



Ein Blick auf die Nachbarin

P.P.
3000 Bern

Am 24. November finden in Köniz – der grössten Agglomerationsgemeinde der Schweiz – Wahlen statt. Dies ist Anlass für «Läbigi Stadt» einen Blick auf die Nachbargemeinde zu werfen.

Köniz ist eine städtebaulich beispielhafte Stadt. «Ihre wichtigsten Vorzüge sind eine klare Abgrenzung zwischen dem Siedlungsgebiet und der Kulturlandschaft, eine Verkehrsplanung, die auf der Koexistenz aufbaut, ebenso wie die Bewahrung der Identität der verschiedenen Ortsteile», so formuliert es der Schweizer Heimatschutz bei der Verleihung des Wakker-Preises 2012 an Köniz für ihre erfolgreiche Siedlungsentwicklung. Viel ist passiert in den letzten Jahren. Während Köniz in die Mitte der 1990er-Jahren noch als «Ampliwil» bezeichnet und wegen der vielen Ampeln belächelt wurde, konnten in den letzten Jahren unter rot-grüner Führung innovative Projekte realisiert werden.

Vorbildliche Projekte

Ein gutes Beispiel für diese Entwicklung in Köniz ist das Ortszentrum mit dem energetisch sanierten und erweiterten Gemeindehaus. Täglich fahren hier fast 17000 Autos durch. Diese stauten sich und die Fussgängerinnen und Fussgänger konnten in Spitzenzeiten die Strasse kaum überqueren. Seit der Einführung des sogenannten FLOZ (Fussgängerstreifenloses Ortszentrum) im Jahr 2005 mit Tempo 30 herrscht hier eine Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, eine von Verkehrsfachleuten aus ganz Europa viel beachtete Lösung.

Zudem gelingt Köniz dank einer guten Verdichtung der Spagat zwischen verdichtetem Bauen einerseits und Erhaltung von Naherholungsgebieten andererseits.

Da die Bauzonen grundsätzlich eingefroren sind, schreckt die Gemeinde auch nicht davor zurück in die

Der Standpunkt



DIE PROGNOSTIZIERTE Zunahme des Verkehrsaufkommens stellt Stadt, Region und Kanton Bern vor grosse Herausforderungen. Das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern rechnet in der Region Bern-Mittelland bis ins Jahr 2030 mit einem Wachstum von knapp 25 Prozent beim motorisierten Individualverkehr (MIV) und 60 Prozent beim öffentlichen Verkehr (öV). Gleichzeitig hat sich die Stadt Bern in ihren energiepolitischen Leitlinien im Jahr 2006 das Ziel gesetzt, den MIV bis ins Jahr 2015 um zehn Prozent zu reduzieren. Ein Widerspruch? Ganz im Gegenteil: Damit die Verkehrszunahme in der Region gebremst und die Lebensqualität erhalten werden kann, sind auch im Zentrum gezielte Massnahmen nötig: für eine Umlagerung vom MIV auf den öV, für die Förderung des Fuss- und Velo-Verkehrs sowie für ein innovatives Mobilitätsmanagement. Dabei sind Projekte wie das Tram Region Bern und der Ausbau des Bahnhofs Bern oder auch die Bundesvorlage FABI von zentraler Bedeutung – und dies nicht nur zur Verhinderung des Verkehrskollapses: Die Aufbruchstimmung im Westen Berns zeigt eindrücklich, dass Investitionen in den öV auch wichtige Stadtentwicklungs- und Wirtschaftsförderungsprojekte sind.

Wo steht Bern heute mit seiner Zielsetzung, wonach im Jahr 2015 zehn Prozent weniger Autos und Motorräder in der Stadt unterwegs sein sollen? Im August haben drei Vorstandsmitglieder von «Läbigi Stadt» eine interfraktionelle Interpellation eingereicht, die vom Gemeinderat Auskunft verlangt. «Läbigi Stadt» bleibt auch nach 20 Jahren weiterhin dran – zugunsten einer attraktiven und lebenswerten Stadt Bern.

Regula Tschanz,
Vorstand «Läbigi Stadt», Stadträtin

Höhe zu bauen. Auf dem Bächtelenacker im Ortsteil Wabern entsteht eine neue Siedlung mit Hochhaus. Dadurch wird in unmittelbarer Nähe zu Bern Platz für 180 Familien geschaffen.

Ein weiteres Beispiel ist der neue Liebfeldpark. Bis Ende der 1990er-Jahre stand hier die eidgenössische landwirtschaftliche Versuchsanstalt. Jetzt gibt es eine moderne 36000 Quadratmeter grosse Parkanlage und 360 Wohnungen sowie 1500 Arbeitsplätze sind entstanden. Die ehemalige Verbindungsstrasse von Köniz zum Steinhölzli wurde zu einer Quartierstrasse zurückgebaut und durch eine neue ersetzt, die nicht mehr durch das Wohngebiet führt.

In den ländlichen Ortsteilen der Gemeinde werden die Grünflächen für die Landwirtschaft und Naherholung erhalten.

Wichtige Fragen

In Zukunft wird in Köniz über weitere wichtige Fragen entschieden. Das bekannteste Projekt ist das Tram Region Bern. Es soll die wichtige und überlastete Verbin-

dung von Köniz nach Bern mit dem öffentlichen Verkehr verbessern und ausbauen und ist Voraussetzung für die weitere innere Verdichtung. Dieses Projekt macht deutlich, wie wichtig eine gut funktionierende Zusammenarbeit zwischen der Stadt und den umliegenden Gemeinden ist.

Knappe Mehrheiten

Das Tram Region Bern zeigt auch auf, dass die Mehrheiten für eine fortschrittliche Entwicklung in Köniz nicht allzu gesichert sind. So entschied sich 2011 das Könizer Parlament nur dank Stichentscheid der grünen Parlamentspräsidentin für den Projektierungskredit fürs Tram Region Bern.

Aus Sicht von «Läbigi Stadt» ist deshalb zu hoffen, dass die Parteien, welche das Tram und weitere innovative Projekte unterstützen, eine stabile Mehrheit in Parlament und Regierung holen werden.

JONAS HIRSCHI, VORSTAND «LÄBIGI STADT»
UND CHRISTOPH SALZMANN, MITGLIED
GEMEINDEPARLAMENT KÖNIZ

Unsere Empfehlungen für die Könizer Wahlen vom 24. November 2013

Am 24. November werden in der Gemeinde Köniz das Gemeindeparlament und der Gemeinderat gewählt. Es ist wichtig, Politikerinnen und Politiker zu wählen, die sich für eine innovative und umweltfreundliche Mobilität und Siedlungsentwicklung einsetzen. Wir empfehlen folgende Mitglieder von «Läbigi Stadt» zur Wahl:

Unser Könizer Vorstandsmitglied kandidiert für das Gemeindeparlament:



Jonas Hirschi

1993, Student Volkswirtschaft und Geschichte, Projektarbeiter Dachverband Schweizer Jugendparlamente, **Liste 8 SP**

Weitere Mitglieder von «Läbigi Stadt»:

Gemeindeparlament:



Ruth Irlet

1961, Information Broker, **Liste 2 Grüne**



Christoph Salzmänn

1947, Dipl. Berufsberater, ehem. Leiter BIZ Köniz, pensioniert, **Liste 8 SP**

Gemeindeparlament sowie Gemeinderat:



Thomas Brönnimann

1968, Lehrer (mag. rer. pol.), Jurist (lic. iur.), **Liste 5 glp**



Christian Roth

1967, Lehrer (mag. rer. pol.), Jurist (lic. iur.), **Liste 8 SP**



AUTOFREIER SONNTAG: DIE SCHÖNSTEN BILDER...



Fotos: Hannes Rettenmund, Roland Koella, Corina Gwerder



Autofreier Sonntag & Herzogstrassenfest

Die Kombination des autofreien Sonntags mit dem Herzogstrassenfest ist geglückt: trotz durchgezogenem Wetter war das kurzfristig entstandene zweitägige September-Festival an beiden Tagen gut besucht und man sah viele lachende Gesichter. Faszinierend, was ein Quartier zu bieten hat und was an Ideen entsteht, wenn man die Quartierstrassen für einmal zum Feiern freigibt. Die Unterstützung durch das lokale Gewerbe sowie zahlreiche Institutionen und die Bevölkerung war eindrücklich. Der Stadtrat hat wenige Tage danach den autofreien Sonntag für 2014 in der Budgetdebatte wieder bewilligt. Die Auswertungen dazu laufen, in welcher Form der Anlass 2014 durchgeführt wird.

Derweil lohnt sich ein Rückblick mit den schönsten Fotos. Weitere Bilder mit den Gewinnerinnen und Gewinnern des vom Restaurant Büner, dem Tropenhaus Frutigen sowie dem Kino ABC unterstützten Fotowettbewerbs sind in einem Aushang im Kino ABC (bis Ende November) zu sehen oder finden sich unter www.autofreiersonntag.be (pad)

JUBILÄUMSBRUNCH MIT «OHR-HÄPPCHEN» IM LOKAL

Am Sonntag, 17. November, ab 10 Uhr findet im Restaurant Lokal (Militärstrasse 42) unser Jubiläumsbrunch statt. Das junge Catering-Team «Two Buttons» hat für «Läbige Stadt» eine kreative «Bio Vegi English Breakfast Spezialvariante» entwickelt.

Dazu servieren die beiden Berner Klangköche Isabelle Ritter und Andreas Lareida originelle «Ohr-Häppchen» nach eigenem Rezeptbuch: Songs wie Schokomousse und Mandelsplitter. Beats wie Sauerteig und Ahornsirup. Melodien wie Minzensoufflé und Bitterlemon ... Wir freuen uns mit Dir und vielen weiteren ehemaligen, aktuellen

und hoffentlich auch künftigen «Läbige Stadt» Freundinnen und Freunden diesen etwas anderen Brunch zu geniessen und auf die nächsten 20 Jahre anzustossen ... (pad)

www.isabelleritter.ch
www.andreaslareida.com
www.twobuttons.ch
www.lokal-bern.ch

Duo Isabelle Ritter und Andreas Lareida



Die Klatschspalte

SWISSNESS HEISST HEUTE, was früher als Patriotismus verschrien war. Der trendige Anglizismus zeigt, dass auch Vaterlandsliebe und Folklore mit Mobilität zu tun haben können: Raus aus der konservativen Ecke und ab in die Mitte der Gesellschaft. «Läbigi Stadt» als «eine Art Miliz-Thinktank» (so **Simon Thönen** in einem Artikel über die neue VCS-Präsidentin) steht bei diesen gesellschaftlichen Entwicklungen natürlich nicht abseits. Mit musikalischem Brauchtum hat «Läbigi Stadt» seit jeher keine Berührungängste: bei einer Aktion auf dem Bahnhofplatz kam ein Alphornbläser zum Einsatz, am autofreien Sonntag 2011 ein Schwyzerörgeli (siehe unsere Einladungskarte zum Brunch). Nicht aus Liebe zum weissen Kreuz auf rotem Grund entstand das Bild mit Vorstandsmitglied **Marieke Kruit**: Es war das Gegengeschäft



für ein Facebook-Foto. Der Geküsstefuhr an der Velooldtimerparade am autofreien Sonntag jedoch auf einem soliden Schweizer Tigra Rennvelo von 1975 aus der Sammlung von Mischu Tobler vom Velokurierladen.

HANNES RETTENMUND,
VORSTAND «LÄBIGI STADT»

Impressum

Redaktion:
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

FABI – Für einen starken öV

Anfang 2014 stimmen wir über die Bahnzukunft der Schweiz ab. FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) ist der Gegenvorschlag zur zurückgezogenen öV-Initiative des VCS und seiner Partner. Die Vorlage regelt die künftige Finanzierung, den Ausbau und den Unterhalt der Eisenbahn.

Der öffentliche Verkehr platzt bereits heute aus allen Nähten und das Verkehrsvolumen wird in den nächsten Jahren weiter zunehmen, selbst wenn es gelingen würde, das Verkehrswachstum insgesamt mit intelligenten Ansätzen von Raumplanung, Mobilitätsmanagement und Verlagerung auf den Fussverkehr abzubremsen. Denn für die Einhaltung der Schweizer Klima- und Energieziele muss der motorisierte Individualverkehr noch stärker auf die Bahn verlagert werden. Die Eisenbahn ist zudem nicht nur umweltfreundlicher, sondern auch platzsparender und kosteneffizienter als der MIV. Die Bahn ist darüber hinaus längst eine Garantin für eine wirtschaftlich

erfolgreiche Schweiz und mit einer hohen Lebensqualität. Dies soll auch so bleiben.

Vom Bahnausbau, den FABI mit sich bringt, profitieren alle Landesteile, so auch Stadt und Region Bern: Die S8 wird von Jegenstorf bis Bätterkinden verlängert, auf der Strecke Bern-Münsingen wird der Viertelstundentakt eingeführt, die Fahrzeit Bern-Lausanne verkürzt sich und Kapazitätsengpässe am Knotenpunkt Bern werden behoben.

Ein wichtiger Bestandteil von FABI ist die Beschränkung des Pendlerabzugs für die Bundessteuern auf maximal 3000 Franken. Mit dieser längst überfälligen Steuerreform wird Pendeln mit dem öffentlichen Verkehr und mit dem Auto steuerlich gleichgestellt. FABI ist ein guter Zug der Schweiz, sorgt für gut erschlossene Regionen, «Läbigi» Städte und leistet einen konkreten Beitrag zum Klima- und Umweltschutz.

Infos: www.öv-allianz.ch

CHRISTOF SCHAUWECKER,
KAMPAGNENMITARBEITER VCS

Stimme aus dem Deutschen Wahlkampf

WENN
Sie in
ÖSTERREICH, ITALIEN, SCHWEIZ
MAUT
BEZAHLEN

DANN
sollten Reisende aus dem Ausland
auch bei uns
MAUT
BEZAHLEN

CSU

So farbig präsentierte sich mir Berlin noch nie. An praktisch jeder Strassenlaterne sowie an diversen Zäunen und Geländern hingen die roten, grünen, orangen und gelben Plakate zu den Bundestagswahlen. Unzählige Gesichter lächelten uns an und zwischendurch gab es sogar Plakate mit politischen Inhalten. Zu einem zentralen Thema des Wahlkampfes wurde tatsächlich ein verkehrspolitisches Traktandum. Und zwar die PKW-Maut für Ausländerinnen und Ausländer. Während bei uns über die Höhe der Autobahnvignette und die Verwendung der Gelder diskutiert wird, kennen die Deutschen keine Gebühren für den Gebrauch von Autobahnen. Dies passt wunderbar zum anarchistischen System ohne Tempobeschränkungen auf deutschen Autobahnen. Dieses ist den Deutschen noch immer

heilig – als der SPD-Chef Gabriel ein Tempolimit von 120 km/h forderte, war die Empörung riesig. Zurück zur PKW-Maut: Diese wurde zwar als notwendige Bedingung für eine Regierungsbeteiligung von der bayrischen CSU erklärt, dürfte jedoch kaum eingesetzt werden, da sich eine Gebühr nur für Ausländerinnen und Ausländer juristisch nicht umsetzen lässt. Es war halt wiederum Wahlkampf ...

JONAS HIRSCHI, VORSTAND «LÄBIGI STADT»