viel mühsamer als die Intercity-Reisen war das Fortbewegen in den Städten, welche ausserhalb des engsten Kerns ausgeprägt autofreundlich gestaltet sind. Dazu kommt die Unübersichtlichkeit des städtischen öV-Systems. Zwar war Dublin drauf und dran, ein neues Tramnetz zu bauen, doch nach der Fertigstellung von zwei nicht zusammenhängenden Ästen kam die grosse Wirtschaftskrise und stoppte das Projekt jäh. EVI ALLEMANN