



Nur eine gemeinsame Planung bringt nachhaltige Lösungen

Für den Grossraum Bern gehen alle Prognosen von einem starken Verkehrswachstum in den nächsten Jahren aus. Angesichts der Probleme für Wohn- und Luftqualität, welche der Autoverkehr verursacht, muss es ein vordringliches Ziel sein, den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu reduzieren oder zumindest zu stabilisieren. Bis 2030 rechnen Expertinnen und Experten beim MIV derzeit aber mit einer massiven Zunahme. Die Faktoren sind bekannt. Wir müssen massive Anstrengungen unternehmen, damit der Hauptteil der Verkehrszunahme mit dem öffentlichen Verkehr sowie zu

Fuss oder mit dem Velo respektive via kombinierte Mobilität abgewickelt wird. Eine Trendwende ist möglich und bietet auch grosse wirtschaftliche Chancen für den Standort Bern.

Eines ist sicher: Die Verkehrsprobleme lassen sich bereits heute nicht mehr in den einzelnen Gemeinden und Städten lösen. Für eine innovative Verkehrsplanung müssen die Gemeinden im Grossraum Bern künftig noch sehr viel enger zusammenarbeiten. Zwar wurde dies erkannt und deshalb gibt es seit Mitte der 1990er Jahre die Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland. Doch diese hat nur eine sehr beschränkte

Entscheidungskompetenz und kann nicht allen Aufgaben vollumfänglich gerecht werden, die für eine wirkungsvolle Verkehrs- und Raumplanung nötig wären. Dazu müssten die Gemeinden rund um Bern in Zukunft stärker zusammenwachsen, ähnlich wie dies derzeit in den Grossräumen Luzern und Lugano geschieht. Denn praktisch alle Massnahmen, die zur Reduktion oder zu einer Stabilisierung des Autoverkehrs beitragen können, sind fast nur über die Gemeindegrenzen hinweg sinnvoll und möglich. Ausbau des gemeindeüberschreitenden öffentlichen Nahverkehrs, Durchsetzung einer verursacher-

P.P.

3001 Bern

Postfach 5504

3001 Bern

Der Standpunkt



WO STEHT BERN in 30 Jahren?
Für die Ausstellung «Wo endet die Stadt?», die bis vor kurzem im Berner Kornhausforum zu sehen war, wurde ich um ein Statement gebeten. Die Herausforderung, einmal gezielt über den alltäglichen Polit-Horizont hinauszublicken, gefiel mir. Denn die Weichen für «Bern 2041» werden heute gestellt. Und dazu leistet auch «Läbigi Stadt» einen wichtigen Beitrag. Beispielsweise mit dem Einsatz fürs «Tram Region Bern» zwischen Köniz und Ostermündigen. Dank der neuen, grenzübergreifenden Tramlinie sollen die Agglomerationsgemeinden dasselbe öV-Angebot erhalten wie es die städtischen Ausenquartiere bereits heute kennen. Und nicht zuletzt können Agglo und Stadt so vor massivem zusätzlichem Autoverkehr geschützt werden. Künftig wird die verstärkte Koordination und Zusammenarbeit der Stadt mit den umliegenden Gemeinden generell an Bedeutung gewinnen. Besonders in der Verantwortung stehen die Zentren aber auch im Kampf gegen die Zersiedelung: Verdichtetes Bauen und autofreie Siedlungen werden einen zentralen Beitrag an mehr Klimaschutz und eine gute Gesundheit leisten. Dies auch dank besserer Luftqualität. Das Bern der Zukunft muss also vorab autofreier oder zumindest autoärmer werden. Anfang Juli konnte die Hauptstadt endlich einen ersten solchen Sonntag in vollen Zügen geniessen. Doch die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und die Förderung des öffentlichen, sowie des Fuss- und Veloverkehrs müssen auch an den übrigen 364 Tagen Thema sein. Und zwar in allen Quartieren!

Ich wünsche einen schönen, möglichst ozonfreien Sommer!

Nadine Masshardt, Präsidentin
«Läbigi Stadt»

gerechten Parkplatzbewirtschaftung, Umsetzung von effektiven Verkehrsleitsystemen, Massnahmen und Anreize für den Fuss- und Veloverkehr oder Einführung eines Road Pricing Systems: Das alles zeigt nur dann Breitenwirkung, wenn es mit allen relevanten Gemeinden im Grossraum Bern abgestimmt ist und gemeinsam durchgesetzt wird. Anders ausgedrückt: Wollen wir eine vernünftige Verkehrs- und Raumplanung, die eine hohe Lebens- und Wohnqualität garantiert, braucht es grossräumige Politik. Eine Politik, welche Siedlungsverdichtungen anstelle von Einfamilienhäusern fördert. Eine Politik, welche einen attraktiven Wohn- und Arbeitsstandort Bern stärkt, die Bewohnerinnen und Bewohner vor Luft- und Lärmbelastung schützt und die urbanen Räume kinder- und menschengerechter gestaltet. Eine solche Politik bietet ein enormes Potential, wenn die Stadt Bern sich längerfristig mit ihren Nachbargemeinden auf denselben Weg begibt. Denn gemeinsam ist der Grossraum Bern wesentlich stärker als wenn die Gemeinden einzeln für Firmenansiedlungen und neue Wohnüberbauungen kämpfen müssen –

teilweise unkoordiniert und nicht an den bestmöglichen Standorten.

Seit 2009 setzt sich der Verein «Bern neu gründen» für die Diskussion ein, wie die Stadt Bern mitsamt ihren Agglomerationen gestärkt und politisch neu strukturiert werden könnte. Der Verein geht von der mittelfristig ausgerichteten Vision aus, die politischen Grenzen der Stadt Bern den realen Verhältnissen in der Kernagglomeration anzupassen. «Läbigi Stadt» setzt sich als Verein schwergewichtig mit Verkehrs- und Wohnumfeldfragen auseinander. Diese Themen sind untrennbar mit der politischen Struktur des Grossraums Bern verknüpft. Aus diesem Grund begrüsst «Läbigi Stadt» die Aktivitäten des Vereins «Bern neu gründen». Dass die heutigen politischen Grenzen zwischen der Stadt Bern und ihren Vorortsgemeinden nicht mehr als reale Grenze wahrgenommen wird und dass der Übergang von der Stadt in die Agglomeration fliegend verläuft, hat auch die soeben zu Ende gegangene Ausstellung «Wo endet die Stadt?» im Kornhausforum Bern eindrücklich belegt.

KATHRIN BALMER UND NADINE MASSHARDT



Grenzquartier: Baustelle und Wohnbauten zwischen Bern und Köniz.

Aktionswoche Tramstadt Bern

Sichtbar wird die gemeinsame, gemeindeübergreifende Zusammenarbeit auch beim Tram Region Bern. Es handelt sich dabei um ein zentrales Projekt zum Ausbau des regionalen öffentlichen Verkehrs und damit auch zur Eindämmung des MIV.

«Läbigi Stadt» will mit einer Aktionswoche gezielt die Vorteile des Tram Region Bern bewerben: In der Woche vom 15. bis 19. August finden verschiedene Aktivitäten

statt, die aufzeigen werden, dass das Tram Region Bern für uns alle – über die heutigen politischen Stadtgrenzen hinweg – Vorteile bringt. Zur Aktionswoche gehören Strassenaktionen, ein Werbeclip für die Tramstadt und ein Podiumsgespräch.

Wer bei der Organisation und Umsetzung dieser Aktivitäten mithelfen möchte, meldet sich bitte bei info@laebigistadt.ch



«STADTRAND»



Das Zitat

IM KANTON ZÜRICH dürfen Sozialhilfeempfänger gemäss einem Postulat vielleicht bald kein Auto mehr besitzen oder mieten. Die SVP, selbsternannte Hüterin der persönlichen Freiheit, ist der Meinung, dass autofahrende Sozialhilfeempfänger «die Umwelt unnötig belasten». Unnötig deshalb, weil weltweit Millionen von Menschen ohne Auto auskämen. Während ihre Zürcher Kollegen neuerdings die Leichtigkeit des autofreien Lebens anpreisen, halten Berns rechte Politiker bereits einen autofreien Tag für «reinen Ökoterror» (J. Hofer). Die Stadtratsband «Fraktionszwang» war ob des autofreien Tages so gespalten, dass ein Auftritt nicht möglich war. Obwohl die Trams normal verkehrten und die freien Strassen rege benutzt wurden, waren aus Sicht des Keyboarders Bernhard Eicher (FDP) «ganze Quartiere von der Aussenwelt abgeschnitten». Es mag erstaunen, dass ausgerechnet die FDP ein solches «Katastrophenszenario» für die Innenstadt anstrebt. Sie hat nämlich eine Volksinitiative gestartet, die verlangt, dass die Innenstadt nicht nur Auto-, sondern auch ÖV-frei wird. Die FDP fordert «grossräumiges Denken» und möchte die «Tramwand» am liebsten unter den Boden verlagern. Mit noch mehr grossräumigem Denken lässt sich die «Verkehrswand» auf der Kirchenfeldstrasse vielleicht dereinst auf die Autobahn verlagern, wie ein besonnener Leser einer Nachrichtenwebsite der FDP vorschlug. (rg)

Freie Fahrt für einen Tag

Zum ersten Mal waren am 3. Juli einige Strassen und Plätze nicht den Autos sondern Rollschuhen, Trottinets, Velos, Skateboards und Fussgängern vorbehalten. Ca. 25 000 (gemäss Stadt Bern) Bewohnerinnen und Bewohner genossen die freien Strassen und die Abwesenheit des Verkehrslärms. Ein paar wenige schmollende Politiker sahen sich zwar um «das Recht sich frei bewegen zu können» (SVP-Fraktionspräsidenten Roland Jakob) gebracht. Doch für Tausende Kinder und Erwachsene war es gerade umgekehrt. Sie konnten sich

einmal frei und gefahrlos im ganzen Quartier bewegen und austoben. «Läbigi Stadt» stimmte bereits am Donnerstag auf der Monbijoubücke auf den autofreien Sonntag ein. Zusammen mit dem Fürsprecher und Schwizerörgelspieler Erich Eicher spielten wir gegen den Verkehrslärm an. Am Sonntag wiederholten wir die Aktion, diesmal begleitet durch zahlreiche Velo und Trottinett fahrende Familien. Am Hirschengraben führte «Läbigi Stadt» einen Wettbewerb durch und verteilte dazu duftende Blumen und Schokolade. (rg)



Donnerstag: Viele fragende Blicke.



Sonntag: Ungetrübte Freude.

Die Frage zum Thema

«Was, wenn Bern immer autofrei wäre?»

«Dann könnte ich meine Kinder frei herumspringen lassen.»

BARBARA, BERN



«Dann würden wir nach Bern umziehen!»

GREG MIT WILLIAM, PAYERNE



«Das wäre super – Und für den Verkehr könnte man ein Seilbahnnetz einführen!»

FABIAN UND MARLENA, BERN



«Dann wäre ich viel früher mit meinem Sohn auf Strassen Velo gefahren.»

SAMUEL «NOODELZ» MIT MARCIAL, BERN

(jh)

Die Klatschspalte

FÜR VORSTANDSMITGLIED Duscha Padrutt war der autofreie Sonntag schlicht «das Schönste, das es gibt». «Läbigi Stadt»-Mitglieder sorgen derweil in der Trottinett- und Like-a-Bike-Szene weiter für Nachwuchs: Das langjährige Vorstandsmitglied Christoph Zimmer (heute Leiter Unternehmenskommunikation Tamedia) und seine Lebenspartnerin Carmen Urech haben zum zweiten Mal Nachwuchs erhalten: Nach den beiden Zwillingen Julianna und Matilda erblickte Alma am 14. April das Licht der Welt. Auch beim Gründungsmitglied und langjährigen Aktivisten Jöri Hoppler und seiner Partnerin Anna Amacher hat der Storch einen Zwischenhalt eingelegt: Am 28. März ist Elias auf die Welt gekommen. Und weil bekanntlich aller guten Dinge drei sind, sei hier auch noch eine weitere Geburt erwähnt: Das ehemalige Vorstandsmitglied Alex Fischer (heute Cheflobbyist für den WWF im Bundeshaus) und seine Partnerin Dominique Schärer sind am 4. März stolze Eltern von Janosch geworden. «Läbigi Stadt»-Leute sind offensichtlich Familienmenschen. Und nicht selten sind sie auch beruflich sehr umtriebig: Mirjam Bütler ist inzwischen Vizedirektorin des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) geworden. Ganz offensichtlich ist sie damit zurück in der Verkehrspolitik und kann ihr Wissen und ihr Herzblut dort voll für den ÖV einbringen. (geb)

Impressum

Redaktion:
Kathrin Balmer, Nadine Masshardt, Daniel Klausner, Marc Gebhard (geb), Jonas Hirschi (jh), Remo Goetschi (rg)

Herausgeber: «Läbigi Stadt», Postfach 5504, 3001 Bern
PC 30-569222-7

Grafik: muellerluetolf.ch
Druck: Hagi Druck Bern
Erscheint vierteljährlich
Auflage: 1000

www.laebigistadt.ch

Der Autofahrer, die Milchkuh der Nation?

Die Meinung, wonach die Automobilisten den allgemeinen Staatshaushalt mitfinanzieren, ist weit verbreitet. Der Irrtum basiert auf der Tatsache, dass die Motorfahrzeugsteuern auch für Umweltmassnahmen und für den öV eingesetzt werden. Auf der anderen Seite werden deutlich mehr allgemeine Steuergelder für den Strassenverkehr zweckentfremdet. Dies zeigt die Gesamtstrassenrechnung, die der Kanton basierend auf dem Jahr 2009 einmalig erstellt hat.

Auf dem ganzen Kantonsgebiet generierte der Strassenverkehr Einnahmen von 818 Mio. Franken. Die Motorfahrzeugsteuer machte davon 333 Mio. aus (dieser Betrag wird um 100 Mio. verkleinert, falls die Nachzahlung zur «Ecotax»-Abstimmung das Abstimmungsergebnis bestätigt). Die Kantonspolizei steuerte Bussgelder von 40 Mio. bei. Die Gemeindeeinnahmen (u.a. Parkgebühren) betragen 78 Mio. Den Rest der Einnahmen machen die Beiträge des Bundes aus. Für Strassenbau und -unterhalt (ohne Velowege) gab der Kanton 498 Mio. aus, die Gemeinden noch einmal 325 Mio. Die Aufwände der Polizei für den Strassenverkehr betragen 140 Mio. (ob mit oder ohne Velokontrollen ist uns nicht bekannt,

der Einfluss dürfte unbedeutend sein, zumal Velofahrer ja auch Bussen bezahlen). Im gesamten Kanton wurden für den Strassenverkehr demnach 963 Mio. ausgegeben. Die sogenannte öffentliche Hand deckt also ein Defizit von 146 Mio.

Nun verursacht der motorisierte Strassenverkehr bekanntlich auch Kollateralschäden: Verletzungen, Luftverschmutzung, Lärm, Bodenverbrauch, aber z.B. auch jährlich 4000 überfahrene Tiere im Kanton Bern. Viele dieser Schäden verursachen finanzielle Ausgaben, welche von den Steuerzahlern oder von den Geschädigten direkt getragen werden. Die Kosten für Zersiedelung und «Roadkills» sind dagegen schwierig zu beziffern. Jedenfalls fehlen alle genannten Kollateralschäden, im Fachjargon «externe Kosten», in der obigen Rechnung. Unterschiedliche wissenschaftliche Studien (Ecoplan, Kanton, Bundesamt für Statistik) schätzen die externen Kosten des Strassenverkehrs im Kanton Bern auf zwischen 500 Mio. und 1 Mia. Franken. Der Strassenverkehr verursacht folglich kantonsweit ungedeckte jährliche Kosten zwischen 646 Mio. und rund einer Milliarde Franken. Die alte Geschichte mit der Milchkuh ist ein Märchen. (rg)

Die Stimme aus Peking

Anreise: Am Besten natürlich mit dem Zug mit nur drei Mal umsteigen. Bern–Basel (106 km, 55 Minuten), Basel–Moskau (2760 km, 37 Stunden), Moskau–Ulan Bator (6300 km, 100 Stunden), Ulan Bator–Peking (1350 km, 30 Stunden).

Metro: Ein absolutes Highlight und mit Abstand die einfachste Variante um in Peking herumzukommen. Die ältesten beiden Linien stammen aus dem Jahr 1971, sind aber noch gut im Schuss. Seit 2002 sind 12 weitere Linien entstanden, Jährlich werden 600 Mio. Fahrgäste befördert. Beschilderungen und Haltestellenansagen gibt es auch auf Englisch. Jede Fahrt (beliebig oft umsteigen) kostet 2 Yuan (ca. 25 Rp.).

Velos: Es soll ja mehr als 9 Millionen Fahrräder geben in Peking. Allzu viele davon sieht man allerdings – zumindest auf den grösseren Strassen – nicht mehr. Dort dominieren die Autos, die meistens im Stau stehen.



Bern–Peking: Nur 3x umsteigen

Zu Fuss: Die traditionellen Quartiere Pekings (sog. Hutongs) mit ihren engen Gassen sind zwangsläufig autofrei und laden zum Flanieren und Entdecken ein. Heute gibt es in Peking immer noch etwa 3000 Hutongs, in denen fast die Hälfte der Stadtbevölkerung lebt. Aufgrund ihrer meist einstöckigen Bauweise müssen Hutongs immer mehr modernen verdichteten Überbauungen weichen.

DANIEL KLAUSER