

## **Samstagsinterview in «Der Bund» vom 2. November 2019**

© Der Bund; 02.11.2019

### **«Wir müssen den Autoverkehr jetzt auch tatsächlich reduzieren»**

Ursula Wyss Die Stadtberner Verkehrsdirektorin erachtet die heftige Kritik der Gewerbetreibenden an den Temporeduktionen für überholt. Und sie erklärt, wie Autofahrer von der Fahrt in die Stadt abgehalten werden können.

Fabian Christl und Marcello Odermatt

### **Frau Wyss, Sie waren mit dem Gemeinderat in Palermo. Konnten Sie den Italienern etwas beibringen?**

Nein (lacht), das war aber auch nicht das Ziel der Reise. Die Schwerpunkte lagen bei der Mafiabekämpfung und der Migration; aber selbst aus verkehrspolitischer Perspektive war die Reise interessant. So hat Palermo vor vier Jahren zwei grosse Hauptverkehrsachsen mitten in der Innenstadt in Fussgängerzonen umgewandelt. Verkehrsberuhigung ist also in fast allen Städten ein Thema – selbst dort, wo man es in der Schweiz wohl nicht so vermuten würde.

### **Wie kam das bei den Italienern an?**

Wie man mir erzählte, gab es am Anfang ein Riesenzetermordio mit Demonstrationen und allem, was dazugehört. Mittlerweile habe aber der Wind total gedreht. Nun wollen die Gewerbler, die ausserhalb der Fussgängerzone angesiedelt sind, eine Ausweitung der Zonen, sodass auch sie profitieren können.

### **In Bern macht das Gewerbe immer noch Zetermordio – etwa wegen der Parkplätze, die Sie aufheben wollen.**

Ich verstehe natürlich, dass solche Veränderungen Ängste wecken. Wenn aber ein Teil des Gewerbes glaubt, auf einen Parkplatz direkt vor dem Laden angewiesen zu sein, greift das zu kurz. Entscheidend sind die Frequenz von Passanten und das Einkaufserlebnis als Ganzes. Und dieses ist umso besser, je attraktiver der öffentliche Raum ist. Der Laden fängt nicht erst bei der Ladentür an, sondern schon auf der Strasse davor. Niemand will leere Innenstädte.

### **Das heisst, die Gewerbler wissen nicht, was gut für ihr Geschäft ist?**

Ich glaube, sie müssen zuerst die Verkehrsberuhigung erleben, um den Nutzen zu realisieren. Hier würde ich mir mehr Offenheit wünschen.

### **Gar eine Anzeige wurde eingereicht. Die Verhärtung zwischen der Stadt und dem Gewerbe ist ausgeprägt.**

Bern ist da kein Einzelfall. In Zürich und Basel mussten meine Amtskollegen etwa wegen Temporeduktionen bereits Musterprozesse bis vor Bundesgericht führen. Zudem ist Gewerbe nicht gleich Gewerbe. Viele Massnahmen, die vom traditionellen Verbandsgewerbe bekämpft werden, werden von anderen Gewerbetreibenden gefordert.

### **Die Gewerbeverbände repräsentieren das Gewerbe nicht mehr adäquat?**

Das sind Auseinandersetzungen, die das Gewerbe unter sich führen muss. Ich war jedenfalls nicht überrascht, dass sich ein neuer Gewerbeverein gegründet hat, der für eine progressivere Politik steht. Ich möchte auch betonen, dass viele der Massnahmen, die von einzelnen Gewerbeverbänden oder Leisten juristisch bekämpft werden, von Volk und Parlament mit Zweidrittelmehrheiten der Stimmen gutgeheissen worden sind und Interessen wie Verkehrssicherheit und Lärmreduktion entsprechen.

### **Beschwerden sind doch legitim.**

Ganz klar, die Verbände haben das Recht dazu. Aber wenn Projekte wie die Umgestaltung des Breitenrainplatzes vom Volk mit über 63 Prozent Ja-Stimmen gutgeheissen worden sind und ein einzelner Leist die Umsetzung dann wegen Tempo 20 auf einem Teil des Platzes über Jahre verzögert, ist das juristisch legitim, aber demokratisch fragwürdig. Vor allem weil es höchstens umwenige Sekunden Fahrverzögerung geht.

### **Wenn Ihre Direktion Temporeduktionen durchsetzt, bevor diese rechtskräftig sind, ist doch die Wut des Gewerbes verständlich. Die Verbände haben zahlreiche Fälle zusammengetragen.**

Es handelt sich hier um eine Handvoll kleinere Fälle. Wir sind sehr bemüht, unsere Projekte immer korrekt und rechtskonform umzusetzen. Bei weit über hundert Projekten, die das Tiefbauamt jährlich realisiert, können aber einzelne Fehler passieren; das lässt sich nicht ausschliessen. Wo wir aus der Bevölkerung auf Fehler aufmerksam gemacht wurden, haben wir stets sofort reagiert und den Fehler korrigiert.

## **Letztlich zielt Ihre Verkehrspolitik auf eine Reduktion des Autoverkehrs. Doch geht dieser wirklich zurück?**

Es gibt in der Stadt Bern seit gut zehn Jahren eine Reduktion. Aber wenn man die Herausforderungen sieht – von der Klimaerwärmung bis hin zu steigenden Einwohnerzahlen bei gleich bleibender Fläche –, ist dies zu wenig. Gemeinde und Stadtrat haben sich mehrfach zum Ziel gesetzt, den Autoverkehr deutlich zu reduzieren. Bis 2025 soll zudem der verkehrsbedingte CO<sub>2</sub>-Ausstoss um 40 Prozent reduziert werden.

## **Wie soll das möglich sein?**

Wenn wir weitermachen wie bisher, wird es nicht gelingen. Wir müssen eine Situation schaffen, in der ÖV, Fussverkehr und Velo attraktiver sind als das Auto. Die Bereitschaft, vom Auto umzusteigen, muss noch viel stärker in den Fokus geraten. Ich gehe davon aus, dass auch vom Bund mehr Inputs in diese Richtung kommen.

## **Weil die grünen Parteien bei den Wahlen gestärkt worden sind?**

Auch, aber das hat bereits vor den Wahlen angefangen. Das neue Schlagwort, das wohl bald an Aktualität gewinnen wird, lautet «Mobilitätshubs». Damit ist gemeint, dass die Leute nicht mehr mit dem Auto mitten in die Städte fahren, sondern bei der Autobahnausfahrt bequem auf ÖV oder Velo umsteigen können. Es kann nicht sein, dass das erste Parkhaus für Autofahrer, die über das Wankdorf oder den Ostring in die Stadt kommen, sich erst im Unesco-Perimeter befindet.

## **Das erinnert an Park and Rides. Die Anlage im Neufeld etwa steht meistens zur Hälfte leer. Wie also wollen Sie die Leute dazu bringen, umzusteigen?**

Einerseits müssen die S-Bahnen gestärkt werden. Ein Parkhaus wie beim Neufeld, wo die Anbindung an den ÖV ungenügend ist, bringt nichts. Andererseits muss auch in der Innenstadt Parkhausfläche aufgehoben werden. Sonst fahren weiterhin zu viele mitten in die Stadt. Apropos: Wenn die Strassen mit unnötigem privatem Verkehr verstopft sind, leidet auch der Wirtschaftsverkehr, der unterwegs sein muss. Das wollen wir nicht.

## **Aber beim Neufeld stoppt doch der Bus direkt vor der Tür.**

Ein Bus, der nur alle zehn Minuten fährt, ist zu wenig attraktiv. Und wenn das Parkieren in der Innenstadt auch noch kaum teurer ist, steigen die Leute nicht um.

### **Sie wollen in der Innenstadt Parkhäuser aufheben, welche?**

Ich will das Pferd nicht von hinten aufzäumen und jetzt Parkhäuser schliessen. Zuerst müssen wir eben solche Hubs schaffen, den innerstädtischen öffentlichen Verkehr stärken und eine Infrastruktur erstellen, die sicheres Velofahren ermöglicht. Wir brauchen Massnahmen, um den Autoverkehr einzudämmen. Anders geht es nicht.

### **Woran denken Sie dabei?**

Nehmen Sie den Raum Hirschengraben. Das ist bereits heute das Nadelöhr des städtischen ÖV-Systems. Mit dem Bahnhofausbau werden die Fussgängerfrequenzen massiv zunehmen. Ebenso werden zusätzliche ÖV-Linien geplant. Das geht nur, wenn auf dem Bahnhofplatz entweder der Autoverkehr um mindestens die Hälfte reduziert wird oder der Platz ganz autofrei wird.

### **Welche Variante bevorzugen Sie?**

Der Gemeinderat hat sich noch nicht positioniert. Ich würde am liebsten mit einer Variantenabstimmung vors Volk. Vor zehn Jahren scheiterte der autofreie Bahnhofplatz knapp, weil die Leute keine Verlagerung des Verkehrs ins Quartier wollten. Wir müssen heute aus den Fehlern von früher lernen und den Autoverkehr auch tatsächlich reduzieren.

### **Der Fokus Ihrer Amtszeit lag auf der Veloförderung. Ist das System Publibike nach den Pannen auf Kurs?**

Publibike wird viel besser genutzt, als ich mir je zu träumen gewagt hätte. Ich kann mich noch gut an die skeptischen Stimmen erinnern, wonach jeder Berner ja schon ein Velo oder zwei zu Hause habe.

### **Allerdings: Wie ökologisch ist das System, wenn es statt Autofahrer aufs Velo nur bisherige Velofahrer zum Umsteigen aufs E-Bike bringt?**

Auf Basis der vorhandenen Daten lässt sich keine Detailanalyse machen. Was ich aber höre, ist, dass es den Leuten eine grosse Flexibilität ermöglicht, weil man nicht schon am Morgen alle Strecken vorausplanen muss. Es hat also die Mobilität vereinfacht. Bei den Jugendlichen stelle ich zudem fest, dass sie ein ganz anderes Verhältnis zum Velo entwickelt haben. Sie benutzen die Publibikes zum gemeinsamen Cruisen, also zum Zeitvertreib. Dabei hat man mir lange versichert, dass Jugendliche gar keine Lust mehr auf Velofahren hätten.

**Bereuen Sie den angekündigten Rücktritt auf Ende 2020 eigentlich?**

Nein. Ich bin noch immer überzeugt, dass acht Jahre eine gute Zeit sind. Es reicht, um Spuren zu hinterlassen. Mit der Velooffensive und der Neudefinition des öffentlichen Raums ist uns das, glaube ich, sehr gut gelungen. Bei Letzterem haben auch kleine Dinge wie etwa ein paar Bänke auf dem Bahnhofplatz enorm viel bewirkt.

**Es ist gut möglich, dass die SP Ihren Sitz an die Bürgerlichen verliert.**

Es ist das Privileg der Zurücktretenden, solche Dinge nicht mehr kommentieren zu müssen.

**Nachdem die Grünen bei den nationalen Wahlen der SP Sitze abgeknöpft haben, könnten sie auch in der Berner Exekutive die SP dominieren.**

Es freut mich, dass bei den Wahlen die Klimapolitik – wie auch die Gleichstellungspolitik – gestärkt worden sind. Die SP kämpft seit Jahren mit den Grünen für Nachhaltigkeit. Unsere Rolle ist zudem, dafür zu sorgen, dass die Umweltpolitik sozial ausgestaltet wird.

**Die Sozialdemokratie ist europaweit in der Krise. Nun hat auch die SP schweizweit und im Kanton Bern massiv verloren. Was passiert da?**

Viele, die sonst SP wählen, wollten ein Zeichen für die Umwelt setzen. Ich bin überzeugt, die beiden Themen Klima und Gerechtigkeit werden in Zukunft an politischer Bedeutung gewinnen.

**Hätte der Frauenstreik drei Jahre früher stattgefunden, wären Sie heute Stadtpräsidentin. Einverstanden?**

Der Frauenstreik hat dazu geführt, dass deutlich mehr Frauen im Parlament vertreten sind. Das wird dazu führen, dass mehr Massnahmen zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf getroffen werden, was mich sehr freut. Weitere Spekulationen halte ich für wenig fruchtbar.

**Was haben Sie eigentlich für Pläne nach Ihrem Rücktritt?**

Wie Sie merken, bin ich noch sehr mit meinen Themen beschäftigt – sodass ich bisher nicht dazu gekommen bin, mir dazu vertiefte Gedanken zu machen. Klar ist, dass ich mich aus der Politik zurückziehen werde. Aber die Zeit im Nationalrat, als Fraktionspräsidentin und als Mitglied einer städtischen Exekutive war ein grosses Privileg. Ich bin dankbar, dass ich auf nationaler und städtischer Ebene wichtige Themen mitgestalten durfte.