

Die Zeitung.

Das Erfreuliche vorab: Dank der Wiederwahl der rot-grünen Regierungsmehrheit können jene Geschäfte, die nicht vors Parlament müssen, weiterhin im



Sinne von «Läbigi Stadt» entschieden werden. Der Regierungsrat kann somit der nachhaltigen Entwicklung Berns auch künftig das nötige Gewicht

geben und den Kanton in eine umweltfreundlichere und verkehrsberuhigtere Zukunft führen. Verheerend für eine nachhaltige Politik waren dagegen die Grossratswahlen: SVP und BDP gewannen massiv Sitze und stellen neu mit FDP und EDU eine solide Mehrheit. Das sind keine guten Aussichten für die Umwelt- und Verkehrspolitik. Denn wichtige Weichenstellungen stehen an: In der Energiepolitik die AKW-Abstimmungen, das neue Energiegesetz oder der autofreundliche Volksvorschlag zur Motorfahrzeugsteuer. Aber auch wegweisende Entscheide, die vorab Stadt und Agglomeration Bern betreffen: Das Tram Region Bern und der Umbau des Hauptbahnhofs. Hier drängen Grundsatzentscheide für die überregionale Entwicklung der nächsten Jahrzehnte. Umso wichtiger sind Vereine wie «Läbigi Stadt», die öffentlich Druck machen, sollte der Grosse Rat die Interessen einer nachhaltigen Politik ignorieren.

Nadine Masshardt

Vorstandsmitglied und Grossrätin

«Läbigi Stadt» setzt sich seit jeher für eine lebendige (Innen-)Stadt ein. Dazu gehört der Einsatz für die Zurückgewinnung von Raum für Fussgängerinnen und Fussgänger, Strassencafés, etc. Dabei wurde schon viel erreicht: Es ist heute kaum mehr nachvollziehbar, dass der Gemeinderat noch 1970 im Rahmen der sogenannten «H-Lösung» beabsichtigte, eine vierspurige Strasse über Bären- und Waisenhausplatz zu führen. Ein Meilenstein in der städtischen Verkehrspolitik bildete 1997 die Zustimmung der Stadtberner Stimmberechtigten zum sogenannten Verkehrskompromiss. Dieser sah vor, in der Unteren Altstadt alle oberirdischen Parkplätze in unterirdische Einstellhallen zu verlegen. In der Folge wurden das Casino- und das Metro-Parking erweitert, und nach Abschluss der Sanierung von Kram- und Gerechtigkeitsgasse im Herbst 2005 wurde die ganze Untere Altstadt als Begegnungszone signalisiert. Als letzte Pendeuz auf dem Weg zur vollständigen Umsetzung des Verkehrskompromisses wurden 2007 die noch verbliebenen Parkplätze an der Herren-, der Münster- und der Rathausgasse aufgehoben. In der Medienmitteilung der Stadt Bern vom 31. Oktober 2007 war dazu zu lesen: **«Die dadurch frei werdenden Strassenflächen werden künftig für die Aussenbestuhlung von Restaurants, für den Güterumschlag und für Velo-Parkplätze zur Verfügung stehen.»** Heute sieht die Realität leider anders aus. Während die eine Hälfte des Verkehrskompromisses, der Ausbau der Parkhäuser, umgesetzt ist, hapert es bei der anderen Hälfte, der Aufhebung der oberirdischen Parkplätze.

Auch wenn die Polizei beteuert, regelmässige Kontrollen durchzuführen, so scheinen diese ihre Wirkung nicht zu entfalten. Es ist ein trauriges Bild, das sich in der Unteren Altstadt bietet: In den eigentlich von Parkplätzen befreiten Gassen wird mehr parkiert denn je. Der Verkehrskompromiss sah vor gleich viele Parkplätze anzubieten wie bisher.

Verkehrspolitik braucht einen

langen Atem, gerade wenn es um

die Berner Innenstadt geht. Man

denke nur an den beschwerlichen

Weg vom Bundesparkplatz zum

Bundesplatz als Platz.

Tische statt Parkplätze:
«Läbigi Stadt» zeigt vor dem Rathaus wie die Altstadt aussehen sollte.



Grossratswahlen

Wir gratulieren unseren beiden Vorstandsmitgliedern Nadine Masshardt (bisher) sowie Michael Aebbersold (neu) zu ihrer Wahl ins kantonale Parlament. Vorstandsmitglied Urs Frieden schnitt auf dem ausgezeichneten ersten Ersatzplatz ab.

Toll ist: Fast 60% der von «Läbige Stadt» empfohlenen Kandidierenden ziehen im Juni in den Grossen Rat ein. Wir gratulieren allen ganz herzlich!

**In der Unteren Altstadt:
«Gratis»-Parkplätze statt
Strassencafés.**



Der heutige Zustand der «Nicht-Umsetzung» bedeutet jedoch einen Zuwachs von mehreren hundert Parkplätzen in der Berner Altstadt. Das Stadtbild und die Fussgängerinnen und Fussgänger leiden unter dem (motorisierten) Mehrverkehr und in einem zwischen Stossstangen eingeklemmten Strassencafé ist es auch nicht wirklich gemütlich.

Es ist eine Tatsache, dass die verschiedenen Bemühungen, die Altstadt vor der illegalen Parkiererei zu befreien, fehl schlugen. Mitglieder von «Läbige Stadt» (Beat Zobrist, Urs Frieden, Daniel Klausner) haben deshalb im Stadtrat ein Postulat eingereicht, welches das am 20. Mai mit 41 zu 26 Stimmen klar angenommen wurde. Darin wird der Gemeinderat beauftragt, in den meistbetroffenen Gassen zum Schutz vor illegalem Zuparkieren das Errichten von Parkpfosten zu prüfen. Ob sich Parkpfosten, in welcher Form auch immer, als geeignetes Mittel zur Durchsetzung des Verkehrskompromisses und damit zur Aufwertung der Unteren Altstadt erweisen, muss sich zeigen. Sicher aber ist, dass es dringend eine Lösung braucht.

Eine wichtige Voraussetzung für die Reduktion des Autoverkehrs in der Innenstadt ist ein attraktiver öffentlicher Verkehr. Im Rahmen des Projekts «Tram Region Bern» werden diesbezüglich momentan die Weichen gestellt (vgl. «Läbige Stadt», Die Zeitung Nr. 1/2010). Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung hat sich «Läbige Stadt» einerseits dafür eingesetzt, dass die Option einer zweiten Tramachse durch die Obere Altstadt unabhängig

vom Projekt «Tram Region Bern» weiterverfolgt wird. Weiter hat «Läbige Stadt» vorgeschlagen, die beabsichtigte Verlegung der 12er-Buslinie aus der Markt-/Spitalgasse möglichst rasch vorzunehmen, um die Belastung in Markt- sowie Spitalgasse zu reduzieren. Bei dieser Gelegen-

heit soll die Einführung einer Kulturbuslinie geprüft werden. Eine solche würde ab dem Bahnhof über Bollwerk/Speichergasse/Nägeligasse zum Zytglogge geführt und in der Gegenrichtung über die Hodlerstrasse (wegen Einbahnstrassen). Damit würden das Kunstmuseum, der Progr sowie das Zentrum Paul Klee direkt mit einer Buslinie verbunden und die nördliche obere Altstadt aufgewertet.

Daniel Klausner

Vorstand «Läbige Stadt», Stadtrat

Das Zitat Wort für Wort

Die Aufhebung der oberirdischen Parkplätze in der Unteren Altstadt hat einen direktdemokratischen Hintergrund (s. Hauptartikel). Erstaunlicherweise hielt dieses Faktum Stadtrat **Erich J. Hess** (SVP) nicht davon ab lautstark vorzuschlagen den «Verkehrskompromiss» rückgängig zu machen, «damit wir wieder freie Fahrt in der Stadt haben». Mit «wir» konnten nur er selbst und sein geistiger Vater und Grossrat **Thomas Fuchs** (SVP) gemeint sein. Fuchs gestand kürzlich einem Medium, dass er seinen Wagen gelegentlich illegal in der Postgasse abstelle, aus «Protest gegen die Verhinderungspolitik von Rot-Grün». Demokratie macht einfach mehr Spass, wenn man zur Mehrheit gehört. Insofern wird es Hess im Grossen Rat bestimmt besser gefallen.

Die Zeitung «Der Bund» berichtete kürzlich über ein potentielles Hobby für die beiden Herren. Das sogenannte Drifting sei «ein Rennsport, bei dem das kontrollierte Ausbrechen mit dem Auto im Vordergrund steht». Trotz aller Faszination gibt es auch kritische Stimmen: «Öko und Drifting geht nicht zusammen», erklärte die **Driftionierin Miriam Dutto**. Ansonsten versuche sie aber so umweltfreundlich wie möglich zu sein und trenne zu Hause ihren Müll. Der Schriftsteller **Beat Sterchi** gibt sich in Sachen Umweltschutz radikaler. Als König der Schweiz würde er einen «sofortigen Baustopp auf allen Grünflächen» befehlen und die Matte «von der Barbarei des Durchgangsverkehrs befreien».

(rg)

I M P R E S S U M

Redaktion:
Evi Allemann, Marc Gebhard,
Remo Goetschi (rg), Daniel
Klausner, Nadine Masshardt,
Chiara Schaller

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

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

www.laebigistadt.ch

Der Klatsch Tratsch für Tratsch

Als während der Frühlings- und Osterferien der isländische Vulkan Eyjafjallajökull mit riesigen Aschenwolken den Flugverkehr über Europa während Tagen lahmlegte, standen zahlreiche Mitglieder des «Läbige Stadt»-Vorstandes auf der Gewinnerseite: Da die meisten von ihnen wegen der katastrophalen CO₂-Bilanz nicht mit dem Flugzeug in die Ferien reisen, blieben sie von stunden- und tagelangen Reiseverzögerungen und anderer Unbill verschont.

Eine Ausnahme bildeten jene, die Richtung Westen gereist waren und unter den wochenlangen Streiks der Französischen Staatsbahn SNCF zu leiden hatten. Allen voran die «Läbige Stadt»-Medienverantwortliche und Grossrätin **Nadine Masshardt**. Sie reiste zusammen mit ihrem Partner durch die Region Languedoc und wartete mehr als einmal in Bahnhöfen länger auf die wenigen überfüllten Züge, die noch verkehrten. Die spätere Rückreise aus Barcelona musste schliesslich mit einem Reisediener zurückgelegt werden, weil die Französische Bahn ganz ausfiel. Ein paar Tage zuvor waren auch «Läbige Stadt»-Präsidentin **Evi Allemann** und Partner **Marc Gebhard** aus demselben Grund mit einem Ersatz-Car auf der Rückreise von Barcelona Richtung Schweiz. Während Gebhard die Französischen Gewerkschaften verfluchte, freute sich Verkehrspolitikerin Allemann darüber, endlich den Ausbau des Hochgeschwindigkeits-Bahntrasses zwischen Barcelona und Perpignan zu sehen, das meist parallel zur Autobahn verläuft.



Shared Space: In Drachten NL gibt es weder Trottoirs noch Ampeln.

Mehr Sicherheit ohne Verkehrsregeln

Man stelle sich den Breitenrainplatz oder das Bollwerk einmal als ebene, rot bemalte Flächen vor. Trottoirs, Markierungen, Fahrbahnbegrenzungen und Zebrastrifen wären entfernt und sämtliche Verkehrsschilder und Ampeln abmontiert worden. Verkehrsregel gäbe es nur noch eine: die Augen offen halten. Der Gedanke ist naheliegend: es gälte das Recht des Stärkeren, also das der Autofahrer. Die Autos führen noch rücksichtsloser und Fussgängerinnen und Radfahrer kämen unter die Räder. Bloss: es ist genau umgekehrt. Ohne Verkehrsregeln geht es besser. Den Beweis erbrachte der holländische Verkehrsplaner Hans Monderman schon vor über 20 Jahren. Sein mittlerweile bekanntestes Projekt ist die holländische Kleinstadt Drachten. Die Innenstadt ist frei von Verkehrsschildern und Markierungen. Ampeln wurden durch Springbrunnen ersetzt und Kreuzungen bewusst unübersichtlich gestaltet. Die Verkehrsteilnehmer sollen gar nicht so genau sehen wo die Fahrbahn aufhört und das Trottoir beginnt. **Das Ziel ist nicht Klarheit zu schaffen, sondern Verwirrung.** In der so umgestalteten Innenstadt hat der motorisierte Verkehr zwar nicht abgenommen, aber er hat seine Vorrangstellung verloren und ist erträglicher geworden. Die meisten Autos fahren nicht schneller als 20km/h, Unfälle und Staus sind deutlich zurückgegangen. Shared Space nennt Monderman sein Konzept, eine Art Begegnungszone für Hauptverkehrsachsen.

Im regulierten Verkehr halten Autofahrer zwar an Zebrastrifen und roten Ampeln an. Bei «grün» wähen sie sich jedoch in freier Fahrt und verhalten sich auch entsprechend. Durch das Fehlen von Ampeln und Verkehrszeichen werden Verkehrsteilnehmer gezwungen aufmerksam zu sein und selbst die Verantwortung für ihre Mitmenschen zu übernehmen. **«Wenn man es wieder in die Köpfe der Leute kriegt, dass sie Teil einer Gemeinschaft sind, dann benehmen sie sich auch so»** lautet ein oft zitierter Satz von Hans Monderman. Zahlreiche europäische Städte und Gemeinden sind seinem Beispiel gefolgt und haben das Shared Space Konzept in den letzten Jahren umgesetzt. (rg)

Einladung zum Rundgang

Sinnlicher Stadtland-Rundgang Bern verkehrt

Promeniere mit uns von der Aare hinauf über Schutt und Pflastersteine zu verkehrten Tatsachen, Visionen und Ansichten. Ein Rundgang durch die Berner Verkehrsgeschichte und zur Mobilität im Stadtalltag. www.stattland.ch

Datum Freitag, 27. August 2010
Start 18 Uhr, Läuferplatz, Dauer ca. 90'; Ende beim Bahnhof

Die Anzahl Plätze ist limitiert. Reservationen gemäss Eingang; Mitglieder haben Vorrang. Die Teilnahme ist kostenlos. Anmeldungen an info@laebigistadt.ch



Jahresversammlung 2010: «Läbigi Stadt» setzt sich für Tramstadt Bern ein

An der diesjährigen Jahresversammlung blickte «Läbigi Stadt» auf ein erfolg- und ereignisreiches Jahr zurück, wählte zwei neue Vorstandsmitglieder und setzte die politischen Jahresschwerpunkte 2010 fest:

«Läbigi Innenstadt» – Tramstadt Bern: «Läbigi Stadt» hat diesen Schwerpunkt mit dem Vorschlag einer Kulturbus-Linie bereits lanciert. 2010 wird zudem das Tram Bern West eingeweiht und die Pläne fürs neue Tram Region Bern konkretisiert. «Läbigi Stadt» wird aktiv Vorschläge einbringen, wie die Innenstadt verkehrsfarm umgestaltet werden kann.

Verkehrsberuhigung in der Länggasse: «Läbigi Stadt» setzt sich seit Jahren für mehr Lebensqualität in der Länggasse ein. Aktuell geht es darum, die dritte Phase der Verkehrsberuhigungsmassnahmen flankierend zum Neufeldtunnel umzusetzen.

Mittelfeld / Viererfeld: Über 40% der Stadtberner Haushalte leben autofrei. Diesen Menschen soll mit einer autofreien Siedlung ermöglicht werden, auch wirklich davon zu profitieren. Die Planung einer Siedlung auf dem Mittelfeld / Viererfeld soll als Chance für das autofreie Wohnen in der Stadt Bern genutzt werden.

Wahlen in den Vorstand

Neu in den Vorstand gewählt wurden **Ruedi Käser**, Alt-Grossrat und Verkehrsplaner sowie **Isa Kunz**. Als Vorstandsmitglieder verabschiedet wurden **Martin Camenisch** (Finanzen) und **Anna Linder**, Grossrätin Grüne.

Stimme aus Saigon

In Vietnam erfüllen Bürgersteige eine andere Funktion als bei uns. Sie werden von Händlern und Strassencafés in Beschlag genommen oder dienen als Abstellfläche für Motorräder. Für Fussgänger sind sie nicht gedacht. Verkaufsstände im öffentlichen Raum sind jedoch grundsätzlich verboten. Und sobald ein Mann in grüner Uniform um die Ecke kommt, breitet sich der Alarm rasch aus und die Händler verschwinden nicht selten in den Wohnungen der Erdgeschossbewohner, die ihnen für kleine Gefälligkeiten Zuflucht gewähren. So wird die Strasse zum Lebensraum, wo sich während des Tages verschiedene Aktivitäten und Leute mischen. Die Co Giang Street entlang des Kanals in meiner Nachbarschaft füllte sich am Morgen früh mit Sportlern und



bis am Mittag mit Händlern. Ab 16 Uhr, nach den heissesten Stunden des Tages, warteten Sojamilch- und Gemüsenudeln-Verkäufer auf hauptsächlich studentische Kundschaft.

Ab 22 Uhr leert sich die Stadt. Zurück bleiben vereinzelt Liebespaare. Sie sitzen auf dem Motorrad als wäre es eine Bank und ignorieren alles ausserhalb ihres Sichtfeldes um sich in Ruhe zu umarmen.

Chiara Schaller

P.P.

3001 Bern

Postfach 5504

3001 Bern

Adresse: