



Richtig mobil – dank kantonalen Weichenstellungen

Strassen, Schienen, Spitäler, Schulhäuser und vieles mehr stellt uns die Gemeinschaft zur Verfügung. Die öffentliche Infrastruktur ist die «Hardware» für die Befriedigung unserer Bedürfnisse. Gerade das Mobilitätsverhalten ist politisch ein Dauerbrenner. Viele grosse Verkehrsprojekte stehen in den nächsten Jahren in unserer Region an. Im Hinblick auf diese Projekte kommt den kantonalen Wahlen vom 30. März 2014 höchste Bedeutung zu.

Umweltgerechte Mobilität

Politik handelt die Verteilung knapper öffentlicher Mittel zwischen vielen Interes-

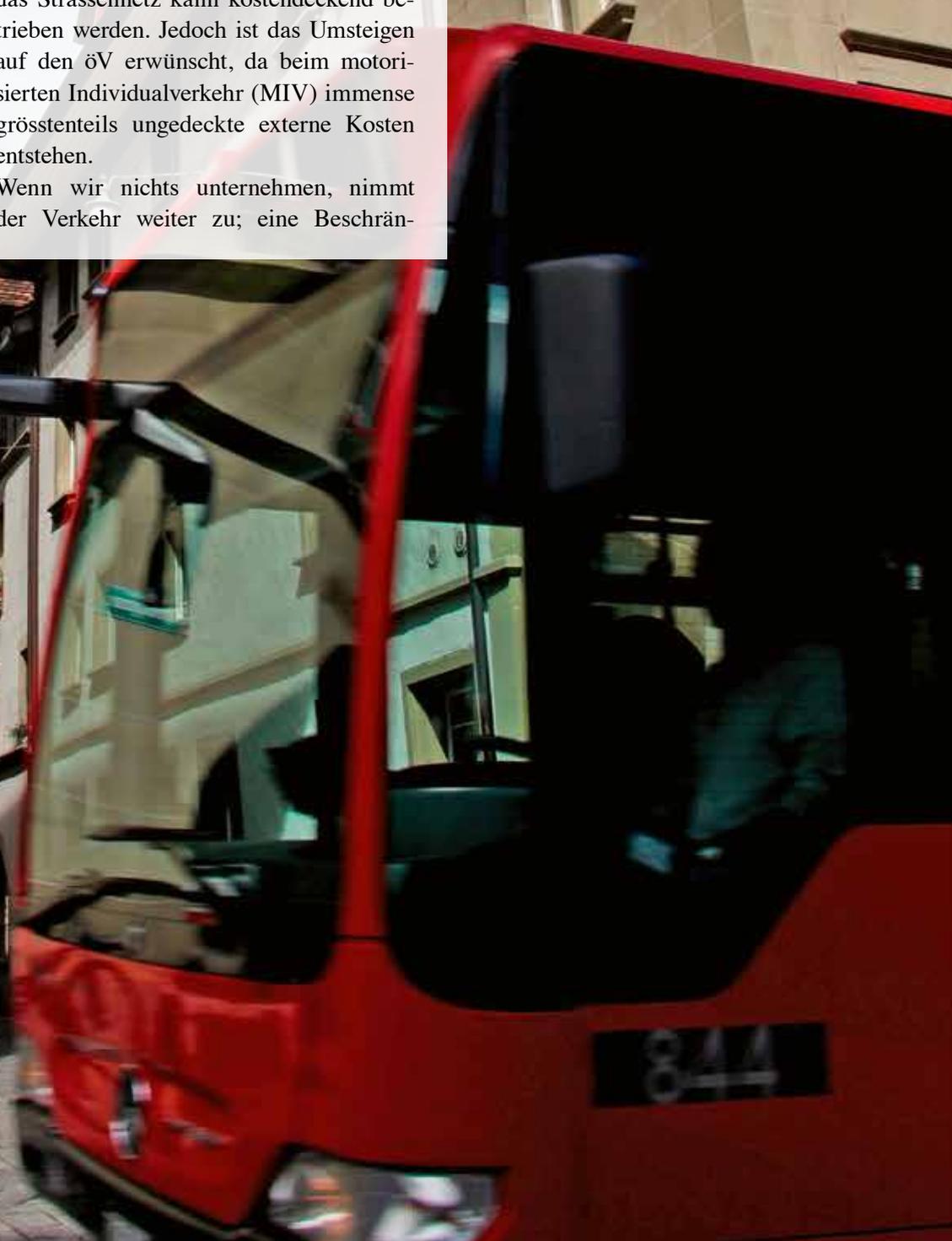
sen aus. Heftig wird die Diskussion dann, wenn es zum Beispiel um die Wahl geht zwischen tiefen Steuern und einem zuverlässigen Spital- bzw. öV-Angebot in allen Regionen. Beim Verkehr heizen Überlegungen zur Kostenwahrheit die Diskussion zusätzlich an.

Weder der öffentliche Verkehr (öV) noch das Strassennetz kann kostendeckend betrieben werden. Jedoch ist das Umsteigen auf den öV erwünscht, da beim motorisierten Individualverkehr (MIV) immense grösstenteils ungedeckte externe Kosten entstehen.

Wenn wir nichts unternehmen, nimmt der Verkehr weiter zu; eine Beschrän-

Kramgasse

P.P.
3000 Bern



Der Standpunkt



VERKEHRSBERUHIGUNG in Quartieren ist ein Kernanliegen von «Läbige Stadt». Ein Mittel dazu sind Tempo-30-Zonen. Auf Quartierstrassen sind sie in der Stadt Bern fast flächendeckend eingeführt. Wollen wir mehr Sicherheit und Lebensqualität, braucht es diese aber auch auf gewissen Hauptstrassenabschnitten des Basis- und Übergangsnetzes – gerade im dicht bewohnten Gebiet oder im Bereich von Schulhäusern oder Altersheimen. Bern nimmt bereits heute eine Vorreiterrolle ein, obwohl komplizierte Bundes-Regelungen zu sinnlosen Verzögerungen führen. Nun soll ein Vorstoss von mir die Schaffung von Tempo-30-Zonen auf Hauptstrassen durch Anpassungen in der Signalisationsverordnung vereinfachen. Ziel ist, dass neu der siedlungsorientierte Charakter des Strassenraums im Vordergrund steht. Heute geschehen innerorts auf Hauptstrassen die meisten und schwersten Unfälle – obwohl diese nicht mal 20 Prozent aller Strassen in Städten und Gemeinden ausmachen. In Bern wird derzeit bei rund zwanzig Hauptstrassenabschnitten die Einführung von Tempo 30 geprüft. Auf dem Bahnhofplatz, am Viktoriarain oder in der Bundesgasse wurden solche bereits eingeführt. Entlang des Bundesplatzes mit all den spielenden Kindern wäre ein höheres Tempo beispielsweise brandgefährlich. Dank der reduzierten Geschwindigkeit auf kritischen Hauptstrassenabschnitten wird der Durchgangsverkehr vermindert und die Sicherheit erhöht. Anzahl und Schwere von Unfällen nehmen ab. Schulwege sind weniger gefährlich und die Lärmbelastung verringert sich. Zudem entsteht Raum zum Spielen, für Begegnungen und Aktivitäten im Quartier – ein Gewinn von Wohn- und Lebensqualität für alle.

NADINE MASSHARDT,
PRÄSIDENTIN «LÄBIGI STADT»

kung – etwa durch ein national eingeführtes Mobility-Pricing (nutzungsabhängige Verkehrsabgaben) sowie eine umsichtige Raumplanung – drängt sich deshalb auf.

öV-Infrastrukturprojekte für Bern

Die Grossratswahlen vom 30. März sind von höchster Relevanz: Es stehen im Kanton verschiedene «Weichenstellungen» an. Einen Brennpunkt bildet der Bahnhof Bern, insbesondere der integrierte RBS-Bahnhof. Gesamthaft stieg die Zahl der Fahrgäste in den letzten zehn Jahren um fast 60 Prozent; an einem durchschnittlichen Arbeitstag steigen über 190 000 Personen in Bern ein und aus. Der Bahnhof platzt aus allen Nähten. Der Ausbau hat deshalb höchste Priorität.

Der öV muss auch für den Nahverkehr attraktiver werden. Nur so können die PendlerInnenströme umgelenkt und der Druck auf weiteren, landschaftsverschleissenden Strassenausbau vermieden werden. Ein Leuchtturmprojekt bildet deshalb das Tram Region Bern, welches Köniz, Bern und Ostermundigen verbindet, den Wirtschaftsmotor stärkt und den Kanton Bern als Ganzes vorwärts bringt.

Zu Fuss und mit dem Velo

Zentral für die Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse und auch für die Entlastung des öV ist der Fuss- und Veloverkehr, welcher in den Städten und dank neuer Technologien



Denise O'Gorman



Denise O'Gorman

zunehmend auch in den Agglomerationen oft «der Schnellste», aber auch «der Günstigste» ist. Dafür muss die regionale und kantonale Infrastruktur prioritär gefördert werden. Attraktive Verbindungen für Fuss- und Veloverkehr sowie neu Veloschnellstrassen bilden die Grundvoraussetzung für eine ökologische Mobilität. Auch hier gibt es Leuchttürme: Die geplante Fuss- und Velobrücke vom Nordquartier in die Länggasse wäre für viele Velofahrende von grossem Nutzen, wunderschön zum Flanieren sowie ein touristisches Highlight.

Kantonale Entscheide haben Einfluss auf regionale Themen

Die Ergebnisse der kantonalen Wahlen werden die Umsetzung umweltgerechter Projekte beeinflussen. In der Vergangenheit konnten wichtige Verkehrsprojekte wie das Tram Bern West oder der Ausbau des kantonalen öV-Angebots dank guter Lobbyarbeit im Grossen Rat verwirklicht werden. Die Spardebatte hat aber gezeigt, dass es öV-Projekte in Zukunft schwer haben könnten. Und noch immer setzt eine Mehrheit auf Autobahnzubringer und den Ausbau der A6 zwischen Muri und Bern. Sorgen wir dafür, dass die Kräfte, die fortschrittliche und zukunftstaugliche Ideen fördern, künftig stärker im Grossen Rat vertreten sind.

MICHAEL AEBERSOLD, GROSSRAT UND
FRAKTIONSPRÄSIDENT SP, EHEMALIGES
VORSTANDSMITGLIED «LÄBIGI STADT»

Autofreier Sonntag am 19. Oktober 2014,

Für alle Interessierte an einer nachhaltigen Quartier- und Stadtentwicklung: Das Komitee autofreier Sonntag wird zusammen mit der Bevölkerung und lokalen Partnern wie dem «Yes we're open», einem Tag der offenen Tür des Gewerbes, wieder einen autofreien Sonntag gestalten: Am 19. Oktober 10.00 bis 18.00 im Breitenrain.

Infos & Kontakt unter www.autofreiersonntag.be

Jahresversammlung «Läbige Stadt»:

20. März, 19.30 Uhr,
BollwerkStadt

Mit Ursula Wyss – Berner Verkehrsdirektorin und Gründungsmitglied von «Läbige Stadt»
www.bollwerkstadt.ch

Empfehlungen Grossratswahlen

Zu den kantonalen Wahlen vom 30. März 2014 treten auch einige Mitglieder von «Läbige Stadt» an. Sie stehen ein für eine sanfte Mobilität, erneuerbare Energien und ein nachhaltiges Wohnumfeld. Deshalb haben sie Deine Stimme 2x verdient. Mit Daniel Klauser und Regula Tschanz kandidieren auch zwei unserer Vorstandsmitglieder, die wir Euch wärmstens zur Wahl empfehlen können.

Für «Läbige Stadt»: Nadine Masshardt, Präsidentin.



Regula Tschanz, Vorstand
Liste 6 GB



Daniel Klauser, Vorstand
Liste 8 GFL

Wahlkreis Bern:



Michael Aebersold
bisher
Liste 3 SP
Männer



Anic Heiz
Liste 8 GFL



Andreas Zysset
Liste 3 SP
Männer



Béatrice Stucki
bisher
Liste 4 SP Frauen



Joyce Carolyn Bahner
Liste 22 GPB-
DA



Claude Grosjean
Liste 2 glp



Natalie Imboden
bisher
Liste 6 GB



Stefan Jordi
Liste 3 SP
Männer



Christine Michel
Liste 6 GB



Tanja Sollberger
bisher
Liste 2 glp



Anna Linder
bisher
Liste 8 GFL



Blaise Kropf
bisher
Liste 6 GB



Res Hofmann
bisher
Liste 3 SP
Männer

Wahlkreis Mittelland-Nord:



Bruno Grossniklaus
Liste 6 SP
Männer



Andreas Matter
Liste 9 Grüne



Roland Näf
bisher
Liste 6 SP
Männer



Christian Zahler
Liste 6 SP
Männer

Wahlkreis Mittelland-Süd:



Thomas Brönnimann
bisher
Liste 10 glp



Christian Roth
Liste 5 SP
Männer

Regierungsratswahlen:

«Läbige Stadt» empfiehlt die bisherigen rot-grünen Regierungsmitglieder **Barbara Egger-Jenzer, Philippe Perrenoud, Bernhard Pulver und Andreas Rickenbacher** zur Wiederwahl.

Das Zitat

«KLARES JA FÜR FABI», titelt der TA. Viel Klares möchte man sich auch einschenken angesichts des Ja zur SVP-Initiative. Stattdessen adaptiert man böse Thomas Bernhard Zitate auf die Schweiz und schaut sich dann stundenlang apathisch olympische Randsportarten an. Doch schliesslich rafft man sich auf, gibt sich der menschlichen Fähigkeit des Verdrängens hin und tröstet sich mit dem Fabi-Sieg (ohne Klares). Für Walti Wobmann (SVP) hingegen ist die Bahn die «heilige Kuh der Schweizer» und deren Quersubventionierung durch die Strasse «im Prinzip eine Schweineerei», weswegen es nun die Milchkuhinitiative brauche. Kurz: Milchkuh gegen heilige Kuh weil Schweineerei! Für Nadja Pieren führt das Ja zu Fabi dagegen zu «vergoldeten Schienen», während der ACS «analoge Massnahmen für den Strassenausbau» fordert. Goldene Strassen also? Ach so nein, doch keine neuen Strassen, denn: «Wir wollen Kulturland statt Beton» (Peter Keller, SVP, zur Masseneinwanderungsinitiative). «Läbigi Stadt»-Prognose: Akute Verdrängungsgefahr!

RENATO WOLF, EHEMALIGES
VORSTANDSMITGLIED «LÄBIGI STADT»

Ulrike Reutters Strategien für einen nachhaltigen Stadtverkehr

Ulrike Reutter, Professorin für Verkehrswesen an der Technischen Universität Kaiserslautern bot an unserer sehr gut besuchten Veranstaltung im Oktober einen inspirierenden Überblick: Sie wies auf die Herausforderung der Städte hin, hohe Erreichbarkeit und erschwinglichen Zugang zu Mobilität möglichst klima- und umweltverträglich sicherzustellen und gleichzeitig Lebensqualität und Gesundheit zu fördern. Erfolgsbeispiele wie Kopenhagen, Tübingen oder Münster zeigen, dass es dabei auf klare Botschaften und einen langen Atem ankommt. Es lohnt sich, intelligente Mobilitätsmanagement-Ansätze in Wirtschaft, Tourismus, Verwaltung breit zu diffundieren, aber auch auf innovative Leuchtturmprojekte zu setzen: So belohnen zum

Beispiel autofreie Siedlungen ihre BewohnerInnen mit Vorteilen (Kosteneinsparung, Erschliessung mit öV- und Langsamverkehr und Carsharing, hohe Lebensqualität) und sind wichtige Experimentierfelder für die Mobilität der Zukunft. (pad)



Stimme aus Nizza



Das ursprünglich für Wintertourismus beliebte Nizza gab seinem Ruf im November alle Ehre: Das herbstliche Sonnenlicht spiegelte sich im Meer und zauberte die verschiedensten Blautöne hervor. Aber nicht nur die Natur, auch die aufgewertete Innenstadt erstrahlte in vollem Glanz. Seit 2007 verkehrt endlich wieder ein Tram quer durch die Stadt. Die heute 8,7 Kilometer lange Linie transportiert täglich bis zu 70000 Passagiere – was sämtliche

Prognosen übertrifft. Eine zweite Linie geht 2016 in Betrieb. Wie viele französische Städte erlebt auch Nizza eine Tram-Renaissance. Denn bis 1953 bestand bereits ein Strassenbahnnetz, welches durch Busse ersetzt wurde. Nun wurde der Bau des Trams mit der Einführung von Fussgängerzonen verbunden. Und bereits flanieren täglich Tausende entlang der neuen Tramlinie durch die Innenstadt. Parallel zum Tram-Neubau entstand die Promenade du Paillon – ein 1,2 Kilometer langer Stadtpark. Wo einst ein riesiger Busbahnhof und Parkplätze waren, lockt seit Oktober 2013 eine riesige Parkanlage. Der grüne Gürtel erstreckt sich entlang der Fassaden des «Vieux Nice» und erfreut Jung und Alt. Neben der botanischen Reise durch Bäume, an Grünflächen und Wasserspielen vorbei, geniessen Kinder das Spielen auf riesigen Holztieren. Beim Beobachten auf einer Sitzbank wird mir einmal mehr klar: Das Tram führte zu einer Aufwertung der ganzen Stadt.

NADINE MASSHARDT, PRÄSIDENTIN «LÄBIGI STADT»

Impressum

Redaktion:
Jonas Hirschi (jh), Nadine Masshardt (nm),
Duscha Padrut (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