

# Die Zeitung.

Landauf und landab wurde der 16. Mai als Freudentag für linksgrüne Anliegen gefeiert. In Bern gab es jedoch wenig Grund zum Jubeln: Das Pionierprojekt auf dem Viererfeld und das Tram nach Bümpliz wurden knapp abgelehnt. Eine Analyse findet ihr auf Seite 4.

Kurz nach den Abstimmungen hat der Sommer erste Vorboten zu unseren nächsten Themen geschickt: Temperaturen um die 30 Grad, laue Abende, aber auch steigende Ozonwerte. Im Kampf gegen den ungebremsen Strassenverkehr und damit auch gegen den Hauptverursacher des Ozons schieben wir dieses Jahr ins Ausland. In London hat der «Rote Ken» das anfänglich umstrittene Road Pricing eingeführt. Natürlich ist das Londoner Modell nicht eins zu eins auf Bern und die Agglomeration übertragbar. Gerade deshalb lohnt es sich, über verschiedene Road Pricing-Modelle zu diskutieren und ernsthaft zu skizzieren, was Road Pricing für Bern bringen würde. Im Herbst starten wir dazu eine Kampagne, welche mit Hintergrundveranstaltungen und Aktionen dem Begriff Road Pricing ein Gesicht geben soll (siehe Haupttext). Ich wünsche euch einen sonnigen und doch ozonarmen Sommer – wenn du selber etwas dazu beitragen möchtest, sehen wir uns am 3. Juli an der Ozon-Aktion beim Käfigturm (Veranstaltungshinweis auf S. 3)!

*Evi Allemann*  
Politische Sekretärin

Was in London letztes Jahr Wirklichkeit wurde, wird in der Schweiz nach wie vor nur in einem erlauchten Kreis von Verkehrs- und Wirtschaftsfachleuten diskutiert. Wie eine Umfrage im Rahmen einer Nationalfondsstudie zeigt, ist die Idee des Road Pricing für den Privatverkehr in der breiten Bevölkerung erst wenig bekannt. Dies obwohl der Gedanke des Verursacherprinzips heute breit akzeptiert ist und die Schweiz mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe bereits ein Road Pricing-System mit weltweitem Vorbildcharakter besitzt. Eine Standesinitiative, die Road Pricing auch für den Privatverkehr forderte, wurde diesen April vom bürgerlich dominierten bernischen Grossen Rat denn auch abgelehnt. Eine öffentliche Diskussion über Road Pricing tut deshalb dringend Not.

## Road Pricing löst Verkehrs- und Stauprobleme

Der Verkehr in der Schweiz hat seit 1984 um rund 30 Prozent zugenommen und wird laut Bundesamt für Raumentwicklung bis 2020 nochmals bis zu 30 Prozent wachsen. Die damit verbundenen Staus und Emissionen von Lärm, CO<sub>2</sub>, Ozon, Russpartikeln, etc. schaden der Umwelt, belasten das Wohnumfeld, beeinträchtigen die Gesundheit, mindern die Lebensqualität ganz allgemein und kosten die Wirtschaft eine Stange Geld. Laut einer OECD-Studie von 2002 hat die Schweiz mit 1.5% eine der höchsten Ausgabequoten für den Strassenbau. Die jetzigen Steuern (Mineralölsteuer, Autobahnvignette, Motorfahrzeugssteuer) ermöglichen keine effiziente, verursachergerechte Lenkung. Das bereits in verschiedenen europäischen Städten geplante Road Pricing wäre laut der OECD auch für die Schweiz das geeignetere Instrument: Angebot und Nachfrage werden gesteuert und der Verkehr gelenkt. Die Spitzenlasten reduzieren sich und die Einnahmen können abgestimmt auf die örtlichen Verkehrsprobleme in eine umweltgerechte Mobilität investiert werden. Der öffentliche Verkehr wird attraktiver und lädt zum Umsteigen ein.

## London macht's vor

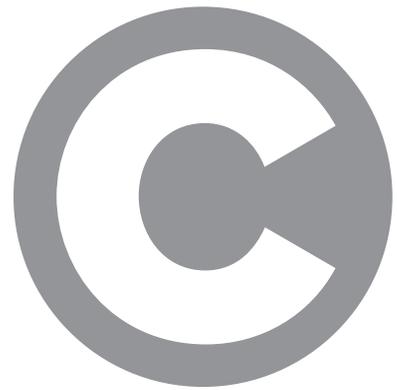
Die Erhebung der so genannten «Congestion Charge», einer Gebühr in der Höhe von umgerechnet CHF 11.40

## Road Pricing –

## der Exportschlager aus London

## rollt, wenn auch langsam,

## in die Schweiz und nach Bern.



Alltäglicher Anblick in Londons Strassen: Road Pricing-Strassenschild.

für die Benutzung der Strassen in der Londoner Innenstadt, wurde als verkehrspolitisch höchst ehrgeiziges Projekt angesehen. Ken Livingston, der Bürgermeister von London, hat damit aber grossen Erfolg: Die Zahl der Autofahrten hat bereits bis zu 20% abgenommen, die Staus haben sich drastisch verringert und das veraltete Bussystem wurde verbessert. Zahlreiche Pendlerinnen und Pendler sind auf den öffentlichen Verkehr umgestiegen. Einzig die finanziellen Einnahmen sind kleiner als erwartet, da das Erhebungssystem noch sehr aufwändig ist und erst amortisiert werden muss. In ein paar Jahren soll denn auch ein günstigeres eingeführt werden.

### Diskussion auch in Bern

Diese guten Erfahrungen sollten nun auch in der Schweiz genutzt werden. Evi Allemann hat im Nationalrat eine Parlamentarische Initiative eingereicht, damit

Road Pricing künftig mit verfassungsrechtlicher Grundlage und ohne aufwändige Ausnahmebewilligung möglich wird. In der Stadt Bern reichte SP-Stadtrat Michael Aegersold einen Vorstoss zum Road Pricing ein. Sobald die verfassungsrechtliche Grundlage besteht, soll ein gesamtstädtisches Konzept für ein ausgearbeitetes Projekt und dem Stadtrat ein Projektierungskredit für die Umsetzung vorgelegt werden.

Die Würfel sind noch nicht gefallen. Der Leidensdruck ist aber auch in schweizerischen Grossstädten und deren Agglomerationen so gross geworden, dass Road Pricing ernst genommen wird – auch in bürgerlichen Kreisen. «Läbige Stadt» setzt sich an vorderster Front dafür ein und macht das neue Instrument dieses Jahr zu einem Schwer-

punktthema. Die Diskussion soll aus den Fachzirkeln herausgelöst und in der breiten Bevölkerung diskutiert werden. Nebst Hintergrundveranstaltungen sind Strassenaktionen und eine Exkursion in eine Road Pricing erprobte Stadt geplant.

*Michael Aegersold und Evi Allemann*

## Das Zitat Wort für Wort

Beat Zobrists ehemalige Spalte «Die andere Stimme» wurde jüngst vom Bund aufgekauft. Unter dem Motto «Auto fahren hält jung» erzählt dort Werner Eiling-er (78 Jahre, 1 Million Kilometer) aus seinem bewegten Leben. Bewegung verschafft sich Eiling-er vor allem mit kleinen Ausfahrten am Sonntag, sommerlichen Fahrten in die Toscana und Auslieferungen für Staubsaugergeschäfte. Dass bei so viel Bewegung die Fitness nicht auf der Strecke bleibt, verdankt Eiling-er dem Auto: Die beim Rückwärtsfahren nötige Konzentration halte ihn jung, meint er. Ob Eiling-er beim Vorwärtsfahren keine Konzentration braucht, darüber schweigt sich der Bund allerdings aus. Zobrist selbst erblasst vor Neid ab so viel Realsatire.

### Hoher Blutdruck bei der SVP Bern Nord

Die SVP Bern Nord will «den Puls der bürgerlich denkenden Bewohner im Nordquartier fühlen» und hat zu diesem Zweck die Petition «Stopp den Verkehrsbehinderungsprojekten im Nordquartier» lanciert. Die verkehrsplanerischen Massnahmen im Nordquartier würden, so die SVP, nicht nur den MIV behindern, sondern auch die individuelle Bewegungsfreiheit beschneiden. Dass die SVP freie Fahrt mit Freiheit gleichsetzt, ist bekannt. Neu ist allerdings die Sorge der SVP um die Gesundheit ihrer Wähler. Diesen wäre aber nach Meinung von «Läbige Stadt» mit wirksamen Massnahmen zur Verbesserung der Luftqualität mehr geholfen als mit Petitionen zum Puls fühlen.

*(ali, ere)*

Foto: VCS Schweiz



**Verursacherprinzip:  
nicht nur für  
Lastwagen eine gute  
Lösung.**

## Der Klatsch Tratsch für Tratsch



Evi Allemann: Blick in die Zukunft.

Zwei ehemalige Koordinationsmitglieder sind mit ihren jeweiligen PartnerInnen zusammengezogen... Über Namen oder genauere Umstände wurde der Klatschspaltenschreiberin leider strikte Schweigepflicht auferlegt. «Läbigi Stadt» ist ob solchen Tendenzen sehr besorgt: Sollte sich diese Verweigerungshaltung verstärken, ist die Weiterexistenz der beliebten Klatschspalte akut bedroht. Wir danken unserer neuen politischen Sekretärin, dass zumindest sie keinerlei Berührungsängste zeigt und behelfen uns mit einer alten, jedoch erst kürzlich aufgefliegenen Story: Auf dem Bild sehen wir die damals knapp 19-Jährige, wie sie anlässlich des Rundgangs gegen den Schanzentunnel 1997 durch das Fenster schaut, aus dem Geld hinaus geworfen wird. Just in diesem Moment des Fensterblicks soll sie den Entschluss gefasst haben, für den Grossen Rat zu kandidieren. Der Verein «Läbigi Stadt» erntet nun sozusagen, was er damals gesät hat. Apropos säen und andere landwirtschaftliche Tätigkeiten: Wie die Redaktion erst kürzlich herausfand, ist Evi im Besitz eines Traktorfahrzeugausweises. Sie wird diesen jedoch an der Ozon-Aktion nicht abgeben dürfen: Diese ist ausschliesslich für echte Autofahrerinnen gedacht.

(pad)

So unsicher Prognosen häufig sein mögen, die folgende wird leider zweifellos zutreffen: Die Ozongrenzwerte in der Stadt Bern werden auch 2004 um ein Vielfaches überschritten. Das Stundenmittel von  $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$  dürfte pro Jahr nicht häufiger als einmal überschritten werden. Aber: auch letztes Jahr wurde der Grenzwert in der Stadt Bern an sage und schreibe 71 Tagen überschritten. Griffige Massnahmen sind keine beschlossen, obwohl bereits beim geltenden Grenzwert v.a. für Kinder, ältere und kranke Menschen grosse gesundheitliche Risiken bestehen. Auch in diesem Sommer zeichnet sich also wieder dieselbe missliche Situation ab wie letztes Jahr!

Um auf die Ozonproblematik aufmerksam zu machen plant «Läbigi Stadt» eine sommerliche Ozonaktion: Wer uns am 3. Juli für die vier heissesten Sommerwochen den Ausweis abgibt, leistet nicht nur einen Beitrag gegen die hohen Ozonwerte, sondern nimmt auch noch an der Verlosung verschiedener Preise teil! Wir wollen damit zeigen, dass jede und jeder einen ganz konkreten Beitrag leisten kann: Verzicht auf das Auto und umsteigen auf Tram, Bus und Velo! Die Ausweise werden unter notarieller Aufsicht hinterlegt.

Christian Maurer

**Ozonaktion am 3. Juli:**

**Vier Wochen auf den**

**Fahrausweis verzichten und**

**garantiert ozonfreie**

**Preis gewinnen!**

### Mitmachen bei der Ozon-Aktion von «Läbigi Stadt»:

Hinterlege am Samstag, 3. Juli zwischen 13:30 und 14:30 an unserem Stand vor dem Käfigturm für einen Monat deinen Fahrausweis und gewinne tolle Preise! Weitere Infos sind auf unserer Homepage [www.laebigistadt.ch](http://www.laebigistadt.ch) zu finden.

«Parkhäuser zu Kindertagesstätten»: innovative Umnutzung in Berlin-Kreuzberg.

Foto: Karin Gilgen



### Hinweis auf Tagung in Berlin

Vom 19.-24. Juli 2004 findet in Berlin eine Tagung zum autofreien Wohnen statt. Wer Lust hat, die Tagung zu besuchen, meldet sich bei [padrutt@laebigistadt.ch](mailto:padrutt@laebigistadt.ch), Informationen unter [www.worldcarfree.net/conference](http://www.worldcarfree.net/conference).

## Abstimmungen vom

### 16. Mai hinterlassen ökologi-

### schen und ökonomischen

### Scherbenhaufen

Am 16. Mai wurden mit dem Tram Bern West und dem Zonenplan Viererfeld zwei verkehrs- aber auch wirtschaftspolitisch bedeutende Vorlagen knapp abgelehnt. Damit vertat sich Bern wichtige Chancen: für Innovation, Umweltschutz, neue Arbeitsplätze und Steuerzahlende. Nach der verlorenen Viererfeld-Kampagne stellen wir fest: Auch in der rotgrünen Stadt

Bern sind Abstimmungskampagnen, welche praktisch ausschliesslich auf Zeitungsinserate setzen, nicht automatisch zu gewinnen - selbst wenn sie für ökologisch sinnvolle Projekte eintreten. Die unscheinbare Kampagne der «Wohnbau-Parteien» SP, FDP und GFL, die Stimmfreigabe des GB und die überraschende NEIN-Parole im Schlussspurt durch die FDP haben sicher nicht zu einem Erfolg beigetragen. Selbstkritisch müssen wir zudem eingestehen: Die Koordination der Kampagne unter den Umweltverbänden und derselben mit den Parteien war dürftig und muss für ein anderes Mal etwa nach dem Vorbild der erfolgreichen ANTI-AVANTI-Kampagne verbessert werden. Nun gilt es umso mehr an alternativen Standorten Möglichkeiten für autofreies Wohnen zu schaffen. Das nächste konkrete Projekt entsteht auf dem Oberfeld in Ostermundigen. Aber auch in der Stadt Bern wird «Läbige Stadt» dafür sorgen, dass in ein paar Jahren wieder über ein autofreies Wohnprojekt abgestimmt werden kann. Dann wird «Läbige Stadt» stärker auf die Koordination des Abstimmungskampfes Einfluss nehmen – wenn Bern aus seinem Tiefschlaf aufwachen soll, dürfen Kampagnen nicht Fundamentalisten wie Daniele Jenni und Thomas Fuchs überlassen werden.

Auch am Tram führt letztlich kein Weg vorbei. Die Busse nach Berns Westen sind schon heute an ihrer Kapazitätsgrenze. Den aufkommenden Pendlerverkehr der neu entstehenden Überbauungen werden sie nicht tragen können. Die von den Tram-Gegnern nun ins Spiel gebrachten Riesen-Busse können das abgelehnte Tram nicht ersetzen. Auch das von Thomas Fuchs früher immer gerne vorgebrachte Konzept des Pneutrams ist bereits diskret durch das fuchssche Konzept des Pneuanzers (sprich Geländewagen) ersetzt worden. Für die Zukunft wird man sich auf tauglichere Vorschläge konzentrieren müssen. Da bleibt das Tram erste Wahl.

(ere)

#### Ich will

- «Läbige Stadt. Die Zeitung.» abonnieren (für 10.-).
- Mitglied des Vereins «Läbige Stadt» werden (Nicht-Verdienende 20.-, Verdienende 30.-).
- aktiv werden. Nehmt mit mir Kontakt auf.
- eure Arbeit mit einer Spende unterstützen, bitte sendet mir einen Einzahlungsschein.

#### Bitte zurücksenden an:

«Läbige Stadt», Postfach 5504, 3001 Bern

## Stimme aus Split



Foto: Marc Gebhard

Ähnlich wie in Bern leben im Grossraum Split rund 300'000 Menschen. Der öffentliche Nahverkehr in der kroatischen Küstenstadt wird durch Promet abgewickelt. Teilweise fährt Promet auf ihrem Netz noch mit uralten stinkenden Dieselnissen aus Jugozeiten. Mehr und mehr werden diese jetzt durch neue, grellgelbe Gelenkbusse ersetzt, deren aggressives Wespen-Gelb in den Strassen von Split leuchtet und zum unverkennbaren Markenzeichen geworden ist. In Split war die Einführung der gewöhnungsbedürftigen Farbe mit viel weniger Aufregung verbunden als seinerzeit das neue Rot bei Bern-Mobil. Auch die Bushaltestellen werden zurzeit neu gestaltet: Transparente Glaskabäuschen mit übersichtlichen Fahrplänen und Fahrrouten ersetzen die alten rostigen Blechschachteln aus Titos Tagen. Eine Fahrkarte kostet umgerechnet 1.70 Franken, ein Monatsabo – vergleichbar unserem Bärenabo – kostet 40 Franken statt 66 wie bei uns. Bedenkt man, dass der durchschnittliche Monatslohn in Kroatien bei etwa 700 - 800 Franken und eine Monatsrente bei 300 Franken liegt, sieht man, dass der städtische ÖV sehr teuer ist. Ein Tram gibt es leider keines, auch keine Stadtbahn. Ob die umliegende Landbevölkerung der Stadt ein Tram verwehren würde, lässt sich nicht mit Bestimmtheit feststellen: Split kennt zum Glück keine direkte Demokratie.

(geb)

#### I M P R E S S U M

##### Redaktion:

Evi Allemann (eva)  
Alex Fischer (ali)  
Martin Lind (ml)  
Duscha Padrutt (pad)  
Renato Wolf (ere)

Herausgeber: «Läbige Stadt»,  
Postfach 5504, 3001 Bern  
PC 30-569222-7  
Abo: Fr. 10.-

Druck: Hagi Druck Bern  
Erscheint vierteljährlich  
Auflage 1'100

[www.laebigistadt.ch](http://www.laebigistadt.ch)

P.P.

3001 Bern

Postfach 5504, 3001 Bern

Adresse:

Y  
ob