

Die Zeitung.

Der Gemeinderat der Stadt Bern will den motorisierten Individualverkehr bis ins Jahr 2015 um 10% reduzieren. Dieser Entscheidung steht in wohltuendem Gegensatz zu den fatalistischen Prognosen, welche mit massivem Verkehrswachstum in den nächsten Jahrzehnten rechnen. Der Verkehr ist menschengemacht und kann beeinflusst und gesteuert werden!



Notwendig ist ein Umdenken, aber es braucht auch konkrete Massnahmen. Hier kann und muss Bern eine Pionierrolle ein-

nehmen. Mit Auto-sharing unter Pendlerinnen und Pendlern kann der Verkehr in den Spitzenzeiten locker um 25% reduziert werden. Der Freizeitverkehr – dieser macht heute rund 50% aus – kann ohne wirtschaftliche und gesellschaftliche Abstriche abnehmen.

«Läbigi Stadt» setzt sich seit der Gründung für eine Verkehrsreduktion ein. In dieser Zeitung kannst du nachlesen, was wir wollen und wo wir heute stehen. Die Stimme aus Berlin (S. 4) zeigt, wie der Veloverkehr andernorts gefördert wird. Der Bericht über die Reise nach London (S. 3) stellt Road Pricing als effektive Massnahme zur Verkehrslenkung in den Vordergrund.

Und last but not least (wir waren halt in London) kannst du nachlesen, warum der Kanton Bern nicht in die Pistenverlängerung beim Flughafen Bern-Belp investieren soll (S. 4).

*Michael Aebersold,
Stadtrat und Vorstandsmitglied
von «Läbigi Stadt»*

Zunächst etwas Geschichte: 1993 wollten wir der Stadt Bern neue Impulse geben.

Dafür wurde die Initiative «Läbigi Stadt» lanciert, welche als Kernforderung eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) enthält. Als Zieltermin wurde das Jahr 2015 gesetzt. Fünf Jahre später verabschiedete der Stadtrat einen Gegenvorschlag zur Initiative, welcher den Initiativtext in den Hauptpunkten übernahm und fünf Forderungen beinhaltete:

- Vollkostendeckende Parkierungsgebühren;
- Wabellösungen* für den MIV in den Quartieren;
- Plafonierung der Länge des Basisnetzes;
- In der Regel nur eine Fahrspur MIV pro Richtung;
- Neuüberbauungen vom MIV freihalten (autofreie/-arme Siedlungen).

Da sich der Gegenvorschlag nur unwesentlich von der ursprünglichen Initiative unterschied, zog «Läbigi Stadt» die Initiative zugunsten des Gegenvorschlags zurück. Damit ging der Ball nicht an das Stimmvolk, sondern an die Stadtverwaltung weiter, die den Gegenvorschlag im Detail ausarbeiten musste. Bewegung kam aber erst in das Geschäft, als das Dossier Anfang 2001 von Wasserfallens Polizei zur Bau- und Planungsdirection von Alex Tschäppät wechselte. In der Folge fanden etliche Gespräche zwischen «Läbigi Stadt» und der Stadt Bern statt, welche zu der heute gültigen Vereinbarung führten.

Vereinbarung von «Läbigi

Stadt» mit dem Gemeinderat:

Wir fordern eine rasche

Umsetzung!

* Wabellösungen sind Strassensysteme, die keine Durchfahrten für den MIV vorsehen, d.h. die Zu- und Wegfahrt erfolgt über ein und dieselbe Strasse. So kann der Durchgangsverkehr massiv reduziert werden, für die Anwohnenden entsteht jedoch kein Nachteil.



Weitersagen:
«Läbigi Stadt» hat einen neuen Mitgliederflyer. Wir freuen uns auf alle Neumitglieder und Sympis. Flyer und Infos zu unserem Mitgliederwettbewerb, bei dem es tolle Preise zu gewinnen gibt, findest du unter: wettbewerb.laebigi-stadt.ch.

Wo wir heute stehen

Mit der Initiative und während des anschliessenden politischen Prozesses hat «Läbige Stadt» den übermässigen Verkehr immer wieder zum Thema gemacht und so einen wichtigen Beitrag zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit geleistet. Wir blieben auch politisch aktiv und meldeten uns immer wieder zu Wort. Nicht zuletzt hat «Läbige Stadt» mit viel Druck wesentlich mit dazu beigetragen, dass die Verkehrsreduktion in der Stadt Bern ein immerwährendes Thema blieb, die Zunahme des Autoverkehrs in den letzten zehn Jahren – im Gegensatz zu den meisten anderen Gemeinden der Schweiz – gestoppt werden konnte und viele autofreie Plätze und verkehrsberuhigte Zonen entstanden sind.

Trotzdem ist bis heute noch in keinem Quartier eine Wabenlösung realisiert und die Parkierung ist nach wie vor nicht befriedigend gelöst. Schlimmer noch: Die Stadtverwaltung weigert sich nun entgegen der Vereinbarung überhaupt seriös darüber nachzudenken. Bezüglich Spurenreduktion gilt es ebenfalls noch einen Zacken zuzulegen. Schlussendlich war das Scheitern der autofreien Überbauung Viererfeld eine herbe Enttäuschung für alle BefürworterInnen solcher zukunftsgerichteten Wohnformen.

Wir bleiben also am Ball. Die Umsetzung der Vereinbarung haben wir uns zum Jahresschwerpunkt gesetzt. Und es gibt immer wieder positive Nachrichten: Soeben hat der Gemeinderat eine 10%-ige Reduktion des MIV in die Energiestrategie der Stadt Bern 2006-2015 aufgenommen. Damit schliesst sich der Kreis; 2015 haben auch wir uns als Zieltermin gesetzt (siehe oben).

(mae)

Wahlen 06: 4:3 für Rot-Grün

Die SVP und ihre Hintermannschaft, die FDP, wollten auch diesmal gewinnen, aber der Sieg gegen Rot-Grün sollte noch schöner, noch deutlicher sein. 6:1 hiess das erklärte Ziel. Kühn und entschlossen stürmt die SVP nach vorn, wer sonst als sie sollte gewinnen, setzt den Ball auf den Elfmeterpunkt: Penaltyschiessen! Unwillig, aber von seinen Mitspielern frenetisch angefeuert soll der in letzter Zeit etwas angeschlagene SVP-Kapitän Weyeneth seine Mannschaft zum souveränen Sieg führen. Die Spannung im Rathaus-Stadion ist greifbar. Weyeneth schwitzt, fixiert den Ball, nimmt Anlauf – Tor!

Doch oh Schreck, es jubeln die Falschen: Eigengol im Penaltyschiessen! Nun geschieht tatsächlich, was kaum jemand vor der nächsten Jahrtausendwende für möglich gehalten hatte: 4:3 für Rot-Grün – Sieg! «Läbige Stadt» gratuliert hocheifrig und entzückt zu dieser Überraschung.

Daneben freut sich «Läbige Stadt» natürlich besonders über den Einzug unseres Vorstandsmitglieds Nadine Masshardt (SP/JUSO) als jüngste Grossrätin ins Rathaus. Weiter gratulieren wir unseren vier Mitgliedern zur Wiederwahl: Es sind dies Andreas Hofmann, Irène Marti Anliker, Simon Ryser, Béatrice Stucki, Margrit Stucki-Mäder und Flavia Wasserfallen.

(ere)

Das Zitat Wort für Wort

Und immer wieder SVP-Stadtrat **Peter Bühler**: Nachdem der rührende Kämpfer für mehr Gerechtigkeit gegenüber den vierrädrigen Mitbewohnerinnen und Mitbewohnern bereits mit seiner Forderung nach einer «grünen Welle» in Bern gescheitert ist, startet Bühler nun den «War against terror». Das Busse regime in der Stadt Bern, so Bühler gemäss «Bund», sei nämlich nichts anderes als ein regelrechter «Bussenterror». Dass beim Stichwort Terror Vorsicht geboten ist, wissen wir spätestens seit George W. Bush. Beruhigend, dass der besonnene **Kurt Wasserfallen** beruhigend auf den beunruhigten Peter Bühler einwirkt: «Entscheidend ist die Verkehrssicherheit». Also doch kein Terror! Dass in Bern trotzdem gestorben wird, dafür sorgen derweil ganz andere, nämlich wir selbst. Denn, so SVP-Stadtrat **Thomas Weil** im 20min, «Linksgrüne erklären Autofahren zur Todsünde» und «Die so genannt «läbige Stadt» werde dadurch «immer «toter»». «Läbige» ist also, so schliessen wir aus Weils weisen Worten, eine Stadt in der möglichst viele Motorenherzen schlagen. Das muss natürlich mindestens die Londoner beängstigen, die in ihrer Stadt mittels Road Pricing den Verkehr reduziert und sie damit also an den Rand des motorisierten Herzinfarktes gebracht haben. Gut, dass unser dortiger Botschafter **Alexis P. Lautenberg** dieses «moderne Raubrittertum» (Road Pricing im bürgerlichem Slang) boykottiert und die Zahlung der Congestion charge verweigert.

(ere)

Der Klatsch Tratsch für Tratsch

Wie so oft an dieser Stelle weigern sich nicht nur die wirklich skandalträchtigen Fakten, sondern auch die anrührendsten Liebesgeschichten wie kindische Maulwürfe, gewaltsam ans Licht der Öffentlichkeit gezerrt zu werden. Der Abdruck eines an der Landsgemeinde Glarus aufgenommenen Schnapsschusses eines Paparazzo wurde nur aus der Fernperspektive genehmigt.



Dafür dürfen wir uns explizit über harmlosere, aber nicht weniger erfreuliche Ereignisse freuen: Gleich zwei unserer neuen Vorstandsmitglieder haben einen neuen Job: **Urs Frieden**, GB-Stadtrat und Journalist, wechselt vom Blick zum work. GFL-Stadträtin **Anna Linder** ist ab sofort im Restaurant Rosengarten anzutreffen. Zudem kam neulich von unserem Mitglied **Peter Moesch** eine originelle Geburtsanzeige ins Haus geflattert: «A new star is born: Anne Payot and **Peter Moesch** Payot proudly present Luca Antoine.» Wir wünschen dem süssen Sternchen einen schönen Lebensbeginn und den Sternenhimmel auf Erden.

Zudem hoffen wir, dass Peter bald ein neues Fahrrad findet. Der Schönwetter-Stadtradler sucht ein gebrauchtes Stadtvelo bis ca. 200.-, pmoesch@swissonline.ch. Aus Gründen der Transparenz sei zugegeben: Diese Anzeige wurde durch ein Bier an die Klatschspaltenschreiberin finanziert.

(pad)

Road Pricing: «Läbigi Stadt» weiterhin treibende Kraft

Kürzlich lud «Läbigi Stadt» zusammen mit dem VCS Kanton Bern zur Studienreise «Road Pricing im Fokus» nach London ein. Mit dabei waren EntscheidungsträgerInnen aus Politik und Verwaltung, ExpertInnen aus den Umweltverbänden sowie Medienschaffende.

Londoner Modell unter der Lupe

Der Erfolg der Londoner «Congestion Charge» (CC) ist bestechend: Seit der Einführung vor drei Jahren ging der Stau in der CC-Zone um 30% zurück, der motorisierte Individualverkehr reduzierte sich um rund 20% und dank separaten Busspuren ist der Busverkehr zuverlässiger und schneller geworden. Diese Resultate haben uns dazu bewegt, das Londoner Road Pricing-Modell genauer unter die Lupe zu nehmen. Wir informierten uns vor Ort im Gespräch mit leitenden Angestellten von Transport for London. Im nationalen Verkehrsministerium erhielten wir spannende Einblicke in die Umsetzung der britischen Verkehrsstrategie. Schliesslich besuchten wir einen Vertreter der Warenhaus-Kette John Lewis, welche als die lauteste «cc-kritische» Stimme gilt.

Mögliche Konsequenzen für Bern

Selbstverständlich ist Bern kaum mit London vergleichbar und trotzdem können wir einige Schlüsse daraus ziehen. Wir haben kaum ein Stauproblem, im Verkehrsbereich ist vielmehr der Durchgangsverkehr in den Quartieren störend und die drohende Verkehrszunahme bereitet uns Sorgen. Hier könnte ein entsprechend ausgestattetes Road Pricing Hand bieten. Kommt dazu: Eine Road Pricing-Zone muss so gewählt werden, dass kein Umwegverkehr entsteht – konkret also idealerweise in Zusammenarbeit mit den Agglomerationsgemeinden. Und: Entscheidend ist die Akzeptanz: Dazu trägt ein einfaches, faires, aber auch gerade für das Gewerbe flexibles Modell bei, das alle nachvollziehen können.

Fürs Erste wäre in Bern etwa ein Pilotversuch in einem vom Autoverkehr besonders geplagten Stadtteil denkbar. Gemeinderätin **Regula Rytz** (GB), die in London mit dabei war, hat bereits angetönt, dass sie sich einen solchen Versuch durchaus vorstellen kann. Wir kommen der Reduktion des Autoverkehrs – unter anderem vielleicht auch mit Road Pricing – nicht zuletzt dank hartnäckiger Hintergrundarbeit Schritt für Schritt näher.

(eva)

Referate, Eindrücke und Medienberichte zur Studienreise unter <http://www.laebigistadt.ch/studienreise>



«Greater Berne» in London: v.l.n.r. **Simon Glauser** (SVP), **Franziska Teuscher** (GB), **Natalie Imboden** (GB), **Christian Zahler** (SP), **Evi Allemann** (SP) und **Regula Rytz** (GB).



Entlang der Congestion Charge-Zone: **Katrin Schneeberger**, **Evi Allemann** und **Regula Rytz** (v.l.n.r.) im Gespräch mit **Murat Qureshi**, Labour-Verkehrspolitiker im Parlament von «Greater London».

Unterschriftensammlung: Nein zu Steuermillionen für den Flughafenausbau!

IMPRESSUM

Redaktion:

Evi Allemann (eva)
Duscha Padrutt (pad)
Renato Wolf (ere)
Michael Aebersold (mae)

Herausgeber: «Läbigi Stadt»,

Postfach 5504, 3001 Bern
PC 30-569222-7
Ab: Fr. 15.–

Druck: Hagi Druck Bern

Erscheint vierteljährlich
Auflage 1'100

www.laebigistadt.ch

P.P.

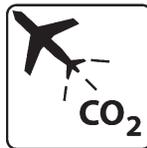
3001 Bern

Postfach 5504, 3001 Bern

Der Kanton Bern will die private Flughafenanlage auf dem Belpmoos mit 3 Millionen Franken aus dem Steuertopf subventionieren und so die längst genehmigte, aber nicht finanzierte Pistenverlängerung Süd ermöglichen. Die Unterstützung eines unrentablen privaten Flughafens mit Staatsgeldern ist volkswirtschaftlich nicht nachhaltig, führt zu mehr Lärm und weniger Lebensqualität in der Region Bern und setzt die falschen Akzente in der Tourismusförderung.

Im Jahr 1983 kam es sowohl auf städtischer als auch auf kantonaler Ebene zu einem deutlichen Volks-Nein zu öffentlichen Beiträgen für den Flughafen Bern-Belp. Seither muss die Flughafenbetriebsgesellschaft Alpar AG sowohl für Investitionen als auch für den Betrieb ohne Subventionen auskommen. Mit dem Nein zur Luxussanierung des Flughafenzubringers im Jahr 2002 bestätigte die Stimmbevölkerung ihren Willen, dass sie keinen Ausbau des Flughafens mit Staatsgeldern will. Wenn es der Alpar also nicht gelingt, ihr Investitionsvorhaben bei der Süd-Piste aus eigenen Mitteln zu bestreiten, ist dies noch lange kein Grund für einen Politikwechsel. Mit dem Referendum wollen wir verhindern, dass die öffentliche Hand schleichend zum Mitfinanzierer eines privaten Unternehmens wird.

Kommt dazu, dass sich der Flughafen Bern-Belp im Sinkflug befindet: Seit 2002 gingen die Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr von rund 9000 auf 4000 pro Jahr zurück; die Passagiere nahmen von rund 14000 auf 8000 ab. Die von den Ausbau-Befürwortern immer wieder ins Feld geführte Zahl von 200 Mio. Franken Wertschöpfung stammt aus dem Jahr 2002. Wenn man die Entwicklungen auf dem Belpmoos nüchtern betrachtet, ist davon auszugehen, dass sich diese Zahl seither ebenfalls massiv reduziert hat. Wir dürfen uns also nicht von den Luftschlössern und Traumzahlen der Flughafenausbauer blenden lassen. Wenn wir die verkehrsmässige Erschliessung des Kantons Bern verbessern wollen, dann müssen wir in Bahn und Bus investieren und nicht in abenteuerliche Flughafenbauten, die sich weder ökonomisch rechtfertigen lassen noch einer nachhaltigen Verkehrspolitik entsprechen. (eva)



Auch deine Unterschrift zählt!

Dieser Zeitung liegt eine Referendumskarte bei. Weitere Unterschriftenbögen und Infos kannst du unter www.flughafenausbau.ch herunterladen. Wer aktiv werden möchte, kann sich melden bei info@laebigistadt.ch.

Die Stimme aus Berlin

Mit dem Fahrrad durch Berlin, wer tut sich das freiwillig an? Eingepackt habe ich mein kleines schwarzes Fahrrad trotzdem – nützt's nüt, schadt's nüt. Was ich nicht wissen konnte: In Berlin will man, dass ich Fahrrad fahre! Ein Blick auf die Internetseiten der Stadt zeigt: Hier wird intensiv Fahrradpolitik betrieben. Berlin ist stolz auf seine rund



Velophiles Berlin: «Kreuzberger Bügel».

1000 km Radwege. Man hat einen Fahrradbeauftragten im Senat, es gibt einen FahrRat und eine Radverkehrsstrategie. Darin ist nachzulesen, dass Berlin bis 2010 fünfzig Prozent mehr Radverkehr will und dass die finanziellen Mittel dafür auf jährlich fünf Euro pro Kopf gesteigert werden sollen. Sensationell ist die Sache mit dem öV: Kann ich doch mein Rad rund um die Uhr in sämtliche öffentliche Verkehrsmittel stellen und niemand darf sich darüber aufregen. Noch etwas: Wer keine Lust hat, mit dem Rad nach Hause zu fahren, bindet es einfach an einen der zahlreichen «Kreuzberger Bügel» (siehe Bild). Das kostet nichts und SPD-Bürgermeister Wowereit hat auch garantiert nichts dagegen, wenn es da länger als vier Tage steht.

*Andrea Bauer,
«Troubleshooterin» bei LS,
studiert Germanistik und macht zur
Zeit ein Auslandsemester in Berlin.*

Adresse: