



Ruhe: unterschätzter Standortvorteil

P.P.
3001 Bern

Postfach 5504
3001 Bern

Der Lärm durch Verkehr, Flugzeuge und Laubbläser nimmt zu. Ruhige Orte sind rar geworden. Darf man in der Stadt wohnen und sich über Lärm beschweren? Wer sich daran stört, kann ja schliesslich aufs Land ziehen. Und überhaupt: Ist es nicht eine Frage des persönlichen Weltbildes, ob sich jemand mehr am Rauschen der Autobahn stört oder am Ruf der Krähen? Was der Naturfreundins Leid, ist des Autotüners Freud – und umgekehrt.

Sicher ist, dass sich sehr viele Menschen – gemäss Umfragen rund zwei Drittel der Bevölkerung – an irgendeiner Form von

Lärm stören. Kann man den Autos, Flugzeugen, Baustellen und Laubbläsern in Siedlungsgebieten überhaupt noch entfliehen; am Ende einer arbeitsreichen Woche an der Herbstsonne sitzen und ein Buch lesen, zwischendurch abgelenkt von Kinderschrei oder Hundegebell – aber ohne das Rauschen der Autobahn und das Dröhnen von Motoren? Wer die Ruhe in den Naherholungsgebieten der Stadt Bern sucht, muss jedenfalls Abstriche machen. In der Elfenua hört man die Autobahn zwar nur entfernt, doch die Gross- und Kleinflugzeuge landen und starten an ei-

nem sonnigen Tag fast im Minutentakt. Auch am Hang des Gurtens vermischt sich das Rauschen der Strasse im Tal mit dem Fluglärm. Und im Bremgarten- und Könizbergwald hört man die Autobahn bis in den hintersten Winkel. Gewiss gibt es noch Orte, an denen man relative Stille findet. Aber gerade in den Agglomerationen und auf dem «Land» wächst der Verkehr ungebremst, befeuert durch Zersiedelung und Bevölkerungswachstum. Man könnte einwenden, Lärm sei – etwa im Vergleich zur Luftverschmutzung – ein Luxusproblem. Tatsächlich wurden die Folgen

Der Standpunkt



DIE DOPPELTE URSULA WYSS. Die Wahlen 2011 sind Geschichte: Im Kanton Bern hat Hans Stöckli im Ständerat den Lastwagenlobbyisten Adrian Amstutz verdrängt und im Nationalrat konnten die 9 Sitze von SP und Grünen knapp gehalten werden. Dazu kommen 2 grünliberale Sitze – dies dürfte in Verkehrsfragen zu einer Stärkung unserer Anliegen führen. Was uns besonders freut: 6 der Gewählten sind auch «Läbige Stadt»-Mitglieder: Gründungsmitglied Ursula Wyss, die langjährige Präsidentin Evi Allemann sowie Regula Rytz, Franziska Teuscher, Matthias Aebischer und Alex Tschäppät. Auf dem ersten Ersatzplatz bei den SP Frauen steht zudem unsere Präsidentin Nadine Masshardt in den Startlöchern. Bei den Nationalratswahlen sticht das Ergebnis von Ursula Wyss hervor: Mit fast 95 000 Stimmen machte sie mit Abstand das beste Ergebnis ausserhalb des bürgerlichen Lagers. Und in der Stadt Bern hat niemand so viele Stimmen geholt wie Ursula Wyss. Das lässt für ihre Gemeinderatskandidatur Gutes erhoffen, die Unterstützung von «Läbige Stadt» ist ihr jedenfalls gewiss. Aber auch eine andere Ursula Wyss konnte einen wichtigen Erfolg verbuchen. Die grüne Ursula Wyss ist Parlamentspräsidentin in Köniz. Dies war am 14. November entscheidend. Denn da kam es in Köniz zur Debatte über den Projektierungskredit für das Tram Region Bern. Die Räte in Bern und Ostermundigen hatten bereits zugestimmt. In Köniz stimmten jedoch SVP, FDP und BDP geschlossen gegen das Tram, was zu einer Patt-Situation führte. In diesem Fall liegt der Stichentscheid bei der Parlamentspräsidentin und Ursula Wyss entschied sich natürlich für ein Ja zum Tram Region Bern.

Jonas Hirschi,
Vorstand «Läbige Stadt»



von Lärm lange nicht ernst genommen. Heute gilt als gesichert, dass Lärm nicht nur stört, sondern auch die Gesundheit gefährdet. Eine deutsche Studie aus dem Jahr 2005 zeigte ein signifikant erhöhtes Herzinfarkt-Risiko bei Personen, die starkem Lärm ausgesetzt waren – unabhängig davon, ob sie sich dadurch gestört fühlten. Lärm führt auch zu erhöhtem Blutdruck und Stresssymptomen. Der Bericht «Umwelt Schweiz 2011» des Bundes zeigt, dass 1,3 Millionen Menschen täglich Lärm ausgesetzt sind, der den zulässigen Grenzwert der Schweizerischen Lärmschutzverordnung übersteigt. Der weitaus grösste Teil des schädlichen Lärms entfällt auf den Strassenverkehr, mit grossem Abstand gefolgt vom Flug- und Eisenbahnverkehr. Der Wunsch der Steuerzahlenden nach einem ruhigen Wohnort – aber auch der Firmen nach erhaltenen, motivierten Angestellten – dürfte in Zukunft wichtiger werden. Gerade für die Stadt Bern könnte darin künftig ein relevanter Standortvorteil liegen. Doch auch in Bern werden die Lärmgrenzwerte zu oft noch nicht eingehalten. Anlässlich der Verkehrsplanung im Stadtteil Breitenrain-Lorraine (siehe auch Seite 3) stellten die Planer fest, dass dort die Verkehrsmenge auf den grossen Strassen um mindestens ein Viertel reduziert – oder

auf leisere Verkehrsmittel verlagert – werden müsste, damit die Lärmgrenzwerte eingehalten würden. Durch den Verkehr wird das städtische Lärmreglement zu Makulatur. Gemäss diesem wäre von 22 bis 7 Uhr jede Störung oder Belästigung durch Lärm verboten. Doch während nächtliche und sonntägliche Flaschenentsorger die Härte des Gesetzes spüren, fliegt Skywork noch um 23 Uhr über die Dächer der Stadt.

Vielen Leuten erleichtert das Auto den Arbeitsalltag oder den Wochenendausflug. Andererseits vermindert – unter anderem – der verursachte Lärm das Wohlbefinden derer, die gerade nicht am Steuer sitzen. Es entspricht dem Zeitgeist, diesem Schaden einen Geldwert zuzuweisen. Zwar ist der Verlust an Wohlbefinden nicht direkt in Franken messbar, aber er widerspiegelt sich in der Tatsache, dass Lärm den Wert von Immobilien mindert: Durch den Strassen- und Bahnlärm entstehen den Schweizer Immobilienbesitzern auf diese Weise jährlich Kosten von einer Milliarde Franken (Berechnung des Bundes und der ZKB).

Dass der Lärm durch die Entwicklung von leiseren Motoren zurückgehen wird, ist nicht absehbar. Weil die Autos schwerer wurden und breitere Reifen benötigten, sind sie heute nicht leiser als früher. Bereits ab 40 km/h ist das Rollgeräusch der Reifen lauter als der Motor. Trotz Lärmschutzwänden und neuen Strassenbelägen wird der Lärm voraussichtlich weiter zunehmen. Wirksamere Massnahmen, die zudem kaum Steuergelder verschlingen, gäbe es einige: strengere Tempolimiten (besonders nachts), Nachtfahrsperrern, der Kauf von leiseren Reifen oder ein Flugverbot vor 7 und nach 22 Uhr. Sollte man private Rundflüge am Sonntag verbieten? Die Hobbypiloten müssten sich dann nach einem Alternativprogramm umsehen. Sie könnten in der Elfenau ein Buch lesen. (rg)

Exkursion in die Tram- und Solarstadt Linz

Vom 9.2. bis zum 12.2.2012 unternimmt «Läbige Stadt» eine verkehrspolitische Städtereise nach Linz. Wir besichtigen und informieren uns über das neue Tramsystem und solarCity, einen neuen nachhaltigen Stadtteil. Wir treffen uns auch mit Fachleuten aus Verwaltung, Politik und Gesellschaft. Alle Interessierten können an der Exkursion teilnehmen.

Reiseprogramm und Anmeldung:
www.laebigistadt.ch/linz





«LÄRMFREI»



Das Zitat

DEM PROTOKOLL ZUFOLGE muss es eine trümmige Stadtratssitzung gewesen sein an diesem 18. August. Das Unheil begann mit einer an sich erfreulichen Motion der BDP/CVP-Fraktion, die das Statthalter-Schulhaus in Bümpliz vom Durchgangsverkehr befreien will. Weil die Motionäre den motorisierten Individualverkehr abgekürzt als «MIV» bezeichneten, redete sich **Stadtrat Jimmy Hofer** in Rage ob dieser «unsäglichen Verleumdung, Diskriminierung und Beleidigung der Autofahrenden». O-Ton Hofer: «Wenn jemand am Stammtisch einem Neger «Neger» sagt, gibt es ein riesiges Theater. Aber wenn Sie «MIV» und «Dreckschleuder» sagen, soll dies keine Rolle spielen». Dass einzig Gemeinderätin Regula Rytz (zögerlich) widersprach, nährt den Verdacht, dass kaum mehr jemand zuhört wenn Hofer das Wort ergreift. Es freut uns, dass **FDP-Präsident Eicher** sich auch für Cleantech begeistert. Cleantech bedeutet Innovation zur Ressourcenschonung. Dass Eicher in einem Bund-Kommentar der Stadt vorwirft, diesen Trend jahrelang verschlafen zu haben, mutet jedoch etwas absurd an. In unserer Erinnerung hat die FDP eine nachhaltigere Wirtschaftsentwicklung der Stadt Bern eher blockiert als gefördert. Wir wollen jedoch nicht nachtragend sein und hoffen auf zusätzlichen Schub für innovative MIV-Konzepte für die Energiestadt Bern, die hier immerhin das Goldlabel trägt.

(rg)

Mutlos und enttäuschend

Die Stadt hat einen Teilverkehrsplan (TVP) für den motorisierten Individualverkehr (MIV) im Nordquartier (Breitenrain/Lorraine) in die Mitwirkung gegeben. Dieser enthält mögliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen um den Autoverkehr quartierverträglicher abzuwickeln. Das ist löblich und diverse dieser Ansätze unterstützen wir. Allerdings fehlen eine übergeordnete Sichtweise und eine Strategie, wie der Autoverkehr verlagert oder reduziert werden soll.

Gemäss ihrer Energiestrategie will die Stadt Bern den MIV bis 2015 um 10% reduzieren. Mit den vorgeschlagenen Massnahmen dürfte dies Wunschdenken bleiben. Bereits 2004 gab es eine Mitwirkung zum MIV-Richtplan für das Nordquartier. Schon damals hielt sich der Gemeinderat explizit nicht an die mit «Läbige Stadt» 2001 abgeschlossene Vereinbarung. Darin sicherte der Gemeinderat zu, «...dass bei der Erarbeitung der Richtpläne MIV (...) stets auch eine Wabenlösung erarbeitet und mindestens bis zur Mitwirkung gebracht wird». Der Gemeinderat hat sieben Jahre gebraucht um eine neue Mitwirkung zu erstellen. Auch diesmal fehlt jedoch eine Variante mit Wabenlösung. Der vorliegende Teilverkehrsplan ist deshalb aus unserer Sicht mutlos und enttäuschend. «Läbige Stadt» versucht nun im Rahmen der Mitwirkung noch so viel wie möglich für eine lebenswerte, moderne Stadt mit weniger Autoverkehr herauszuholen. (geb)



Mutlos: Verkehrsplanung im Nordquartier

Die Frage zum Thema

«Welcher Lärm stört Sie?»

«Kindergeschrei und Strassenverkehr – zurzeit in dieser Reihenfolge.»

KAI (FRISCHGEBACKENER VATER), LIEBEFELD



«Der nervöse und aggressive Strassenlärm!»

RENÉ, BERN



«Für mich ist der Fluglärm ein grosses Problem.»

FABIENNE, BELP



«Der Baustellen-Lärm ist am schlimmsten.»

STEPHAN, BERN

(jh)

Die Klatschspalte

UNSERE BLITZUMFRAGE in der Markthalle, welcher Lärm die Bernerinnen und Berner am meisten plagt, war zu kurz um repräsentativ zu sein. Trotzdem wurde rasch klar: Die meisten fühlen sich durch Lärm gestört und es ist individuell, welcher Lärm als störend empfunden wird. Dies macht es nicht einfacher, fördert aber vielleicht das gegenseitige Verständnis. Unser langjähriger Grafiker **Oliver Lütolf** war damit erfolgreich: Zusammen mit anderen bewirkte er, dass die Paulus-Kirchenglocken in der Nacht ruhen. Beim Autolärm ist er noch nicht zufrieden. Über Kinderlärm freut sich hingegen «Läbigi Stadt» Gründerin **Ursula Wyss**. Seit drei Monaten ist sie stolze Mutter von **Lyonel**. Ob der Name eine Referenz an einen Maler, einen Fussballer oder an den ehemaligen französischen Ministerpräsidenten Lionel Jospin ist, bleibt familienintern umstritten. Auch Gründungsmitglied **Marc Gebhard** leidet unter Motorenlärm mehr als unter dem Jauchzen von Sohn **Eliot** über die für ihn noch junge Welt. Dass **TCS und ACS** dem bekennenden Nicht-Autofahrer Gebhard «Fahrkurse im Schnee» per persönlichem Brief anbieten, zeigt, dass den Verbänden der Datenschutz wichtig ist – Klimaschutz trotz Schneemangel jedoch nicht: Dem neuen CO₂-Gesetz wird unbeirrt das Referendum angedroht, falls es eine Treibstoffabgabe enthalte. (pad)

Impressum

Redaktion:
Remo Goetschi (rg), Jonas Hirschi (jh),
Nadine Masshardt (nm), Duscha Padrutt (pad),
Muriel Riesen (mr)

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

Grafik: muellerluetolf.ch
Druck: auf FSC-Papier von p.i.n.k.elefant Bern
Erscheint vierteljährlich
Auflage: 950

www.laebigistadt.ch

Viele Autofahrer missachten den Zebrastreifen

Nach den tragischen Todesfällen auf Zebrastreifen wurde in den letzten Wochen viel über deren Sicherheit diskutiert und geschrieben. Die Betroffenheit war gross und erste Massnahmen wurden sofort ergriffen. Die Kantonspolizei verteilte Flugblätter und Leuchtgasmaschen, und sie verstärkte die Präsenz an Zebrastreifen.

Doch der Ruf nach härteren Gesetzen und Strafen – bei Unfällen mit Pyrofackeln oder «Kampfhunden» überbieten sich Politiker und Boulevardmedien mit Forderungen – bleibt selbst dann weitgehend aus, wenn Fussgängerinnen und Fussgänger sterben (sofern es sich nicht um eine «Balkanraser»-Geschichte handelt). Die Mehrheit der Leserbriefschreibenden sieht die Schuld sogar bei den Opfern und möchte den «fahrlässigen Fussgängern» das Vortrittsrecht wieder entziehen. Doch wie oft laufen Fussgänger, ohne auf den Verkehr zu achten, über die Strasse? Und wie oft sind Autofahrer zu schnell, gestresst oder telefonierend unterwegs und nehmen Fussgängern den Vortritt? Die Schuldfrage ist schon insofern müssig, als insbesondere die jüngsten und die ältesten Fussgänger auf dem Zebrastreifen besonders gefährdet sind. Zusätzlich zu Verkehrsregeln und Sensibili-



Ausnahme: hier gilt das Recht der Schwächeren.

sierung erhöhen der richtige Standort und bauliche Massnahmen die Sicherheit von Zebrastreifen. Mitteilnehmern, Bodenwellen («schlafende Polizisten»), Fahrbahnverengungen, Beleuchtung sowie Radar- und Videoüberwachung sorgen dafür, dass Autofahrer eher abbremsen und anhalten. Gemäss dem bfu besteht bei 50% der Zebrastreifen Verbesserungsbedarf.

Es braucht keine Änderung der Vortrittsregeln sondern Investitionen in bauliche Verbesserungen und vorallem einen Gesinnungswandel: Nicht die Fussgänger überqueren die Strasse; die Autofahrer überqueren den Zebrastreifen. (mr)

Die Stimme aus Baku

Verwirrt schüttelt Vusal den Kopf. Nein, eine Verkehrspolitik gebe es in Baku seines Wissens nicht. Wer es sich leisten kann, kauft sich ein Auto – eines mit vielen PS; auf den Benzinverbrauch kommt es im erdölreichen Aserbaidschan nicht an. Mindestens dreimal täglich staut sich der Verkehr. Die Staus prägen die Fortbewegung in der weitläufigen Stadt, denn oft ist man auch bei längeren Distanzen zu Fuss schneller als mit dem Taxi oder der U-Bahn, die momentan stark ausgebaut wird. Während meiner Zeit hier habe ich genau zwei Velos gesehen. Der Grund für die Veloabstinenz der Aseri liegt wohl auch in der schlechten Infrastruktur.



Baku: Primat des MIV

Nicht selten gehen Trottoirs und Strassen nahtlos in Holperpisten über und es liegt Bauschutt herum – wenig erstaunlich in einer Stadt, in der ein regelrechter Bauboom herrscht. Schade, dass die Stadtentwicklung unter Ausschluss der Öffentlichkeit passiert und oft von krassen Eigentumsverletzungen begleitet wird. Auch die Zahl der Verkehrstoten ist ein trauriger Spiegel der Omnipräsenz der Autos: Weit über tausend Menschen verlieren jährlich auf den Strassen ihr Leben, die meisten davon als Fussgänger/innen (38%). Oft ist der Sprung aufs Trottoir die einzige Rettung vor einem frühen Ende unter vier Rädern...

MIRIAM MINDER, «LÄBIGI STADT»-MITGLIED, VERBRINGT 3 MONATE IN ASERBAIDSCHAN, WO SIE IM RAHMEN EINES PRAKTIKUMS BEI DER SCHWEIZER BOTSCHAFT IN DIE WELT DER DIPLOMATIE EINTAUCHT.