

WRB-Blog Nr. 01/16: Adrian Iten, Geschäftsführer, Adrianos Bar&Café, zum Thema: «Die Wirtschaft braucht einen effizienten Verkehr»



Bern hat ein fantastisches öffentliches Verkehrsnetz: Wenn ich vom Kiosk am Zeitglockenturm in meine Bar will, kann es gut sein, dass ich drei Minuten vor einer roten Wand warten muss, so dicht fahren die Linien 6,7,8,9, 10, 12 und manchmal die Linie 30 um den Zeitglockenturm. Bernmobil transportierte im Jahr 2014 mehr Passagiere als alle Postautos zusammen; es waren mehr als 100 Millionen Passagiere über eine Distanz von mehr als 10 Millionen Kilometer.

Dabei erwirtschaftete Bernmobil im Jahr 2014 einen Gewinn von über 900'000 Franken, während die meisten anderen Verkehrsbetriebe der Schweiz gestützt werden mussten. Das ist eine starke Leistung – Bern ist der ÖV-Meister der Schweiz.

Nicht auszudenken, wie es in Berns Strassen aussehen würde, wenn die 215'953'979 Personenkilometer, welche Bernmobil zurücklegte, die Leute im privaten Auto in Alleinbesetzung gefahren wären – es käme zum Verkehrskollaps.

Jetzt wollen die Verantwortlichen der Stadt Bern in Richtung Langsamverkehr vorwärts machen. Für eine Stadt der Grösse Berns ist das Fahrrad das beste Verkehrsmittel und der Fussmarsch, wenn nicht schneller, dann doch sicher gesünder und effizienter. Dem soll Rechnung getragen werden: Bern soll auch die Fahrradhauptstadt der Schweiz werden.

Ich mag visionäre und mutige Projekte, wie die Panorama-Velobrücke von der Länggasse in den Breitenrain – auch wenn mit den 15 Millionen Franken gescheitertes für den Langsamverkehr gebaut werden könnte. Doch so eine Brücke oder ein reiner Velokreis sind klare Signale an die Bevölkerung. Ljubljana oder Kopenhagen machen es vor, wie urbane Mobilität Spass machen kann, mit Velofern- und Veloschnellwegen.

BERN⁺

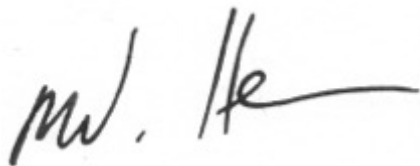
WIRTSCHAFTS- RAUM

So weit, so gut. Damit sind die Beschäftigten des tertiären Sektors sicher, gesund und ohne Stress an ihrem Arbeitsplatz. Doch der Bogen darf nicht überspannt werden: Soll Bern eine Stadt werden voller beruhigter Plätze und Begegnungszonen? Flanieren in der Mittelstrasse, Eis schlecken am Breitenrainplatz und mit Vortritt spazieren in der unteren Altstadt? Da habe ich was dagegen!

Beruhigung der Stadt ist gut gemeint, dabei darf aber die Wirtschaft nicht lahm gelegt werden. Zu einer modernen urbanen Mobilität gehört auch ein effizienter Warenfluss. Der Handel und das Gewerbe müssen ihre Arbeit machen können. Zuerst hat man in Bern die Hauptschlagader über den Bahnhofplatz verengt, dann wurde der Quartierverkehr gestoppt und nun plant man Durchgangsstrassen, zum Beispiel Nordring-Standstrasse auf 30 km pro Stunde zu reduzieren. Das macht etwa so viel Sinn wie Tempo 100 im Quartier. Das ist eindeutig über das Ziel hinausgeschossen.

Gucken wir es doch dem Schienenverkehr ab: Die Trams gleiten mit 30 durch die Stadt, die Regiozüge mit 50 durch die Vororte, der Interregio mit 80 durch die Landschaft. Der Intercity braust mit bis zu 200 von Mattstetten nach Rothrist. Da wäre dann noch der TGV, aber dafür ist unser Land leider etwas zu klein.

Verkehr lässt die Wirtschaft wachsen, das ist eine alte Binsenwahrheit. Hätten sich die Bauern im Seeland nicht vehement gegen den geplanten Interkontinental-Flughafen in Utzenstorf gewehrt, müssten die Züricher heute für den Finanzausgleich nicht so tief in die Tasche greifen.



Adrian Iten
Geschäftsführer, Adrianos Bar&Café