

Die Zeitung.

Der Winter war lang, kalt und luftverschmutzt. Allein in Bern wurde der Tagesgrenzwert für Feinstaub in diesem Winter bereits über 30-mal überschritten, obwohl die Luftreinhalte-



Gesetzgebung nur eine einzige Überschreitung pro Jahr erlaubt. Der Hauptartikel zeigt eine aktuelle Übersicht. Die Massnahmen, hauptsächlich beim motorisierten Individualverkehr, sind dringend: Der Mensch braucht zum Leben gesunde Luft. Noch immer ist jedoch sowohl im städtischen Raum als auch entlang der grossen Strassenachsen die Luftverschmutzung sehr hoch. Das gefährdet nicht nur die Gesundheit, sondern ist auch ein leider noch weitgehend unerforschter Faktor für den Klimawandel. An der Jahresversammlung blickten wir auf ein erfolg- und ereignisreiches Jahr zurück, wählten drei neue Vorstandsmitglieder und setzten die Jahresschwerpunkte 2009 fest: In den kommenden Monaten wollen wir das Anliegen einer autofreien Innenstadt vorantreiben, die Verkehrsberuhigung in den Quartieren vorwärts bringen sowie die Abstimmung über einen autofreien Bahnhofplatz gewinnen (mehr dazu auf S. 3 und 4). Ich freue mich, mit euch ins neue Vereinsjahr zu steigen – mit ambitionierten Zielen, einem tollen Vorstandsteam und viel Motivation!

*Evi Allemann
Präsidentin*

Der Winter war lang und Feinstaub war im Gegensatz zu früheren Jahren in den Medien kaum ein Thema. Dabei wurden die Grenzwerte auch dieses Jahr deutlich überschritten. Diesen Februar zog der Kanton Bern Bilanz über die Luftbelastung im Jahr 2008. Während ausserhalb der Ballungsräume die Grenzwerte mehrheitlich eingehalten werden, ist die Feinstaubbelastung entlang der grossen Strassen und in den Städten weiterhin ein Problem. In der Stadt Bern wurde der gesetzlich erlaubte Feinstaub-Jahresmittelwert von 20 Mikrogramm pro m^3 deutlich überschritten. Die Messstation beim Bollwerk zeigte im Durchschnitt $28\mu g/m^3$, diejenige an der Brunngasshalde $21\mu g/m^3$. Der Tagesgrenzwert, also der erlaubte Durchschnittswert während 24h, beträgt laut der schweizweit verbindlichen Luftreinhalte-Verordnung $50\mu g/m^3$. Er darf während höchstens eines Tages pro Jahr überschritten werden. Am Bollwerk war dies jedoch an 29 und an der Brunngasshalde an 16 Tagen des Jahres der Fall. Das Bollwerk-Gebiet ist bezüglich Luftverschmutzung bekanntlich der «Schandfleck» von Bern.

Seit die eidgenössische Luftreinhalte-Verordnung 1986 in Kraft getreten ist, hat die Feinstaubbelastung in der Stadt Bern bis 2001 stetig abgenommen. Seit 2002 ist – abgesehen von wetterbedingten Schwankungen – jedoch keine Abnahme mehr zu beobachten. Der Kanton Bern will den 2001 eingeführten «Massnahmenplan Luftreinhaltung» weiterhin konsequent umsetzen. Ob dieser Plan ausreicht, um auch in den Städten eine dauerhafte Einhaltung der Grenzwerte zu erreichen, ist angesichts der letzten Jahre fraglich. Immerhin hat der bernische Regierungsrat Ende 2006 zusätzliche Sofortmassnahmen beschlossen, die bei ausserordentlicher Luftbelastung durch Feinstaub getroffen werden können. So wird die Bevölkerung informiert und zu freiwilligen Massnahmen aufgerufen, sobald der Tagesgrenzwert während mehrerer Tage um das 1.5-fache überschritten wird (geschehen im Februar 2008). Für ein Cheminée-Verbot und Tempo 80 auf Autobahnen braucht es eine 2-fache Überschreitung. Bei

Feinstaub-Bilanz nach

einem kalten Winter: trotz

Massnahmeplänen ist keine

Verbesserung in Sicht.

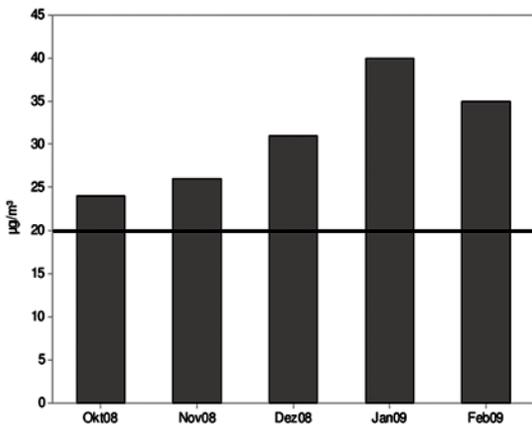
Ungesunde Verkehrssituation: Was das Ozon im Sommer, ist der Feinstaub im Winter.



Als **Feinstaub** bezeichnet man feine Schwebeteilchen mit einem Durchmesser von weniger als 10 Mikrometer. Die oft verwendete Abkürzung PM10 steht dabei für «Particulate Matter». Partikel mit weniger als 2.5 Mikrometer Durchmesser werden als PM2.5 bezeichnet. Diese Kleinpartikel gelangen bis in die Lungenbläschen und können Atem- und Herzerkrankungen und Krebs auslösen. In der Schweiz macht PM2.5 70-80% des gesamten Feinstaubes aus. Bisher ging man davon aus, dass die Verursachung von Feinstaub zu 37% auf die Landwirtschaft, zu 29% auf den Verkehr, zu 27% auf Industrie und Gewerbe und zu 7% auf die Haushalte entfällt. Gemäss einer im Januar von der Universität Bern publizierten Studie müssen diese Anteile jedoch neu untersucht werden. Insbesondere der Einfluss von Holzverbrennungen wurde wahrscheinlich unterschätzt.

3-facher Überschreitung kann der Regierungsrat ein Einsatzverbot von Dieselfahrzeugen und -maschinen ohne Partikelfilter erlassen. Weiter wendet sich der Kanton monatlich mit einem «Luft-Tipp» an die Bevölkerung. «Läbige Stadt» veröffentlicht diesen künftig auch auf seiner Homepage.

Die Verantwortung für saubere Luft liegt jedoch nicht nur beim Kanton. Die Stadt Bern arbeitet derzeit an



einem «Aktionsplan zur Luftreinhaltung». Dieser wird dem Stadtrat (und hoffentlich bald der Öffentlichkeit) in den nächsten Wochen vorgelegt. Auf Bundesebene werden Rechtsgrundlagen und Anforderungen an sogenannte Umweltzonen geprüft. In diesen Zonen sollen nur noch Fahrzeuge zugelassen sein, die strenge Umweltstandards erfüllen. Im Berner Stadtrat setzen sich unsere Vorstands-

mitglieder Urs Frieden und Beni Hirt für die Einführung von Umweltzonen ein. Konkrete Massnahmen sind jedoch noch keine in Sicht. Der Gemeinderat verweist hauptsächlich auf übergeordnetes Recht und auf den oben erwähnten, überfälligen Aktionsplan.

Während Feinstaub vor allem im Winter ein Problem ist, enthält die Luft im Sommer oftmals zu viel Ozon. Die Ursachen sind zum Teil die gleichen. Nur rund die Hälfte des Feinstaubes stammt direkt aus den Emissionsquellen. Die andere Hälfte, der sogenannt sekundäre Feinstaub, bildet sich in der Atmosphäre durch chemische Reaktionen aus gasförmigen Schadstoffen, darunter Stickoxide und Schwefeldioxid, die zu einem grossen Teil aus dem Strassenverkehr stammen. Stickoxide gehören ebenfalls zu den Vorläufersubstanzen des Ozons. Eine Reduktion des motorisierten Personenverkehrs führt demnach im Winter wie auch im Sommer zu sauberer Luft.

Remo Goetschi
Vorstandsmitglied

Quellen: Bundesamt für Umwelt, Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Bern (beco), Amt für Umweltschutz der Stadt Bern, Sönke Szidat: Sources of Asian haze (Science 323, 470-471, 2009).

Das Zitat Wort für Wort

«kiss & ride» heisst ein Modell für Kurzzeitparkplätze, das auch bei der neuen Schanzenpost umgesetzt werden soll. Sie wird ab 2010 gebaut und soll den Westteil des Berner Bahnhofs attraktiver machen. Die Post sieht in «kiss & ride» die perfekte Lösung «für alle, die Verwandte, Freunde oder Bekannte mit dem Auto auf den Zug bringen.» Dass dies das Ende aller langen und emotionalen Abschiede bedeutet, ist unwahrscheinlich. Allerdings ist es deutlich erkennbar: Die Post setzt auf das Prinzip: Zeit ist Geld. Vielleicht ist es ein ungünstiger Zeitpunkt, um Philosophien aus der Wirtschaft zu kopieren, doch dort ist dieses Modell alltäglich: «hire & fire» oder «trial & error» sind Beispiele für die kurzfristigen Philosophien der Wirtschaft. Da muss man nicht lange Grübeln, wie das mit der aktuellen Wirtschaftssituation zusammenhängt.

Allerdings werden durch den Umbau der Schanzenpost auch viele Vorteile geschaffen:

Bern bekommt ein infrastrukturell verbessertes Stadtzentrum, welches Platz für die rund 500 000 PendlerInnen verschafft. Zudem werden die Fussverbindungen verbessert, d.h. in Zukunft wird es einfacher, von der «Welle» zum Nordteil des Bahnhofs zu gelangen.

Und so können wir uns auf die neue Schanzenpost freuen, trotz den neuen Kurzzeitparkplätzen,

die sich hinter dem abstrakten Begriff «kiss & ride» verstecken.

(jhi)

I M P R E S S U M

Redaktion:

Evi Allemann (eva)
Marc Gebhard (geb)
Remo Goetschi (therock)
Jonas Hirschi (jhi)
Duscha Padruitt (pad)
Muriel Riesen (mr)

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

Grafik: muellerluetolf.ch
Druck: Hagi Druck Bern
Erscheint vierteljährlich
Auflage: 1 100

www.laebigstadt.ch



Der Klatsch Tratsch für Tratsch

Unterwegs sein hat viele Facetten: Vorstandsmitglied **Michael Aebersold** trainierte anfangs März in der Toscana für einen Marathon. Ist er deswegen be-



reits ein Toskana-Linker? Oder soll man ihn zu den Wellness-Sozis rechnen? Wir wissen nur, ein Cüplisozialist ist er sicher nicht. **Aline Trede**, aufstrebendes Jungtalent der jungen Grünen, mit 25 bereits Vizepräsidentin der Grünen Schweiz und derzeit Leiterin der Kampagne «Initiative für den öffentlichen Verkehr» beim VCS, fährt dafür gerne parteiübergreifend Schlittschuh auf dem Bundesplatz. Selbst Offroadfanatiker **Jimmy Hofer** war davon sehr angetan und liess sich von der jungen Grünen sicher übers Glatteis ziehen. Schade, dass sich so was nicht auch im Rat machen lässt. Als Mitglied der Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün nahm Stadtrat Hofer an einem Ausflug nach Genf teil – und reiste gemeinsam mit allen anderen im Zug an. Aus gut unterrichteter Quelle war zu erfahren, dass er und Kollege Hess für die Rückreise mindestens eine Viertelstunde vor Zugsabfahrt zum Perron eilen wollten, ein bekanntes Syndrom von «Fast-nie-Zugfahrern». Mit etwas Übung kommt das bestimmt gut.

(pad)

Das 15-jährige Jubiläum von «Läbige Stadt» wird uns insbesondere dank der in Rekordzeit eingereichten Initiative «Für einen autofreien Bahnhofplatz», dem deutlichen Nein der Stadtberner Bevölkerung gegen das geplante Bärenparking und der inspirierenden Exkursion in die Modellstadt Freiburg im Breisgau in Erinnerung bleiben.

Das Engagement von «Läbige Stadt» zeichnete sich auch im Jubiläumsjahr durch den bewährten Mix aus witzigen Aktionen und politischen Forderungen aus. Die Video-Aktion «Frozen» und das musikalische Ereignis «Zukunftsmusik» auf dem Bahnhofplatz sowie der Auftritt im Tierkostüm am Bärengraben wurden von Passanten wie auch von den Medien positiv aufgenommen. Auf der politischen Ebene sind vor allem die Mitarbeit bei der Bahnhofplatz-Initiative, im Komitee «Bärenparking Nein» und in der Mobilitätskonferenz, sowie die interfraktionelle Interpellation «Illegales Parkieren statt läbige Altstadt» von «Läbige Stadt» – Vorstandsmitgliedern im Stadtrat zu erwähnen. Wichtig für die Erfolge von «Läbige Stadt» ist jedoch auch die Hintergrundarbeit, die den Forderungen mehr Gewicht verleiht. Das Konzept «Läbige Innenstadt» haben wir durch die Überprüfung alternativer Verkehrswege des ÖV und das Sammeln und Prüfen neuer Inputs z.B. aus Freiburg im Breisgau vorangetrieben. Zur Hintergrundarbeit zählt auch der Augenschein vor Ort, um die Einhaltung der Vereinbarung mit dem Gemeinderat in der ganzen Stadt zu überprüfen und das Beobachten der Fortschritte betreffend Verkehrsberuhigungen in den Quartieren, primär in der Länggasse und im Breitenrain. Um die Projekte, Forderungen und Erfolge noch mehr in

Im Vertrauen auf die positive

Wirkung des Datums startete

Nein der Stadtberner

«Läbige Stadt» am Freitag, dem

13. März 2009, mit viel Elan,

hochgesteckten Zielen und

einem Rückblick auf die Erfolge

und Ereignisse im 2008 ins

neue Vereinsjahr.



Wahlaufruf

**Am 17. Mai
Christoph Lerch (SP) als
Regierungsstatthalter wählen**

Dr. iur. Christoph Lerch ist seit der Gründung 1993 Mitglied von «Läbige Stadt». Der überzeugte Velofahrer und öV-Benutzer ohne eigenes Auto ist fachlich und menschlich ein idealer

Nachfolger für die heutige Regierungsstatthalterin Regula Mader (ebenfalls seit der Gründung bei «Läbige Stadt»). Das Regierungsstatthalteramt darf nicht an den SVP-Kandidaten gehen. Deshalb bitten wir alle unsere Mitglieder und Sympis Christoph Lerch zu wählen und für ihn Mund-zu-Mund-Propaganda zu machen.

www.christophlerch.ch

Der Vorstand 2009

Präsidium: Evi Allemann (bisher)

Sekretariat: Muriel Riesen (bisher)

Medien: Nadine Masshardt (bisher)

Redaktion «Die Zeitung»:

Duscha Padrutt (bisher)

Webseite www.laebigistadt.ch:

Remo Goetschi (bisher)

Finanzen: Martin Camenisch (neu)

Vertretung im Stadtrat: Michael Aebersold

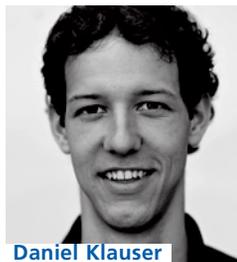
(SP, bisher), Urs Frieden (GB, bisher), Daniel

Klauser GFL/EVP, neu)

Ohne Ressort: Anna Linder (bisher), Katrin

Haltmeier (bisher), Jonas Hirschi (neu), Beni

Hirt (bisher)



Daniel Klauser



Jonas Hirschi



Martin Camenisch

den Vordergrund zu rücken, hat «Läbigi Stadt» zudem seinen Web-auftritt erneuert. Wir bitten alle, bald einmal auf www.laebigistadt.ch vorbeizuschauen, die aktuellen Blogartikel zu kommentieren, regelmässig die Luftbelastung der Stadt Bern zu verfolgen und die RSS-Feed- Funktion zu abonnieren. Der ebenfalls auf der «Läbigi-Stadt»-Seite zu findende Jahresbericht 2008 informiert ausführlicher über die Tätigkeiten von «Läbigi Stadt» im vergangenen Jahr.

Auf Ende Jahr treten die beiden Mitglieder Andreas Grünert (Kassier) und Iwan Reinhard (Schwerpunkte: Mitarbeit beim Rundgang «Bern verkehrt» und Autofreies Wohnen) aus dem Vorstand zurück. Wir danken beiden für ihr Engagement und hoffen in Kontakt zu bleiben.

Jahresschwerpunkte 2009

Auch 2009 hat sich «Läbigi Stadt» ambitionierte Ziele gesetzt. Neben der Weiterarbeit am Konzept «Läbigi Innenstadt» wollen wir uns vermehrt wieder in den Quartieren engagieren und insbesondere im Breitenrain-Lorraine, Mattenhof-Weissenbühl und Kirchenfeld-Schosshalde eine verkehrspolitische Diskussion auslösen. Selbstverständlich werden wir uns auch bei der Abstimmung über den autofreien Bahnhofplatz engagieren und die weiteren verkehrspolitischen Entwicklungen in der Stadt Bern aufmerksam verfolgen und mitprägen. Um unseren Anliegen mehr politisches Gewicht zu verleihen, haben wir uns für dieses Jahr zudem zum Ziel gesetzt, unsere Basis weiter zu vergrössern und verschiedene Mitgliederwerbe-Aktionen vor allem in den oben erwähnten Quartieren durchzuführen.

Köpfe 2009

Nicht nur unsere Mitglieder, auch der Vorstand zeichnet sich durch eine grosse Kontinuität aus und trotzdem können wir mit drei neuen Mitgliedern auf frischen Wind hoffen. Neu gewählt wurden Martin Camenisch als Kassier, Jonas Hirschi ohne Ressort und Daniel Klauser als Link zur GFL/EVP-Fraktion im Stadtrat. ■



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

Stimme aus Kairo

Kaum vom Schiff gestiegen und die Hafenanlage verlassen, lieferte uns die Stadt Alexandria einen ersten Vorgeschmack auf den Autoverkehr Ägyptens: Der Corniche entlang dem Mittelmeer tosen Autokolonnen und machen mit halbsbrecherischen Überholmanövern und übersetzter Geschwindigkeit ein Passieren der mehrspurigen Achse zu



Foto: ggb

Fuss nur rennend möglich. Zebrastrassen sind weitgehend bedeutungslose Muster, auf die niemand achtet. Schlimmer noch rast der Autoverkehr durch Kairo. Ausser an sehr windigen Tagen wabbert in Kairo stets ein beissender Geruch aus Autoabgasen und verbranntem Müll durch die Luft und bildet einen nebligen Smog. Trotz deutlich weniger Fahrzeugen pro Einwohner gibt es in Ägypten wesentlich mehr Verkehrstote als in Europa. Auf drei Verletzte kommt ein Toter. Dies liegt nicht etwa am technischen Versagen vieler sehr alter Autos, sondern überwiegend an menschlichem Fehlverhalten. 15% aller ägyptischen Krankenhausbetten sind mit Verkehrsoffern belegt und nach Herzinfarkt ist der Strassenverkehr die zweithäufigste Todesursache im Nilland.

Marc Gebhard

«Läbigi Stadt»-Gründungsmitglied
weilte in Ägypten in den Ferien.

P.P.

3001 Bern

Postfach 5504

3001 Bern

Adresse: