

## «Vom Breitsch füre Breitsch» Nationale Verkehrspolitik ist auch Quartierpolitik

► Die Lebensqualität in unserem Quartier misst sich unter anderem am Verkehrsaufkommen. Gerade im Verkehrsbereich sind die politischen Ebenen eng verflochten. Die Verkehrspolitik des Nordquartiers wird wesentlich von der Agglomerationspolitik bestimmt und ist damit abhängig von Entscheiden sowohl des Kantons wie auch des Bundes. Wenn etwa der Breitenrainplatz verkehrsberuhigt wird, hat das in der gesamten Region Auswirkungen. Genau gleich verhält es sich beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs, etwa dem Tram Region Bern: Die Verkehrspolitik entscheidet sich nicht allein im Quartier, sondern in den Parlamenten auf allen politischen Ebenen. Quartierpolitik ist so immer auch nationale Politik.

Ein gutes Beispiel für die politischen

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.

---

**Wenn etwa der Breitenrainplatz verkehrsberuhigt wird, hat das in der gesamten Region positive Auswirkungen.**

---

Beim Bahnknoten Bern sind weitere grosse Investitionen geplant und das Tramnetz soll mit dem Tram Region Bern auf der Nord-Süd-Achse Ostermündigen-König ergänzt werden. Davon kann auch das Nordquartier profitieren.

Die städtische Politik ist jedoch nicht nur in Finanzierungsfragen von der Bundesebene abhängig, sondern auch dann, wenn es darum geht, den rechtlichen Rahmen zu schaffen für neue Projekte. So kann das städtische Parlament zwar zum Beispiel beschliessen, Road Pricing einzuführen oder zumindest in einem Pilotprojekt zu testen. Bei der Umsetzung ist die Stadt dann aber auf gesetzliche Grundlagen des Bundes angewiesen. Das betrifft nicht nur die Grossprojekte, sondern auch die kleinen, aber nicht weniger 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 im nationalen Parlament Vertreterinnen und Vertreter sitzen, welche sich der Anliegen der Städte, Agglomerationen und

auch der einzelnen Stadtteile bewusst sind und sich dafür einsetzen, dass die Verkehrsgelder vermehrt in den öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr fliessen.

Evi Allemann, Nationalrätin SP  
Bern-Nord, wohnt im Breitenrain

