

# Die Zeitung.

Bern atmet auf! Seit kurzem ist der Bahnhofplatz für den öffentlichen Verkehr wieder geöffnet. Die Bauarbeiten schreiten bis jetzt nach Plan voran und die neue Platzgestaltung nimmt langsam aber sicher Konturen an. Ab April wird auch der Autoverkehr den Platz wieder kreuzen. Die definitive Schliessung für den motorisierten Individualverkehr ist derzeit leider nicht sofort umsetzbar. In den Hinterstuben wird aber fleissig an einer Volksinitiative für einen autofreien Bahnhofplatz gearbeitet (Seite 2).



Auch ein anderer Volksentscheid wartet nächstes Jahr auf uns: Geht es nach der «Bärenparking»-Initiative, sollen am Klösterlistutz rund 300 neue Parkplätze entstehen. Das Ansinnen widerspricht sämtlichen aktuellen Verkehrsvorgaben (siehe Haupttext nebenan).

Eine Volksentscheidung zum doppelstöckigen Wankdorfkreisel wird es, nachdem die Umweltorganisationen einen Kompromiss aushandeln konnten, nicht geben. Wir hoffen, dass die Vereinbarung griffig genug sein wird, um den befürchteten Mehrverkehr zu minimieren. Die weitere Entwicklung werden wir mit Argusaugen beobachten (Seite 4). Auf jeden Fall wird im kommenden Jahr die städtische Verkehrspolitik wieder im Fokus stehen – und «Läbige Stadt» wird dabei nicht fehlen!

*Evi Allemann,  
Präsidentin*

Wenn das Initiativkomitee für ein Bärenparking von einer «einzigartigen Flanierzone vom Bärengaben bis zum Bahnhof» spricht, tönt das durchaus verlockend. Schaut man aber genau hin, was die Initiative eigentlich will, stellt man rasch fest: Von begrüßenswerten Verkehrsberuhigungen in der Innenstadt ist nicht die Rede, sondern einzig davon, dass «die Stadt Bern die erforderlichen bau- und planungsrechtlichen Grundlagen schaffen soll, um ein öffentliches Parkhaus im Raum Bärengaben-Klösterli zu realisieren.» Das ist gleich mehrfach problematisch:

Wer zusätzliche Parkplätze baut, wird mehr Verkehr ernten. Genau dies will und muss die Stadt Bern mit ihren diversen klima- und verkehrspolitischen Zielen aber verhindern: Gemäss Energiestrategie soll der Motorisierte Individualverkehr (MIV) bis 2015 um 10% reduziert werden. Angesichts der Verkehrswachstumsprognosen



ist dies bereits ein sehr ehrgeiziges Ziel, welches nur durch ein Mobilitätskonzept erreicht werden kann, das unter anderem auf einer massiven Verkehrsreduktion, Anreizen zum Umsteigen auf den ÖV sowie der Förderung des Langsamverkehrs basiert.

Kommt dazu: Die Initiative will in ihrem Hauptpunkt die vor einem Jahr in Kraft gesetzte neue Bauordnung bereits wieder abändern: Die BO.06 sieht in Art. 64 Abs. 2 nämlich vor, dass Bauvorhaben, die nur oder vorwiegend die Bereitstellung von Parkraum bezwecken, nur an Autobahnein- und ausfahrten oder am Rand des Siedlungsgebiets bewilligt werden dürfen. Der Standort Bärengaben-Klösterli, der praktisch noch zur schönen

**Bärenparking: Statt konstruktiv**

**an Mobilitätskonzepten mitzu-**

**arbeiten, nehmen die Initianten**

**unter dem Deckmantel inner-**

**städtischer Fussgängerzonen**

**Mehrverkehr in Kauf.**

**Naturgesetz:  
Ein Parkplatz kommt  
selten allein.**

Altstadt gehört, erfüllt diese Kriterien nicht. Um die Parkplätze am Klösterlistutz ab Autobahn zu erreichen, müssten Wohnquartiere durchquert werden, was nicht nur die Anwohnerinnen und Anwohner mehr belastet, sondern auch den Ideen der «Wohnstadt Bern» widerspricht.

Offensichtlich glaubt ein Teil des Stadtberner Gewerbes immer noch an überholte Verkehrskonzepte, die auf MIV statt ÖV setzen. Gerade in der rot-grünen Stadt Bern mit fast 50% autofreien Haushalten hätten innovative Konzepte wie zum Beispiel ein kunden- und umweltfreundlicher Hauslieferdienst, eine autofreie Innenstadt als attraktive ShoppingMall oder ein geschicktes Marketing für «stressfreies Einkaufen ohne mein Auto» ein riesiges Potenzial.

(eva)

## Autofreier Bahnhofplatz: Eine Idee nimmt Gestalt an.



**Nobler Empfangsraum  
für Bahnreisende:  
Bubenbergrplatz  
um 1880 mit  
Springbrunnen**

Auch wenn man sich meist schnell daran gewöhnt, sind Verkehrsverhältnisse nicht in Stein gemeisselt, sondern gestaltbar und vom Zeitgeist abhängig. Dafür ist der Platz rund um den Bahnhof Bern eines der prominentesten Beispiele. Während er z. B. im 19. Jahrhundert den Bahnreisenden als edler Empfangsraum diente, wandelte er sich im 20. Jahrhundert mehr und mehr zur reinen Verkehrsfläche und 1970 wurden die letzten Fussgänger/innen gemäss den damals gängigen Visionen der autogerechten Stadt komplett in den Untergrund verbannt. Kurz darauf setzte bereits ein Umdenken ein und in der Innenstadt wurde der Verkehr massiv beruhigt.

In den 90er Jahren konnten mit der «Kurzfristigen Übergangslösung» (KÜL) auch die täglich über den Platz brausenden 33000 Autos auf 26000 reduziert werden.

Mitte der 90er Jahre wagte man, zunächst nur in einem vorsichtigen Pilotversuch, einen Fussgängerstreifen über den Platz zu legen. Entgegen den dramatischen Computersimulationen kam es nicht zum prognostizierten Verkehrskollaps. Ähnliches ist beim jetzigen unfreiwilligen «Verkehrsversuch» zu beobachten, der mit dem Umbau des Bahnhofplatzes verbunden ist: Die Messdaten des ersten halben Jahres sahen wie folgt aus: Ein Drittel des MIV verlagerte sich auf die kleine West-

## Das Zitat Wort für Wort

Während der Sänger **Peter Garrett** von Midnight Oil getreu seinem Song «How can we dance, when our earth is turning, how can we sleep, when our beds are burning» als neuer Umweltminister in Australien den Klimaschutz vorantreibt und damit Sicherheit und Frieden fördert, will Motor-Club-Rocker **Jimmy Hofer** lieber «läbä, win ig wott». Wichtig ist ihm, dass er am Schluss sagen kann:

«es het gfägt und die Biere habe ich bezahlt». Dass die externen Kosten seiner Harley, seines Cadillacs und seines Chrysler Voyagers nicht bezahlt sind, scheint ihn weniger zu kümmern, wie auch die Frage, ob es in der Matte Nachbarn gibt, die ab ein Uhr nachts ohne Motorenlärm schlafen möchten. Jimmy Hofer propagiert ein sicheres, sauberes Bern und meinte im Bund: «Generell müsste man so viel ändern, dass man ein Buch darüber schreiben könnte».

Wir meinen: Für die Sicherheit braucht es keine gesamtstädtische Broncos Security AG, sondern v.a. materielle Absicherung und Prävention. Straftaten sind in jedem Fall zu ahnden, ob es sich um Gewaltakte von Autonomen oder Zibelimäritchaoten, um Drogenhandel oder Tempoüberschreitungen handelt. Auch Körperverletzungen durch private Sicherheitsdienste sind strafbar. Und dass weder herumliegende Abfälle noch Offroader sauber sind, hatten wir schon. Wir hoffen deshalb für ein sauberes und sicheres Bern, dass es bei einem weiteren Buch bleiben wird.

(pad)

### I M P R E S S U M

#### Redaktion:

Evi Allemann (eva)  
Andrea Bauer (aba)  
Duscha Padrut (pad)

Herausgeber: «Läbigi Stadt»,  
Postfach 5504, 3001 Bern  
PC 30-569222-7  
Abo: Fr. 15.–

Druck: Hagi Druck Bern  
Erscheint vierteljährlich  
Auflage 1'100

[www.laebigistadt.ch](http://www.laebigistadt.ch)

## Der Klatsch Tratsch für Tratsch

In diesen grauen Tagen widmen wir uns der Zukunft: Gewiss ist es kein Zufall, dass der «Läbige Stadt»-Mitbegründer und heutige Kommunikationsleiter bei Tamedia **Christoph Zimmer** der Zwillingstradition bei «Läbige Stadt» treu bleibt. **Matilda Iphigenie** (2540 Gramm) und **Juliana Philea Zimmer** (3010 Gramm) kamen am 1. September 2007 um 19:45 bzw. 19:46 zur Welt und sind wohlauf und munter. Termingerech ist auch der neue multifunktionale Veloanhänger eingetroffen, in dem die beiden nun dick verpackt



spazieren gefahren werden – vorerst noch ohne Velo. Das optional dazu erhältliche Skiset haben Zimmers noch nicht bestellt, das Projekt Zelten im Schnee mit Kleinkindern ist jedoch auf der Traktandenliste. Dann ein erstes Einerli: **Louis James Senn**, geboren am 19. August 2007, verdankt seinen zweiten Vornamen dem Geburtsjahr 007 und wird hoffentlich nur die Liebe zu den schönen Frauen, nicht aber zu den schnellen Autos annehmen. Louis James ist der Sohn von **Brigitte Schaffner** und unserem Revisor **Stefan Senn**, der seit den Gründerjahren bei «Läbige Stadt» aktiv und beruflich in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen verkehrspolitisch tätig ist. Weitere Einerli in der nächsten Ausgabe. (pad)

tangente (durch das Bahnhofparking), ein Drittel verteilt sich auf die Umfahrungsstrassen via Länggasse und ein Drittel ist spurlos verschwunden. Ob dieses Verschwinden ein Umsteigeeffekt ist, ist noch offen.

Jedenfalls blieb auch diesmal der Verkehrskollaps aus und die Leute haben sich rasch an die ungewohnte Situation angepasst. Trotz der schwierigen Verhältnisse, die der Umbau mit sich brachte, wird man vor allem auch jetzt, da die Tram- und Buslinien wieder in Betrieb sind, zumindest erahnen können, wie es wäre, wenn es beim Bahnhof genug Platz für die 150000 Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Bus, Tram, Taxi und Velofahrende hätte. «Läbige Stadt» prüft deshalb mit den Bündnispartnern eine Initiative für einen autofreien Bahnhofplatz. Auch wenn dies nicht von heute auf morgen und nur mit umfassenden Begleitmassnahmen möglich ist, die Zeiten wandeln sich und es ist wichtig, dass wir uns heute fragen, welchen Verkehr wir in dieser Stadt in Zukunft möchten. Fortsetzung folgt!

(pad)

## Wankdorfkreuzung: Zähneknirschend Kompromiss akzeptiert.

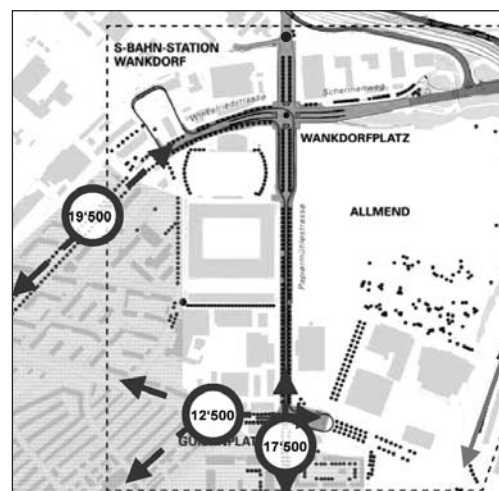
IG Velo, «Läbige Stadt» und VCS haben sich mit einer Beschwerde gegen den überdimensionierten und viel zu teuren Wankdorfkreisel gewehrt. Ziel der Beschwerde war es, in «echten» Verhandlungen substantielle Verbesserungen für Umwelt und Quartierbevölkerung zu erreichen. Wirklich verhindern liess sich das Projekt nicht mehr, da der rechtliche Spielraum eng war und politisch eine erdrückende Mehrheit sich von der Lobbyarbeit des Kantons hat überzeugen lassen.

Die beteiligten Organisationen akzeptieren grundsätzlich, dass eine Nutzungsverdichtung in sehr gut mit dem öV erschlossenen Räumen wie dem ESP Wankdorf umweltpolitisch sinnvoll ist und dass damit auch Mehrverkehr entsteht.

Wir sind aber gleichzeitig der Überzeugung, dass auch eine verdichtete Nutzung umwelt- und quartierverträglich erschlossen werden muss.

Mit der Vereinbarung haben wir dies soweit möglich verbindlich festgeschrieben:

- Auf der Bolligenstrasse wird während der Bauphase ein durchgehender Radstreifen markiert. In der Gegenrichtung dürfen Velos das bestehende Trottoir befahren, für die Fussgänger wird ein neuer Weg erstellt. Kanton und Stadt Bern verpflichten sich, bis 2011 ein baureifes Projekt für die definitive, velosichere Umgestaltung der Bolligenstrasse zwischen Mingerstrasse und Schermenweg auszuarbeiten.
- Erstmals ist für ein Strassenbauprojekt ein «Fahrten-



**Wankdorfkreisel:  
Fahrtenkontingente  
regulieren das  
Verkehrsaufkommen.**

kontingent» festgelegt worden: Die maximal zulässige Anzahl Fahrten auf den angrenzenden Strassen im Berner Nordquartier ist als Auflage zum Strassenplan verbindlich auf maximal 49 500 pro Tag festgelegt und damit gegenüber den Prognosen stark reduziert worden.

■ Stadt und Kanton Bern anerkennen, dass bis zum Jahre 2015 die Immissionsgrenzwerte der LRV für NO<sub>2</sub> und Feinstaub (PM10) entlang aller Strassenzüge im Nordquartier eingehalten werden sollen.

■ Werden diese beiden Ziele nicht erreicht, müssen Massnahmen zur Verkehrsreduktion ergriffen werden.

Dank der erreichten Verbesserungen konnten die schlimmsten negativen Auswirkungen dieses fragwürdigen Strassenbauprojektes verhindert werden. Mit dem «Fahrtenkontingent für ein Strassenprojekt» ist sogar eine neue Lösung gegen das ungebremste Verkehrswachstum «geboren» worden.

*Hannes Meuli*

*Co-Präsident VCS Regionalgruppe Bern*

## National- und Ständeratswahlen vom 21. Oktober

Die Vertreterinnen und Vertreter einer verantwortungsvollen Umweltpolitik gingen nicht eben gestärkt aus den letzten eidgenössischen Wahlen hervor. Die Bilanz der Mitglieder von «Läbigi Stadt» fällt aber dennoch positiv aus:

Alle Bisherigen, die wieder angetreten sind, wurden gewählt. Herzlich gratulieren dürfen wir unserer Präsidentin **Evi Allemann** (SP) zu ihrem sensationellen Wiederwahlergebnis! Ebenso gratulieren wir den Bisherigen **Ursula Wyss** (SP), **Franziska Teuscher** und **Therese Frösch** (beide GB) zu ihrer Wahl in den Nationalrat sowie **Simonetta Sommaruga**, die mit einem Spitzen-Resultat als Ständerätin bestätigt wurde. Weiter gratulieren wir Vorstandsmitglied **Nadine Masshardt** (SP), die infolge des Sitzverlustes der SP den Sprung in den Nationalrat knapp verpasste sowie **Michael Aebersold** (SP), der in der Stadt und Region Bern ein erfreuliches Ergebnis verbuchen kann.

*(aba)*

### Jahresversammlung 2008

27. Februar 2008, 19 Uhr,  
im Politforum des Käfigturms.

Einladung folgt im Januar mit separater Post.

#### Ich will

- «Läbigi Stadt. Die Zeitung.» abonnieren (für 15.–).
- Mitglied des Vereins «Läbigi Stadt» werden (Nicht-Verdienende 20.–, Verdienende 30.–).
- aktiv werden. Nehmt mit mir Kontakt auf.

#### Bitte zurücksenden an:

«Läbigi Stadt», Postfach 5504, 3001 Bern  
oder per mail an: [info@laebigistadt.ch](mailto:info@laebigistadt.ch)

## Die Stimme aus Budapest

Ende Jahr geht mein Budapest-Aufenthalt zu Ende. Verkehrspolitisch habe ich hier eher gelernt, wie man es nicht machen soll: Die Autos stauen sich überall, parkiert wird auch auf dem Trottoir, so dass mit Velo oder Kinderwagen oft kein Durchkommen ist. Historische Gebäude sollen für Parkhäuser abge-



Foto: Alex Fischer

brochen, Baumalleen – wegen den störenden Wurzeln für Tiefgaragen – gerodet werden. Bei der Bahn wird gestreikt, weil die Regierung 38 Linien stilllegen will. Wie in anderen Transitionsländern auch ist eine nachhaltige Verkehrspolitik angesichts des wirtschaftlichen Nachholbedarfs nicht so hoch im Kurs.

Zweimal im Jahr aber ändern sich die Machtverhältnisse: Mehr als 30 000 Velofahrende treffen sich für ein Critical Mass quer durch die Stadt mit anschliessendem Velostemmen. Dabei sorgen Hunderte Freiwillige zusammen mit der Polizei für Sicherheit. Diesen Elan der Velobewegung werde ich gerne in die Schweiz mitnehmen, auch für meine neue Aufgabe als Verantwortlicher Politik beim WWF Schweiz.

*Alex Fischer*

*ehem. Vorstandsmitglied, arbeitet seit 2005 an der Central European University in Budapest und kehrt für die Liebe und den WWF zurück in die Schweiz.*

P.P.

3001 Bern

Postfach 5504, 3001

Bern

Adresse: