



Was bringt das «Zähni-Tram» der Stadt Bern?



2010 transportierte BERN-MOBIL vier Millionen Personen mehr als im Vorjahr. Eine Wende ist nicht in Sicht und die Kapazitätsgrenzen der Verkehrsinfrastrukturen werden absehbar. Hautnah zu spüren bekommt das zum Beispiel jene Stadtbernerin, die sich zur Hauptstosszeit mit ihrem Kinderwagen am Zytglogge in den 10er-Bus quetscht und dabei böse Blicke ertragen muss. 2005 wurde im Agglomerationsprogramm aufgezeigt, wie in der Region Bern in 20 Jahren der Verkehr umweltverträglich funktionieren soll und wie die prognostizierten Mobilitätsbedürfnis-

se vermehrt mit dem öffentlichen Verkehr befriedigt werden können. Gestützt darauf haben die Stadt Bern, die Gemeinden Köniz und Ostermundigen und die Region Bern-Mittelland unter der Federführung des Kantons das Projekt «Tram Region Bern» gestartet. Ziel ist die Umstellung der Buslinie 10 auf Trambetrieb sowie die Verlängerung der Tramlinie 9 in Wabern. In den vergangenen 18 Monaten wurde das Vorprojekt erarbeitet. Angesichts der publik gewordenen Kosten von 550 Millionen Franken herrscht in der Öffentlichkeit eine gewisse Ernüchterung.

Insbesondere in der Stadt fragt man sich, welchen Nutzen das neue Tram der Stadtbevölkerung tatsächlich bringt. Die zuständige Gemeinderätin Regula Rytz ist von der Notwendigkeit neuer Tramlinien überzeugt: «Alle Prognosen sagen beim Verkehr in der Region Bern ein starkes Wachstum bis 2030 voraus. Wenn wir die Lebensqualität in der Stadt erhalten wollen, müssen wir auf die konsequente Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs setzen. Das Projekt «Tram Region Bern» ist für diese Strategie ein wichtiger Baustein. In der Innenstadt muss

Der Standpunkt



FRÜHLINGSDUFT liegt in der Luft, die Sonne schickt ihre ersten wärmeren Strahlen und frische Leichtigkeit liegt über Bern. Das ist Aufbruchstimmung – und dazu passt, dass unsere Zeitung nach über zehn Jahren in einem neuen Design und mit neuen inhaltlichen Rubriken daher kommt. Dem Atelier Müller Lütolf sei Dank, dass du heute ein neugestaltetes Produkt in den Händen hältst! Aufbruch herrscht aber auch im Vorstand: Vier Vorstandsmitglieder treten ab, vier kommen neu dazu und auch im Präsidium gibt's eine Stabübergabe: Ich trete nach sieben läbigen Jahren zurück und freue mich, das Wirken von «Läbige Stadt» künftig als Aktionsteilnehmerin oder Zeitungsleserin verfolgen zu können. Abgeben, wenn andere aufbrechen – das ist ein wunderbarer Abschied! Ich möchte allen ganz herzlich danken, die in den letzten Jahren aktiv mitgemacht haben bei unzähligen Aktionen und anderen Aktivitäten von «Läbige Stadt» und so unseren Verein läbig gehalten haben. Und so herzlich ich mich bedanken möchte, so viel Geist, Ideenreichtum und politischen Erfolg wünsche ich der neuen Crew um Nadine Masshardt, die künftig die Geschicke von «Läbige Stadt» leiten wird.

Evi Allemann, abtretende Präsidentin «Läbige Stadt»

Impressum

Redaktion:
Evi Allemann (eva), Muriel Riesen (mr),
Marc Gebhard (geb), Jonas Hirschi (jh),
Remo Goetschi (rg), Nadine Masshardt (nm)

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

Grafik: muellerluetolf.ch
Druck: Hagi Druck Bern
Erscheint vierteljährlich
Auflage: 1000

www.laebigistadt.ch

es aber noch nachgebessert werden.» Wichtig sind Regula Rytz auch die Möglichkeiten zur Aufwertung des öffentlichen Raumes. So kann mit «Tram Region Bern» zum Beispiel der Eigerplatz – heute eine Verkehrsdrehscheibe und ein «städtebaulicher Unort» – zu einem Quartierzentrum für die Bewohnerinnen und Bewohner des Mattenhofs umgebaut werden. Zudem müssen die Haltestellen dringend behindertengerecht gestaltet werden.

Zu Reden geben verkehrspolitische Nebenschauplätze. So bedauert auch Regula Rytz, dass auf der Viktoria- und der Ostermundigenstrasse wegen des Tramprojekts die Alleen ersetzt werden müssen. Sie weist aber darauf hin, dass hier in den nächsten Jahren mit oder ohne Tram ohnehin eine Strassensanierung bevorsteht, welche die Alleen stark tangieren wird. Gemäss Regula Rytz zeigt ein Blick in die Geschichte der Stadtentwicklung, dass sich Strassen und Alleen immer wieder gewandelt haben. Auch beim Umbau des Bahnhofplatzes

oder beim Tram Bern West mussten Bäume ersetzt werden. Es wurden aber jeweils mehr Bäume neu gepflanzt.

Dem Gemeinderat ist es ein wichtiges Anliegen, die hohe Belastung der Innenstadt durch den öffentlichen Verkehr zu reduzieren. Im Rahmen von «Tram Region Bern» ist dazu eine Zweckmässigkeitsbeurteilung in Auftrag gegeben worden, welche bis im Frühling 2012 Lösungen für eine zweite Tramachse durch die Innenstadt aufzeigen soll. Damit könnte der Tramverkehr in den Hauptgassen reduziert und die Fahrplanqualität zwischen dem westlichen und dem östlichen Teil des Tramnetzes verbessert werden.

«Tram Region Bern» nützt also nicht nur Köniz und Ostermundigen. Auch der eingangs erwähnten Stadtbernerin mit dem Kinderwagen wird das Mobilsein erleichtert: Sie kann sich dannzumal frohen Mutes auch zu Stosszeiten auf den 10er wagen.

VORSTAND «LÄBIGI STADT»

Unsere Ziele im neuen Jahr

An der Jahresversammlung wurde rege über die Jahresschwerpunkte diskutiert. Mit dem Ziel einer attraktiven Tramstadt, wird sich «Läbige Stadt» vor allem für ein 10er Tram von Köniz nach Ostermundigen engagieren. Die Erinnerung an die Widerstände gegen das Tram Bern West und die aktuellen Diskussionen um das «Quietschtram» und die Tramstaus in der

Innenstadt, lassen vermuten, dass noch viel Überzeugungsarbeit zu leisten ist.

Das Ziel einer umweltfreundlichen und autofreien Siedlung auf dem Viererfeld/Mittelfeld bleibt ein Jahresschwerpunkt. Nachdem «Läbige Stadt» 2010 an den drei Vorgesprächen teilgenommen hat, wollen wir das etwas festgefahrene Projekt nun mit neuen Ideen vorantreiben. (mr)



Der städtische Teil des Viererfelds: möglicher Standort für die erste autofreie Siedlung.



«TRAMWAND»

Das Zitat

DER «ROBIN HOOD der Autofahrer» hat uns alles vermässelt. Sein uneigennützig (Herr Hood verkauft Autos) «Volksvorschlag» hat trotz unseres Ecotax-Flyers eine Mehrheit überzeugt. Allerdings nur knapp, weshalb die Jungen Grünen eine Nachzählung verlangten. Der «Bund» berichtete tags darauf, dass bei solch kleinen Differenzen das Ergebnis im Falle einer Nachzählung mit einer Wahrscheinlichkeit von praktisch «eins zu eins» (100%, Anm. d. R.) kippen werde. Es fiel mir wie Schuppen von den Augen: man hätte nur die Tore nachzählen müssen und YB wäre Meister geworden! Wenn man sich beim Argumentieren leichtsinnig der Logik bedient, kann der Schuss nach hinten losgehen. Die Stadtberner SVP hat diese Erfahrung gemacht (oder macht sie hiermit). Velo-Schnellrouten findet sie schlecht, denn die «unterbruchsfreie Fahrt [...] für bloss eine Gruppe von Verkehrsteilnehmern» sei stossend. Dass sich die SVP damit gegen Autobahnen ausgesprochen hat, war kaum beabsichtigt. Auch andere Parteien haben mit Inkonsistenzen zu kämpfen. Der «Bund» enthüllte, dass zwei SP-Regierungsräte – etwas entgegen der Parteilinie – täglich mit dem Auto zur Arbeit fahren. Herr Perrenoud erklärte sich mit seinen «vielen Verpflichtungen», während Herr Rickenbacher an einem Ort mit «schlechtem öV-Anschluss» wohnt. «Die Agglomeration reicht heute, soweit das Auto fährt», schrieb der «Stadtwanderer» Benedikt Loderer jüngst zu diesem Thema. (rg)

Nadine Masshardt ersetzt Evi Allemann

Alle Jahre wieder wird der Vorstand neu bestellt. Dabei kommt es immer wieder zu kleineren oder grösseren Wechseln. Diesmal war der Aderlass an der Jahresversammlung gross: Nach zwölf Jahren sehr aktiver Mitarbeit im Vorstand ist SP-Grossrat Michael Aebersold zurückgetreten. Auch Beni Hirt und Katrin Haltmeier haben den Vorstand verlassen. Ihnen allen herzlichen Dank für ihre engagierte Mitarbeit. Im Zentrum stand aber der Wechsel an der Spitze von «Läbigi Stadt»: Evi Allemann, die seit Anfang 2004 mit viel Herzblut und ehrenamtlichem Engagement den Anliegen von «Läbigi Stadt» ein Gesicht gab, viel öfter aber noch wertvolle Hintergrundarbeit leistete, gab das Präsidium nach sieben Jahren ab. Die neue Präsidentin ist Grossrätin Nadine Masshardt. Sie war in den letzten vier Jahren Medienverantwortliche von «Läbigi Stadt» und ist eine hervorragende Garantin dafür, dass «Läbigi Stadt» weiterhin hoch

engagiert geführt wird und erfolgreich für mehr Lebensqualität und weniger Verkehr in den Wohnquartieren eintritt. Dies gilt bestimmt auch für die neuen Vorstandsmitglieder Leyla Gül, Kathrin Balmer, Stefan Müller und Thomas Wingeier. Ihnen und uns allen einen guten Start in die neue Ära von «Läbigi Stadt»! (geb)



Ideale Nachfolge: Evi übergibt das Präsidium an Nadine.

Die Frage zum Thema

«Warum fahren Sie mit dem Auto in die Stadt?»

«Wir sind zu faul.»

DIETHELMS, MÜNCHENBUCHSEE



«Ich habe die falschen Schuhe angezogen, um mit dem Bus zu reisen.»

NOELIA, OSTERMUNDIGEN

«Mein Gepäck ist zu schwer für den Zug!»

ANDREA, BASEL



«Mit dem Auto kann ich bis in die Stadtmitte fahren.»

CLAUDIA, LIEBEWIL

(jh)

Die Klatschspalte

IM FEBRUAR erschütterte eine hässliche Geschichte den Grossraum Bern. Vier 18-jährige Schüler des Gymnasiums Köniz-Lerbermatt wurden während einer Exkursion in Berlin verhaftet. Laut Polizei haben sie ein Paar beraubt. Pikant daran – gleichzeitig befand sich unser Vorstandsmitglied **Jonas Hirschi**, ebenfalls Schüler des besagten Gymnasiums, auf einer Exkursion in Berlin. Niemand aus dem Vorstand wäre auf die Idee gekommen, der friedliebende Jonas könnte etwas damit zu tun haben. Doch gespannt warteten wir an der nächsten Sitzung auf seine Erzählungen. Allerdings gab sich Jonas wortkarg – er könne nichts Näheres sagen, sei er doch nicht Augenzeuge gewesen und ausserdem würden die Ermittlungen noch laufen. Schade: Einmal so nah an einer Boulevardgeschichte und dann doch keine Details für die Klatschspalte...

Genauer dafür die Angaben zum Sohn von **Evi Allemann** und **Marc**

Gebhard: Einen Tag vor Gebis Geburtstag kam am 22. Dezember 2010 der kleine Eliot zur Welt. Das ist hoch erfreulich, auch wenn Eliot der Grund sein dürfte, wes-

halb Evi das Präsidium von «Läbige Stadt» nun an Eliots Gotte **Nadine Masshardt** abgegeben hat.



P.P.
3001 Bern
Postfach 5504
3001 Bern

Matte-Quartier: Ende des Poller-Streits?

Nach jahrelangen Streitereien können die Matte-BewohnerInnen endlich auf eine Verbesserung hoffen. Der Gemeinderat und der Matte-Leist haben sich auf einen Kompromiss geeinigt, um das Durchfahrtsverbot wenigstens vor 9 und nach 17 Uhr sowie am Sonntag durchzusetzen. Im Sommer soll das Baugesuch für einen «Poller light» vor der Jugendherberge publiziert werden. Aram Melikjan, Geschäftsführer des Matte-Ladens und Vorstandsmitglied des Leists, kämpft seit Jahren für weniger Durchgangsverkehr in der Matte.

Aram, ist der Poller-Streit nun beendet?

Aram: Nicht ganz. Gewisse Leute werden auch diese Lösung aus Prinzip wieder mit Einsprachen bekämpfen. Aber der Kompromiss findet in der Matte eine breite Zustimmung.

Bist Du damit zufrieden?

A: Ganz glücklich bin ich damit natürlich nicht. Aber nach all den Streitereien habe ich den Kompromiss unterstützt.

Wird der Durchgangsverkehr die Matte tagsüber weiterhin stark belasten?

A: Ja, aber ich hoffe, dass der Verkehr

um 10-20% abnehmen wird. Wenn es am Abend und am Wochenende ruhiger ist, sind die Leute zudem eher bereit, den Verkehr in der übrigen Zeit zu ertragen.

Profitiert der Matte-Laden eigentlich auch vom Durchgangsverkehr?

A: Vom Durchgangsverkehr nicht. Aber es gibt schon Leute, die vom Marzili kommend mit dem Auto bei uns einkaufen.

Bei der Standortwahl des Pollers wurde darauf geachtet, mögliche Einsprache-Gründe auszuschliessen. Man musste u.a. auf Hochwasserschutz, Wendeplätze und Parkplätze Rücksicht nehmen. Den Poller in der Mitte der Matte zu platzieren, hält Aram Melikjan für keine gute Idee. Damit der Poller nicht einfach umfahren werden kann, wäre ein zweiter Poller in der Wasserwerksgasse nötig. Angesichts der hohen Kosten von ca. 70 000.– pro Poller keine realistische Lösung.

Der Hochwasserschutz wird noch weitere bauliche Veränderungen in der Matte nötig machen. Wer weiss, vielleicht kann man dereinst an der heute viel befahrenen Aarstrasse am Wasser sitzen und die Abendsonne geniessen. (rg)

Die Stimme aus Belgrad

DIE DREI most frequently asked questions:

Fussgängerzonen. Die *Knez Mihajlova* und der *Trg Republika* sind an sonnigen Abenden (also fast immer) menschenüberströmt und gleichen einem Modedefilée. Am *Obiličev* venac gehen Teenagers aus; in der *Nušičeva* finden sich Strassenkaffees; in der *Skadarlija* Folklore. Lieferantenfahrten und parkende Gewerbler wie in Bern sucht man vergeblich.

Per Velo. Die (ost-)europaweit genialste Einfallsrouten in eine Grossstadt, von Süden entlang dem Sava-Fluss über die alte Strasse und einen Veloweg bis an den Fuss der Kalemegdan-Burg in der Altstadt. Seit kurzem wirbt das Tourismusbüro für einen internationalen Donau-Radweg – zuvor war die West-Ost-Achse durch Belgrad kein Velospass.

Balkanraser. Verkehrsregeln gelten nicht so strikt. Zweimal hatte ich persönliche Einblicke. Am Flughafen prahlten Schweizer Feriengäste, sie hätten über Land 150 Sachen hingelegt



Recycling: ein Basler Tram in Belgrad.

– auf Serbokroatisch. Ein andermal fuhr mich ein BMW in Belgrad auf dem Velo über den Haufen – Fahrerflucht mit Wiener Kennzeichen. Vor allem fällt mir dazu aber der Tod zweier Unbeteiligter bei einem illegalen Rennen durch Mazedonien ein, der «Gumball 3000 Rally». Am Steuer sass der britische Millionär Nick Morley. Balkanrasen ist kein kulturgebundenes, sicher aber ein subkulturelles Phänomen.

DANIEL BOCHSLER