

Die Zeitung.

Zusammen mit der Frühlings- sonne kann ich euch im neuen Jahr von «Läbigi Stadt» begrü- sen. Der Frühling treibt die Leu- te in Scharen hinaus auf die Plät- ze und in die Strassencafés. Und auch der neu gestaltete Bundes- platz hat seine Magnetwirkung über den Winter nicht verloren. Bereits zieht dieser wieder unzählige Leute an. «Tout Berne» ist sich einig: «Wir wollen mehr von diesem Stoff!» Dies können wir auch bald haben: Im Juni kommt das Projekt «Neuer Bahnhofplatz Bern» vors Volk. Auf Seite 1 und 2 dieser Ausgabe fassen wir zusammen, was die Neugestaltung des Bahnhof- platzes konkret bringt. Frühling haben wir auch bei «Läbigi Stadt»: An der Jahresver- sammlung wurden drei neue Koordinationsmitglieder gewählt. Ausserdem legten wir die Jah- resschwerpunkte 2005 fest. Mehr dazu findet ihr auf Seite 3 und auf unserer Homepage. Übrigens: Die «Läbigi Stadt»- Neulinge können dort in Bild und mit persönlichen O-Tönen unter die Lupe genommen werden: www.laebigistadt.ch/personen. Vorbeisurfen empfohlen!

*Evi Allemann,
politische Sekretärin*



Innovatives Bern:
Der neue S-Bahnhof Wankdorf.
Foto: Peter Schneider.

Die Verkehrsführung und die Raumgestaltung auf dem Berner Bahnhofplatz sind seit Jahren Streitpunkt der städti- schen Verkehrspolitik. 1997 beschloss die Stimmbevöl- kerung die «Kurzfristige Über- gangslösung» (KÜL). Damit gelang es, den Durchgangsverkehr vor dem Bahnhof von durchschnittlich 33 000 auf 26 000 Fahrzeuge pro Tag zu re- duzieren und damit Spielraum zu schaffen für eine neue, verbesserte Verkehrslösung. Bis heute ist die Gestaltung des Bahnhofplatzes jedoch ein einziges Provisorium geblie- ben. Eine zukunftsweisende Stadtplanung muss auf Lebens- qualität, Verkehrsberuhigung, autofreie Innenstädte und nachhaltige Mobilität setzen. Genau dies tut das Projekt «Neuer Bahnhofplatz Bern», über welches die Berner Stimmbevölkerung am 5. Juni 2005 entscheiden wird.

Handeln tut Not

Bahnhofplatz, Bubenbergplatz und Christoffelunter- führung sind in einem unbefriedigenden Zustand und augenfällig sanierungsbedürftig: Der Bahnhofplatz wird dominiert vom motorisierten Individualverkehr (MIV), die Bus- und Tramhaltestellen sind weitläufig und unübersichtlich über den ganzen Platz verstreut, Velofahrende müssen Abstell- plätze wie Nadeln im Heu suchen und die Christoffelunterführung vermittelt mit ihren dunklen Ecken und dem mit Rissen und Schäden durchzogenen Dach ein Gefühl der Unsicherheit. Zudem müssen die Tramgeleise dringend erneuert werden.

Knackpunkt Verkehrsführung

Knackpunkt des Projektes ist die neue Verkehrsführung. Der Bahnhofplatz ist das Eintrittstor und eine der wich- tigsten Verkehrsdrehscheiben in der Stadt Bern. Jeden Tag bewegen sich über 150 000 Fussgängerinnen und Fussgänger über den Platz. Künftig wird der Pendler- strom tendenziell noch zunehmen, denn mit Projekten wie der Bahn 2000 oder der S-Bahn Bern werden weite- re Anreize gesetzt, auf den öffentlichen Verkehr umzu- steigen. Gleichzeitig ist der Bahnhofplatz aber auch eine Hauptverkehrsachse für den MIV. Neu sollen die Fahr-

Der Bahnhofplatz als

Visitenkarte der Stadt Bern

ist heute geprägt von einer

lärmigen Blechlawine und

einem städtebaulichen Chaos.

Das soll sich nun ändern.



«Also der neue Bahnhof ist neu, schön und gut»* schrieben Berns Schulkinder in den siebziger Jahren voller Stolz...

* aus: Ein Berner Schädel ist nicht von Blastigg, Berner Kinder schreiben über Bern, Licone-Verlag, Bern Langnau Murten.

bahnen parallel zum Aufnahmegebäude und annähernd parallel zu den Fassaden des Burgerspitals verlaufen. Der Verkehr wird in den Zufahrtsrichtungen auf je einer Spur geführt; die zweite Spur ist für Busse und Velos reserviert (Umweltspur). Auf den Wegfahrtsrichtungen gilt Mischverkehr, zusätzlich werden Velospuren markiert. Mit der neuen, fast rechtwinkligen Verkehrsführung wird der MIV verlangsamt, die Lärm- und Luftbelastung reduziert sowie Raum für die Fussgängerinnen und Fussgänger geschaffen.

Variantenabstimmung: «Baldachin» oder Einzeldächer
Die Variantenabstimmung bezieht sich einzig und allein auf die Überdachung der Tram- und Bushaltestellen.



Variante I sieht eine leichte Glaskonstruktion vor, die den Bahnhofplatz mit einem so genannten «Baldachin» überspannt. Dieser betont die Grosszügigkeit des Platzes und setzt einen innovativen gestalterischen Akzent. Die Variante II sieht eine Überdachung der Haltestellen und der Aufgänge mit je einzelnen Dächern vor. Bei beiden Varianten bleiben die Verkehrsführung sowie die übrigen Sanierungs- und Gestaltungsarbeiten gleich. Je

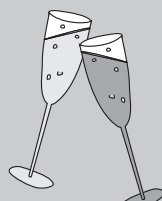
nachdem für welche Variante sich die Stimmberechtigten entscheiden, werden sich die Kosten des Gesamtprojektes auf 80.2 Mio. (Baldachin) bzw. 76.2 Mio. Franken (Einzeldächer) belaufen. Da sich BernMobil (für Gleise), Energie Wasser Bern (für Werkleitungen und Beleuchtung), die SBB (Sanierung der Deckenfugen im Bahnhofsgebäude) sowie Dritte an den Kosten beteiligen werden, muss die Stadt je nach Variante 60.8 Mio. bzw. 56.8. Mio. Franken übernehmen. Rund zwei Drittel des Baukredites entfallen jedoch ausschliesslich auf Sanierungsarbeiten, die so oder so gemacht werden müssen.

Diese Investition in einen neuen, repräsentativen und gestalterisch aufgewerteten Bahnhofplatz ist dringend notwendig und stärkt den Bahnhof Bern und damit Bern als attraktiven, zukunftsweisenden Standort insgesamt.

Evi Allemann, politische Sekretärin

Abschiedsapéro für Berns Unort

Mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes verabschiedet sich Bern endlich von seiner grössten Planungssünde. «Läbigi Stadt» schenkt aus diesem Anlass am Mittwoch, **4. Mai 2005** auf dem **Bahnhofplatz** von **12 bis 13 Uhr** ein Abschiedsapéro aus – Überraschungsmomente inklusive. Das darfst du dir nicht entgehen lassen!



Das Zitat Wort für Wort

«Läbigi Stadt» ist ein konfessionell unabhängiger Verein, und an der spekulativen Diskussion um den nächsten Pontifex möchten wir uns ganz sicher nicht beteiligen. Trotzdem empfiehlt die Zeitungsredaktion an dieser Stelle den mitlesenden Kardinälen wärmstens **Jorge Maria Bergoglio** zur anstehenden Wahl. Laut dem Magazin Cicero benutzt dieser mögliche künftige Papst nämlich ausschliesslich öffentliche Verkehrsmittel. Vor unserem inneren Auge sehen wir derart inspiriert bereits den neuen Papst der ungläubig schauenden gläubigen Menge aus dem Papatram statt aus dem Papamobil zuwinken.

Ganz neue Töne hören wir auch von der **Swisscom**: Der Telekommunikationsanbieter wolle seinen Standort in Bern-Weyermannshaus nicht ausbauen, weil die Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel dort zu schlecht sei. Das muss mindestens gewisse bürgerliche Politiker erstaunen, die bisher dazu neigten, den Wert von Firmen eher in Parkplätzen denn in Franken auszudrücken.

Dass Rauchen völlig unschädlich ist, wissen wir dank der Tabakindustrie seit längerem. Neu ist hingegen, dass auch Autos, entgegen den jahrelangen Behauptungen linker Hysteriker, weitgehend unschädlich sind: Laut einer Kampagne der grossen **Autohersteller in den USA** sind Autos nämlich nahezu emissionsfrei! Wir sind erleichtert und erwägen, der nächsten JV den kollektiven Übertritt von «Läbigi Stadt» zum TCS zu beantragen. (ere)

**Neuer Bahnhofplatz:
Ja am 5. Juni, damit
auch unsere
Schulkinder stolz auf
ihre Stadt sind.**

Der Klatsch Tratsch für Tratsch

Die Konkurrenz fürchtet sich mehr und mehr vor der «Läbige Stadt»-Zeitung: Um nicht weitere Marktanteile an unser Blatt zu verlieren, haben zuerst Bund und BZ eine engere Zusammenarbeit vereinbart, dann fusionierten auch die Aemme-Zitig und das Burgdorfer Tagblatt. Anscheinend waren diese nur gemeinsam in der Lage, unsere Stimme aus Split mit einem Korrespondenten aus Belgrad aufzuwiegen. Unter «Daniel Bochsler, Belgrad» sind im Burgdorfer Tagblatt z.B. Artikel über die Panachierstimmen in Burgdorf zu finden... Zudem erschien ein Beitrag über die KFOR im Kosovo, verbunden mit einer Luftbrücke Pristina-Schweiz für den Journalisten, der auch langjähriges «Läbige Stadt»-Mitglied ist.

Ganz anders unsere politische Sekretärin: 35,5 Stunden verbrachte die jüngste Nationalrätin am Stück im Zug, um von Bern nach Kiew zu kommen und dort als Wahlbeobachterin im Einsatz zu sein. Beim Rückweg, munkelt man, wurde die Reise dann nicht mehr am Stück zurückgelegt. Evi Allemann soll in Warschau ausgelassen Silvester gefeiert haben. Zwecks transparenter Kommunikation wird an dieser Stelle noch vermeldet, dass uns im März drei zentrale Informanten verlassen haben. Wir sehen vom Gebot des Quellenschutzes ab und nennen sie namentlich: Alex Fischer, Chrigi Muurer und Martin Lind. Sie werden die Klatschspalte jedoch auch künftig zuverlässig beliefern, so dass «Die Zeitung» weiterhin die Nase vorn behält.

(ali, pad)

Jahresversammlung:
An der Jahresversammlung wählten die «Läbige Stadt»-Mitglieder die neue Koordination und bestimmten die Jahresschwerpunkte 2005:

Im Abstimmungskampf um die Neugestaltung des **Bahnhofplatzes** mischen wir uns mit einem hoffentlich unvergesslichen Abschiedsapéro ein (siehe auch Haupttext S. 1 und 2). Einen weiteren Schwerpunkt soll das **autofreie Wohnen** bilden. Auch nach der knappen Ablehnung des Zonenplans Viererfeld vom letzten Jahr ist «Läbige Stadt» überzeugt, dass autofreies Wohnen weiterhin einem Bedürfnis entspricht. «Läbige Stadt» wird sich daher dafür einsetzen, dass in der Stadt Bern ein konkretes Projekt für eine autofreie Siedlung aufgelegt wird. Und schliesslich wollen wir die Kampagne zu **Road Pricing** weiterführen: «Läbige Stadt» strebt eine mit den Agglomerationsgemeinde vernetzte Lösung an. Eine Studienreise nach London soll in dieser Frage den Horizont erweitern.

Zudem wird «Läbige Stadt» die Umsetzung der von ihr initiierten Piazza-Motion und der Verkehrsvereinbarung mit dem Gemeinderat im Auge behalten.

Die Jahresversammlung hatte drei zurücktretende Koordinationsmitglieder zu ersetzen. Alex Fischer (Troubleshooting), Martin Lind (Medienarbeit) und Christian Maurer (Kassier) traten aus zeitlichen Gründen zurück. Neu setzt sich die Koordination wie folgt zusammen:

- Stadtrat Michael Aebersold, Lobby-Arbeit, Kontakt Stadtrat (bisher)
- Nationalrätin Evi Allemann, politisches Sekretariat (bisher)
- Andrea Bauer, Troubleshooting (neu)
- Stadträtin Martina Dvoracek, Kontakt Stadtrat (bisher)
- Guido Federer, Troubleshooting (bisher)
- Andreas Grünert, Kassier (neu)
- Leyla Gül, Troubleshooting (bisher)
- Muriel Riesen, administratives Sekretariat (neu)
- Duscha Padrutt, Zeitung (bisher)
- Renato Wolf, Medienarbeit (bisher) (ere)

Genfer Autosalon und andere Erotikveranstaltungen

Der Genfer Autosalon feierte jüngst den 100. Geburtstag. Ob er deswegen nun endgültig von gestern ist, will die «Läbige Stadt»-Zeitung als gewohnt neutrales Blatt nicht beurteilen. Ein neutrales Staunen über den dabei erfolgten Medienhype sei an dieser Stelle aber doch angebracht. Neben all den begeisternden Sondersendungen, Sonderbeilagen und Sonderseiten

Neue Köpfe,

neue Jahresschwerpunkte.



Andrea Bauer



Andreas Grünert



Muriel Riesen

I M P R E S S U M

Redaktion:

Evi Allemann (eva)

Alex Fischer (ali)

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



Am Autosalon: Der schmucke Offroader hat es der «Läbigi Stadt»-Delegation besonders angetan.

über den Autosalon war die Berichterstattung zum eben erst erfolgten Ausverkauf der Heimat, resp. Swiss-Deal nämlich geradezu zurückhaltend und nüchtern. Wer die Schweizer Medien zum Wiegenfest des Autosalons konsumierte, gewann schnell den Eindruck, kein Auto habe je ein Lüftchen trüben können, und der autophilen Gesellschaft seien Ausdrücke wie «Umweltverschmutzung» oder «Klimaveränderung» allenfalls aus den Fantasy-Romanen Michael Crichtons geläufig. Jedenfalls klang Bundesrat Samuel Schmid mit seiner Mahnung anlässlich der Eröffnungsrede, die Mobilität so umweltfreundlich wie möglich zu gestalten, vor dem Hintergrund der jubelnden Berichterstattung geradezu wie ein von der Zeit überholter Ökofundi.

Stichwort Freud

Auch auf europäischer Ebene kamen die Technikbegeisterten mit Sondersendungen und ähnlichem auf ihre Kosten. So wurde der neue Airbus A380 mit viel Pomp und noch mehr Staats- und Regierungschefs aus der Taufe gehoben. Wo beim Autosalon noch der eine oder andere Kleinwagen den Eindruck zu kaschieren versuchte, es gehe dort nur um das schnellste und grösste, blieben bei der Präsentation des fliegenden Phallussymbolos A380 keine Zweifel offen: Um nichts anderes als darum, wer den grössten hat, ging es. Dass dieses Wunderwerk der Technik denn auch nicht nur unter den Anhängern Freuds Begeisterung hervorgerufen hat, sondern auch unter den erwähnten Staats- und Regierungschefs, vermag kaum zu erstaunen. Von deren in unzähligen Reden zum Ausdruck gebrachten Technikbegeisterung und -gläubigkeit hätten wohl selbst die Redner anlässlich der Jungfernfahrt der Titanic noch etwas lernen können. «Grösser – schneller – mehr», laute te kurz gesagt das Motto, und dagegen gibt es nun ja wirklich nichts einzuwenden. (ere)

Zurück aus Split

Nur was sich ändert, bleibt sich gleich

Nach einem Jahr in mediterranem Umfeld war die Rückkehr ins kalte, verschneite Bern Ende Januar ein kleiner Klimaschock. Ihm folgte ein Kulturschock über gewisse Verhaltensregeln, die man nach längerer Abwesenheit plötzlich neu und anders interpretiert. Am meisten aber verblüffte, was sich in Bern innerhalb eines einzigen Jahres alles geändert hat: Die so genannte «Welle» an der Schanzenstrasse, der parkplatzfreie Bundesplatz, der zur Zeit noch rosarote Casinoplatz, der S-Bahnhof Wankdorf, der Kulturtreffpunkt im Progr oder das fast schon fertige Kleezentrum. Nicht wenige Änderungen für eine Stadt, die landesweit immer mal wieder in die Schlagzeilen gerät für ihren angeblich unaufhaltsamen Niedergang, ihre Trägheit und Unbeweglichkeit. Gut: Der grosse Wurf ist nirgends zu erkennen: Die «Welle» schaut aus wie eine Curlinghalle, die S-Bahnstation Wankdorf wie eine Autobahnbrücke mit Lift und beim Kleezentrum liess man den Allerwelts-Stararchitekten Renzo Piano werkeln – von Anfang an eine Garantie dafür, dass nichts Aussergewöhnliches herauskommt, sicher aber gutes Handwerk. Doch immerhin: Bern hat es geschafft mit den bescheidenen Mitteln, welche einer Stadt heute für die Aufwertung des öffentlichen Raumes zur Verfügung stehen, viel herauszuholen. Das Revolutionäre daran ist nicht der grosse Wurf, sondern die pragmatische Umsetzung vieler kleiner Schritte hin zu einer wohnlicheren Stadt.

Marc Gebhard, von 1993 bis 2004 Medienverantwortlicher von «Läbigi Stadt», war ein Jahr in Split, Kroatien. Mit diesem Beitrag endet seine Kolumnenserie «Die Stimme aus Split».

PP
3001 Bern

Ich will

- «Läbigi Stadt. Die Zeitung.» abonnieren (für 10.–).
- Mitglied des Vereins «Läbigi Stadt» werden (Nicht-Verdienende 20.–, Verdienende 30.–).
- aktiv werden. Nehmt bitte mit mir Kontakt auf.

Bitte zurücksenden an:

«Läbigi Stadt», Postfach 5504, 3001 Bern

Adresse:

Adresse: