



Im Osten viel Neues

P.P.
3000 Bern

Der Besuch in Linz, der drittgrössten Stadt Österreichs, führte zu neuen Erkenntnissen und Ideen für die Stadt Bern und das Projekt Tram Region Bern. «Linz verändert.» – so lautet der Slogan der Hauptstadt Oberösterreichs. Und in der Tat verändert Linz: Nicht nur die Teilnehmenden der «Läbigi Stadt» Exkursion, sondern vor allem auch sich selbst. Von einer Stahl- und Eisenstadt – Linz beherbergte während der NS-Zeit die «Reichswerke Hermann Göring» – wandelte sich Linz zu einer Technologie- und Dienstleistungsstadt und neuerdings auch zu

einer Tramstadt. Wer hätte in den fünfziger und sechziger Jahren gedacht, dass im nächsten Jahrhundert noch Trams verkehren würden? Dem damaligen Zeitgeist folgend, wurden Tramlinien in vielen europäischen Städten stillgelegt um Platz zu schaffen für den zunehmenden Autoverkehr. Verstopfte Strassen und sinkende Lebensqualität waren die Folge. Heute besinnt man sich auf die Vorteile des Trams. Linz ist wie Bern eine der Städte, in denen das Tram wieder stark ausgebaut wird.

Linz und Bern haben verkehrspolitisch noch weitere Gemeinsam-

keiten und auch ähnliche Probleme zu bewältigen. So hat Linz – von der Grösse her vergleichbar mit Bern – ebenfalls mehr Arbeitsplätze als Einwohnerinnen und Einwohner im erwerbsfähigen Alter und somit viel Pendlerverkehr mit entsprechenden verkehrstechnischen Schwierigkeiten. Zu Stosszeiten fährt die Strassenbahn im 50 Sekunden Takt durch die Innenstadt. Wie viele andere europäische Städte muss Linz das öV-Angebot ausbauen und geht hier entschieden voran. Weil sich die Anzahl Fahrten auf der bisherigen Tramachse durch die Innenstadt nicht mehr

Der Standpunkt



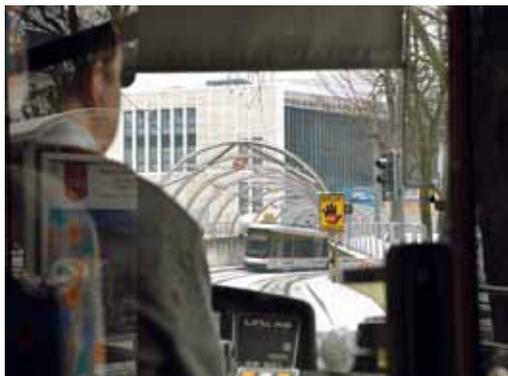
ROAD PRICING, autofreies Wohnen und jetzt Zukunft Tram: «Läbigi Stadt» lud Interessierte zu einer weiteren Bildungsreise ein. Nach London und Freiburg im Breisgau ging diesmal in die Hauptstadt Oberösterreichs. Das Beispiel Linz zeigt, dass die Region Bern mit dem Ausbau des Tramnetzes nicht alleine dasteht. Im Gegenteil: In den letzten Jahren fand in Europa eine regelrechte Renaissance des Trams statt – in französischen Städten wie Bordeaux, Lyon, Marseille oder Paris. Und von Barcelona über Florenz bis Mainz. Aber auch Genf, Zürich oder das Tram Bern West bestätigen den Trend.

In Linz studierten wir den Ausbau des Tramnetzes und die damit verbundenen raumplanerischen Ansätze. Auffallend sind die mit Bern vergleichbaren Fragestellungen und Herausforderungen: Wie kann man beispielsweise mit einer zweiten Tramachse die Innenstadt entlasten und neue Tramlinien über die Stadtgrenzen hinaus ermöglichen? Dazu kommen innovative Ideen: Ein soziales Tarifmodell und Gratis-WLAN im Tram. Oder das Job-Ticket – ein zusätzlicher Anreiz für Berufspendlerinnen und -pendler, mit dem Tram zur Arbeit zu fahren.

Was Linz aber vor allem zeigt: Stellt eine Stadt, respektive eine ganze Region, den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in einen gesamtstädtebaulichen Zusammenhang, kann viel bewegt werden. Den öV-Ausbau nutzte der Grossraum Linz, um wirtschaftlich vorwärts zu kommen und zugleich städtebauliche Akzente zu setzen. Auch bei uns hat der Ausbau der Tramlinien positive verkehrs-, umweltpolitische sowie wirtschaftliche Effekte. Dies belegt das Tram Bern West. Und das soll in Zukunft auch das Tram Region Bern ermöglichen.

Nadine Masshardt,
Präsidentin «Läbigi Stadt»

steigern lässt, plant Linz eine zweite Tramachse – ein Vorhaben, das auch in Bern intensiv diskutiert wird. In Linz ist die Planung jedoch bereits weit fortgeschritten. Die neue Linie verläuft östlich der Hauptachse und wird ein zusätzliches Stadtgebiet erschliessen. Aus Berner Sicht interessant: Das neue Tram wird grösstenteils unterirdisch verkehren. Tunnelbohrungen sind dafür offenbar nicht nötig: der Boden wird aufgerissen und nach Verlegen der Schienen wieder «zugedeckt». Das Grossprojekt – die Kosten werden auf 400 Mio. Euro geschätzt – ist, wie in Bern, in der Bevölkerung nicht unumstritten, ein Grund weshalb das Wort «U-Bahn» von der Politik tunlichst vermieden wird. Dabei hat Linz mit unterirdischen Trams bereits Erfahrung: der Hauptbahnhof ist unterirdisch ans Tramnetz angeschlossen. Von beiden Seiten her kommend verschwindet das Tram einige hundert Meter vor dem Bahnhof im Untergrund. Die Linz Linien AG – das Pendant zu BERNMOBIL – ist überzeugt, dass unterirdische Trams schneller und sicherer fahren und dass deshalb für den gleichen Fahrplankontakt weniger Fahrzeuge benötigt werden. Dadurch würden sich die höheren Baukosten auch finanziell auszahlen. Ausserdem sei eine oberirdische Führung der zweiten Tramachse nicht möglich, ohne dass bestehende Häuser weichen müssten. Aus Berner Optik ist hier durchaus Skep-



Platzbedürftig: unterirdisches Tram in Linz

sis angebracht: Könnte in Linz durch die Reduzierung auf eine Autospur pro Fahrtrichtung nicht genug Platz für das Tram geschaffen werden? Zur Vision eines unterirdischen Trams durch die enge Berner Innenstadt kommen spätestens bei der Betrachtung der imposanten Tunneleinfahrt beim Linzer Bahnhof grosse Zweifel auf. Zeitlichen Vorsprung hat Linz mit der Erschliessung von Nachbargemeinden durch Trams. Und dies, obwohl anscheinend hohe Hürden zu überwinden waren: Es habe einen grossen Kompetenzstreit zwischen der Stadt Linz, dem Land Oberösterreich und dem Bund gegeben. Dass die Linzer Tramprojekte ausserhalb des Stadtgebietes trotzdem weiter fortgeschritten sind als diejenigen in Bern, ist wohl unter anderem mit fehlenden direktdemokratischen Einflussmöglichkeiten zu erklären.

Neben der Bereitstellung einer guten Infrastruktur ist es entscheidend, die Bevölkerung zum Umstieg aufs Tram zu bewegen. Auch hier nehmen wir aus Linz interessante Ideen mit nach Hause: viele Trams sind mit gratis WLAN ausgerüstet, was den öV speziell für Junge attraktiver macht. Eine andere interessante Idee ist das soziale Tarifmodell: Alle Einwohnerinnen und Einwohner mit einem Einkommen unter 1077 Euro (nach Abzug der Einkommenssteuer) erhalten ein öV-Monatsticket für nur 10 Euro. Etwas enttäuscht waren viele Exkursionsteilnehmende von SolarCity. Das berühmte neue Quartier ist zwar energietechnisch vorbildlich und durch eine neue Tramlinie mit der Innenstadt verbunden, jedoch weder autofrei noch besonders autoarm. Das Fazit der Bildungsreise: Bern ist nicht allein mit den Herausforderungen Tramausbau und Stadterweiterung. Andere Städte entwickeln sich sogar schneller und sehr dynamisch.

JONAS HIRSCHI, VORSTAND «LÄBIGI STADT»
UND HANNES RETTENMUND

Bitte vormerken: Jahresversammlung 2012

Am 30. April 2012 findet in der Bollwerkstadt die «Läbigi Stadt» Jahresversammlung statt. Nach dem statutarischen Teil zieht Gemeinderätin und Verkehrsdirektorin Regula Rytz Bilanz. Bevor sie Ende Jahr ihr Amt abgeben wird, erläutert sie uns die verkehrspolitischen Höhe- und Tiefpunkte ihrer Amtszeit und blickt auf die Projekte und Herausforderungen der nächsten Legislatur.

Provisorischer Ablauf (Einladung folgt):

19 Uhr	Statutarischer Teil
20 Uhr	Referat Regula Rytz, Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün
	Fragen / Diskussion
Anschliessend	Apéro
Ort	BollwerkStadt, Bollwerk 35, 3011 Bern



«VERKEHRSALLTAG IN LINZ»

Das Zitat

ÄLTERE LESERINNEN UND LESER erinnern sich: Um die illegale Parkiererei in der Altstadt zu erschweren und um eine finanzielle Pleite der Parkhäuser zu verhindern, stimmte der Stadtrat dem Vorstoss «Verkehrskompromiss mit Parkposten durchsetzen» zu. Zu unserem Erstaunen landete das Anliegen vor einem Jahr im Ranking der «überflüssigsten Vorstösse» einer Berner Zeitung. Offenbar hat das Sekretariat des Stadtrats dieses Ranking allzu ernst genommen. Der Vorstoss wurde unbearbeitet und bis vor kurzem unbemerkt zu den Akten gelegt. Politische Motive sind angeblich nicht im Spiel. «Das Ratssekretariat hat einen Bock geschossen», lautet die offizielle Erklärung.

Gleiches lässt sich über die SVP bei ihrer Suche nach «gemässigten Kandidaten» sagen. Zwar hat sich die vermeintliche Gemeinderatskandidatin Sylvia Lafranchi dem «Bund» gegenüber offenbar als Gemeinderätin angepriesen («Ich habe vier Kinder erzogen...») und angekündigt was sie als solche zu tun gedenkt (sich für günstigere Parkplätze einsetzen). Doch tags darauf zog sie sich zurück und trat auch gleich aus der SVP aus. Angeblich wurde sie von der Nomination «völlig überrascht». Tatsächlich konnte der «Blick am Abend» Parteipräsident Peter Bernasconi trotz selbst auferlegtem «Kommunikationsverbot» ein Geständnis entlocken: «Wir haben sie vorher nicht angefragt». (rg)

Clean Mobility

Der noch junge Wirtschaftsverband swisscleantech hat sich die nachhaltige Wirtschaft auf die Fahne geschrieben und in Bern einen Anlass zum Thema Mobilität organisiert. Die Energiestrategie von swisscleantech geht von einer starken Elektrifizierung der Personenmobilität aus: E-Mobility heisst das Zauberwort. Ein Vertreter von Renault Schweiz erzählte mit glänzenden Augen, wie schön doch ihre neuen Elektroautos seien. Darunter auch ein nur 450kg leichter 2-Plätzer Name Twizy,



Alternative zum SUV: Renault Twizy

sozusagen ein Twike 2.0. Irgendwie sind mir Leute, die mit glänzenden Augen von schönen Autos schwärmen, suspekt. Aber wenn der gleiche Redner dann mit genauso glänzenden Augen von der Photovoltaikanlage auf dem eigenen Hausdach erzählt, die sein Elektroauto auflädt, kann man ihm ja gar nicht böse sein. Elektrifizierung allein ist aber definitiv keine Lösung. Gefragt ist ein intelligenter Mobilitätsmix, z.B. eben car sharing. Die Erkenntnis des Abends hatte denn auch Daniela Bomatter von der Mobility Genossenschaft parat: dass es beim car sharing nicht um Autos geht, sondern eben um den Ersatz des eigenen Autos – dank Mobility verkehren in der Schweiz 18 000 Autos weniger. In Anlehnung an die viel gepriesenen Negawatts in der Energiepolitik könnte man somit schliessen, dass es bei Mobility nicht um Autos sondern um Negautos geht.

DANIEL KLAUSER,
VORSTANDSMITGLIED UND STADTRAT GFL

Die Frage zum Thema

«Was halten Sie von der Idee, Berner Trams mit WLAN auszurüsten?»

«Gerade Jugendliche würden so wohl vermehrt das Tram benutzen.»

DOMINIC WÜTHRICH, SPIEGEL



«Ich bin dagegen, man ist heute sowieso schon viel zu oft erreichbar.»

ROGER BINGGELI BERNARD, BERN

«Bernmobil soll besser die Billetpreise senken.»

CHRISTOPH NÖTZLI, LIEBEFELD



«Super! Dann steigen auch Top-Manager auf das Tram um!»

LISA ODOY, BERN

(jh)

Die Klatschspalte

UNSER EHEMALIGES Vorstandsmitglied **Andreas Grünert** hat in Bang-



kok seine thailändische Freundin geheiratet. Andis Facebook-Freunde staunen über die wunderschönen Photos der Märchenhochzeit. Noch nicht bei Facebook, aber auch sehr photogen, sind **Leo Dimitri**, Sohn



von Vorstandsmitglied **Leyla Gül**, und **Lou**, Sohn von Ex-Vorstandsmitglied **Beni Hirt**. «Läbigi

Stadt» hingegen ist auf Facebook nun auch mit einer Seite vertreten und freut sich auf viele neue Freunde. Nicht auf Facebook, aber hier exklusiv zu lesen, ist die erstaunliche Tatsache, dass ein bereits etwas älteres «Läbigi Stadt»-Kind ein neues «Stofftier» erhalten hat: kein Teddy-Bär oder Öffi (Österreichisch für öV), sondern ein Stoffauto.

Fast noch mehr Freude bereiten dem Kleinen – im Gegensatz zu seinen Eltern – übrigens die



Flugzeuge, die täglich über sein Haus Richtung Belp fliegen. (mr)

Impressum

Redaktion:

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

Herausgeber: «Läbigi Stadt», 3000 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

Do you speak Finance?

In der Finanzbranche und in Stadtverwaltungen spricht man oft verschiedene Sprachen. Die im Februar zum zweiten Mal durchgeführte Global Energy Basel (GEB) leistet Übersetzungshilfe mit einer Plattform für die Finanzierung nachhaltiger Städteinfrastruktur: Bürgermeister, Vertreterinnen der UNO, Städtebündnisse, Pensionskassen, Staatsfonds und private Finanzinstitute aus aller Welt trafen sich in Basel mit dem Ziel, Finanzflüsse in Richtung nachhaltiger Städte zu bewegen. «Globalen Herausforderungen wie Ressourcenknappheit und Erderwärmung können wir nur begegnen, wenn heute umfassend in die Infrastruktur moderner Städte investiert wird», ist Daniel Wiener, Präsident der Global Energy Basel Foundation überzeugt. Über 50% der Menschen wohnen heute in Städten und über 70% der weltweiten Treibhausgasemissionen fallen in Städten an. Städtische Legislativen können zwar häufig ambitioniertere Ziele beschliessen als Staaten, jedoch fehlt ihnen oft das Geld für die nachhaltigste Infrastruktur. Wenn neue Finanzierungsinstrumente mit Regulierungen optimal zusammenspielen, erhalten Investoren Sicherheit und genügend «return on investment», um es in der Finanzsprache zu sagen. Die Stadt erhält so die Mittel, in gesündere und energieunabhängigere Infrastruktur zu investie-



Photo: Samuel Rouge

Nachhaltige Konferenz: Global Energy Basel

ren und damit neue Arbeitsplätze und hohe Lebensqualität zu schaffen. Know-how und «best practices» müssen gemeinsam entwickelt werden, um einen langfristigen Erfolg sicher zu stellen. Die GEB kann so gesehen auch einen Beitrag zu einer künftigen Grüngeldstrategie der Schweiz leisten, damit dieses weltweit immer stärker nachgefragte Fachwissen auch für einen starken Schweizer Cleantech-Exportsektor genutzt werden kann. Es lohnt sich deshalb für alle, diesen Sprachtausch zu intensivieren...

(pad)

Website der Konferenz:

www.globalenergybasel.com

Stimme aus Paris

Noch leicht angeschlagen von der anstrengenden, aber spannenden «Läbigi Stadt»-Exkursion nach Linz, machten Hannes Rettenmund und ich uns in der folgenden Woche auf den Weg nach Paris. Das erste Highlight war schon die Zugfahrt. Da wir auf den Direktzug Bern-Paris stiegen, befuhren wir die wunderschön verschneite alte Bahnstrecke im Vals-de-Travers. Ein Ausblick, der die Vogelperspektivenbilder aus dem Flugzeug um Längen schlägt.

In Paris ist das typische öffentliche Verkehrsmittel die Métro. Die Métro Paris ist die viertälteste und eine der grössten U-Bahnen der Welt. Auch wenn die Métro natürlich sehr praktisch und schnell ist, ist man froh, ab und zu auch über dem Boden reisen zu können, um etwas

von der wunderschönen Stadt mitzubekommen. Und hierzu kann man seit 2006 auch auf eine Tramlinie umsteigen.

Paris ist eine Stadt mit grosser Strassenbahntradition. 1853 fuhren an der Seine die ersten Pferdestrassenbahnen Europas. Doch 1938 wurde der Betrieb zugunsten der Métro eingestellt. Das Tram wurde vor sechs Jahren wieder entdeckt, interessanterweise um eine völlig überlastete Buslinie zu ersetzen. Heute befördert die Tramlinie T3 doppelt so viele Passagiere wie früher der Bus.

JONAS HIRSCHI



Wie in Bern: Tram hat immer Vortritt