

Die Zeitung.

Das Ziel der Stadt Bern, den Autoverkehr auf dem Gemeindegebiet bis 2015 um 10 Prozent zu reduzieren, wird wohl deutlich verfehlt werden. Das war kürzlich den Medien zu entnehmen. Der Verkehr auf den Stadtautobahnen nimmt in etwa in dem Masse zu wie derjenige in den Quartieren leicht abnimmt – keine Reduktion also, aber immerhin eine Stabilisierung der Verkehrszahlen. Mit Blick über den Stadtrand hinaus kann man dies bereits als Erfolg betrachten. Denn der Autoverkehr wächst landesweit viel schneller. Lärm und Zersiedelung in den Agglomerationen und im ländlichen Raum nehmen weiter zu. Dass die Stadt Bern sich dieser Misere widersetzt und sich die Förderung umweltfreundlicher Fortbewegungsmittel zum Ziel setzt, ist zu loben. Um eine nachhaltige Verkehrspolitik zu betreiben, ist die Stadt jedoch auch auf die Unterstützung ihrer Nachbargemeinden angewiesen. Statt überlastete Autobahnen zu verbreitern, braucht es Ideen um die bereits stark ausgebaute Strasseninfrastruktur effizienter zu nützen. Bern muss beim Roadpricing eine Pionierrolle einnehmen und den vielen Worten endlich konkrete Vorschläge für ein Pilotprojekt folgen lassen.

Remo Goetschi
Vorstandsmitglied

Rund 18000 Menschen wohnen und leben im Stadtteil Länggasse-Felsenau. Die Länggasse, wie der Stadtteil vereinfacht genannt wird, ist ein junges und urbanes Quartier, das stark von der Uni Bern geprägt wird. Aber auch zwei Spitäler und die Tierklinik stehen hier sowie der Hauptsitz des Grossbetriebs SBB und die Schanzenpost. Die Länggasse weist eine enorme Dynamik sowie ein grosses Entwicklungspotenzial auf. Stichworte sind das Von Roll Areal oder die sich in Bau befindenden Kehrichtverbrennungsanlage und die Feuerwehrkaserne.

Verkehrspolitisch kann die Länggasse als Versuchslabor bezeichnet werden. Seit den 60er-Jahren steht die Entlastung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf der politischen Traktandenliste. Der Neufeldzubringer war bereits im Bundesbeschluss von 1960 über das Nationalstrassennetz enthalten. 1994 wurde die Planung vom Kanton aufgegriffen. Der Gemeinderat der Stadt Bern unterstützte das Vorhaben. Nicht so die SP und die Grünen. Sie forderten 1995 einen «Planungstopp für eine Planungsleiche» und stattdessen echte Verkehrsberuhigungsmassnahmen mittels Wabenlösungen. 1998 eskalierte der Streit zwischen Stadt- und Gemeinderat: Die Rot-Grün-Mitte-Parteien stemmten sich gegen einen Tunnel; der Gemeinderat war dafür. Im Jahr 2002 befürworteten schliesslich auch die Berner Stimmbürgerinnen und Stimmbürger in einer hart umkämpften Variantenabstimmung den Neufeldtunnel, flankierten ihn aber mit zusätzlichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen. Der millionenteure Neufeldzubringer wurde 2009 eröffnet. Die Massnahmen zur Verkehrsberuhigung sind allerdings – entgegen der Abstimmungsvorlage – erst zum Teil umgesetzt.

Das sogenannte Teilprojekt 2 wurde im Juli 2010 mit dem Bau des Pollers an der Neubrückstrasse mit einjähriger Verspätung abgeschlossen. Es hätte zeitgleich mit der Eröffnung des Tunnels im August 2009 (Teilprojekt 1) fertiggestellt sein müssen. Mit dem Poller soll nun das seit November 2009 gelten-

Verkehrslabor Länggasse?

Der Verkehr rollt durch den

Neufeldtunnel, während die

Verkehrsberuhigungen auf

sich warten lassen.

**Länggassstrasse:
Der Verkehr rollt gäng
wie gäng.**





Neufeldtunnel: Seit August 2009 in Betrieb.

de und oft missachtete Teilfahrverbot auf der Neubrückstrasse zwischen 15:30 und 9:00 Uhr durchgesetzt werden. Die Mittelstrasse wurde teilweise zu einer Begegnungsstrasse mit Tempo 20 und Fussgängervortritt. Auf der Neubrückstrasse gelten Tempo 30 und das erwähnte Nachtfahrverbot. Die Halen- und Wildparkstrasse wurden für den MIV gesperrt.

Das Teilprojekt 3 («Weitergehende Verkehrslenkungs-massnahmen») steckt aufgrund von Beschwerden immer noch im Bewilligungsverfahren. Der Länggassleist sowie Privatpersonen haben ihre Beschwerde gegen die Einführung von Tempo 30 auf der Länggass- und Bühlstrasse sowie den Bau weiterer Polleranlagen an der Neufeld-, der Fabrik-, der Waldheim- und der Muesmattstrasse ans Verwaltungsgericht weiter gezogen. Sie missachten damit den Volkswillen und verhindern die von der Stimmbevölkerung gewünschte Entlastung der Länggasse vom Durchgangsverkehr.

Für «Läbigi Stadt» sind die Verkehrsberuhigungen in der Länggasse zentral und deshalb ein Jahresschwerpunkt. Die Rückeroberung der Mittelstrasse durch die Bevölkerung haben wir mit einer Strassenaktion bereits aktiv unterstützt (siehe nächste Seite). Was die Zukunft bringt und was die Bewohnerinnen und Bewohner in der Länggasse bewegt, darüber diskutiert «Läbigi Stadt» im September an einem öffentlichen Podiumsgespräch (siehe Kasten).

Michael Aebersold,

Vorstandsmitglied von «Läbigi Stadt» und SP-Grossrat

IMPRESSUM

Redaktion:
Michael Aebersold, Evi Allemann
(eva), Remo Goetschi (rg),
Duscha Padrutts (pad)

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

Grafik: muellerluetolf.ch
Druck: Hagi Druck Bern
Erscheint vierteljährlich
Auflage: 1 000

www.laebigistadt.ch

Das Zitat Wort für Wort

Durch Rüttligen-Alchenflüh bei Kirchberg führt die Autobahn A1. Die Bewohnerinnen und Bewohner ertragen täglich den Lärm und die Abgase mehrerer zehntausend Autos. Doch die Wut der Bevölkerung entlädt sich an 50 Saatkrähen, die in der Nähe eines Wohnquartiers nisten und krächzen. Nun will man gegen die geschützten Tiere vorgehen, am liebsten mit dem Gewehr. Doch das wird kompliziert: Vogellärm ist gemäss dem Bundesamt für Umwelt nämlich kein Wildschaden. Doch wehe, wenn sich die Vögel an Autos vergreifen. Als Wildschaden gelten lassen könne man gemäss dem Bundesamt nämlich, wenn «Autos, die sich nicht umparkieren lassen, durch die Vögel verkotet würden».

Im 118-Seelendorf Black Hawk in Colorado werden Velofahrende zwar nicht gerade abgeschossen, aber von den schmalen Strassen verbannt. Velos seien «mit dem normalen und sicheren Fahrzeugverkehr inkompatibel», wie es in einem Gesetzestext heisst. Das Verbot sei «notwendig für die Erhaltung der Gesundheit und Sicherheit», lässt sich der Gemeindepräsident zitieren. Dem würde der abtretende Stadtrat Erich Hess mit Sicherheit zustimmen. «Weder der Stromkonsum noch das Autofahren mit den heutigen sauberen Motoren und geringem Benzinverbrauch schädigen die Umwelt», belehrte er die Abgeordneten. Die Frage drängt sich auf: «Erich, warum bist du nid ehrlich?». Vom Standpunkt der Satire aus betrachtet, ist Erich Hess ein herber Verlust für den Stadtrat. (rg)

Einladung

Podiumsgespräch zum Thema «Verkehrslabor Länggasse?»

Datum **Mittwoch, 15. September, 19:00 Uhr**
Start **Restaurant Mappamondo, Länggassstrasse 44**

Es diskutieren:

Evi Allemann, Nationalrätin und Präsidentin von «Läbigi Stadt»,
Stadtrat **Hans Peter Aeberhard**, Stadtrat **Daniel Klausner**, **Catarina Riva**,
Unitobler-Apotheke, Gemeinderätin **Regula Rytz**

Eintritt frei!

Der Klatsch Tratsch für Tratsch

«Die rote Evi wird Mami» – wie könnten wir es besser als der Blick auf den Punkt bringen, dass unsere Präsidentin um den Jahreswechsel Mutter wird? Wir gehen davon aus, dass das Kindswohl durch tageweise Krippenbesuche und Teilzeitarbeit des Vaters nicht beeinträchtigt wird. Wichtiger scheint uns, dass die Eltern zufrieden sind mit ihren Leben und ihren beruflichen Entscheiden. So reden wir auch Jasmin Hutter nicht drein, wenn sie sich für eine alleinige Vollzeitbetreuung entscheidet. Wir freuen uns und sind dankbar, dass sich Evi Allemann und Vater und «Läbigi Stadt»-Gründungsmitglied **Marc Gebhard** trotz dem Blick-Onlinekommentar («Politik oder Kind, beides ist Egodenken») auch mit Kind weiterhin für eine ökologischere Zukunft engagieren. Auch der rote Beni gibt Anlass



zum Klatsch: Vorstandsmitglied Beni Hirt und seine Partnerin **Angela** haben geheiratet. Auch Beni Hirt bleibt trotz Kind (wir berichteten) der Verkehrspolitik treu: Er wechselt nach vier Jahren SP-Zentralsekretariat zur SBB als Assistent des Leiters Finanzen, Personenverkehr und freut sich auf sein erstes GA («2. Klasse als fringe benefit...»). (pad)

Forderungskatalog für eine nachhaltige Mobilitätspolitik

«Läbigi Stadt» hat für das Jahr 2010 turnusgemäss das Präsidium der Mobilitätskonferenz übernommen. Die dort zusammen geschlossenen Parteien und Umweltverbände haben einen **Forderungskatalog verabschiedet, der Vorschläge für die Mobilitätsentwicklung in der Stadt Bern enthält, die innert 5 Jahren geplant und mindestens teilweise umgesetzt werden können.**

Bern bekommt immer wieder gute Noten für die hohe Lebensqualität. Dazu gehört auch ein funktionierendes Verkehrssystem, das die Mobilitätsbedürfnisse stadt- und umweltverträglich gestaltet. Die Stadt Bern hat sich deshalb in der Energiestrategie ambitioniert zum Ziel gesetzt, den motorisierten Individualverkehr bis 2015 um 10 % zu reduzieren. Erreicht wird dies jedoch nur mit einem Gesamtverkehrskonzept, das alle Stadtteile einbezieht. Der Fokus soll dabei auf der sanften Mobilität liegen. Das heisst, es braucht bessere Bedingungen für Fussgängerinnen und Fussgänger, für den öffentlichen Verkehr und für Velos. So werden im Forderungskatalog für sechs Themenfelder Forderungen formuliert, welche die Wohnqualität erhöhen, den Autoverkehr reduzieren, den Fuss- und Veloverkehr fördern, den öV optimieren sowie die Kommunikation zwischen Bevölkerung und Verwaltung verbessern sollen. Der vollständige Forderungskatalog kann unter www.laebigistadt.ch heruntergeladen werden. (eva)

Grillieren auf der Mittelstrasse – «Läbigi Stadt» bremst den Verkehr

Während «Läbigi Stadt» in der Begegnungszone Feines vom Grill offerierte, wurden mit einem Radargerät die Geschwindigkeiten der vorbeifahrenden Autos gemessen. Über die Hälfte (55%) der erfassten 71 Autos waren trotz der vielen Grillgäste zu schnell. Davon fuhren 11 gar mit über 30 km/h, darunter ein Polizeiwagen. Eine BMW-Fahrerin hupte und zeigte ihre Emotionen in Form einer obszönen Geste. Im Vergleich zu einem «normalen» Mittag, an dem 68% der Autos zu schnell fuhren, wurde der Verkehr durch die Grillaktion etwas verlangsamt. Um auch rücksichtslose Autofahrende zum Abbremsen zu bringen, braucht es hingegen bauliche Hindernisse, etwa in Form von Blumentöpfen. (rg)

Begegnungsstrasse: «Läbigi Stadt» offerierte das Mittagessen und verlangsamte den Verkehr.





Stimme aus UK

Im britischen Veloführer «400 carfree cycle trails» steht, der Velofahrer finde hier das Paradies (autofreie Wege) oder die Hölle (A- und B-Strassen). Den ausländischen Velofahrer trifft dies speziell, v.a. morgens, wenn er sich verschlafen auf den Sattel schwingt und gegen den Strom fährt. Zum Glück haben wir Schutzengelchen im Gepäck. Auch der Autofahrer hat wie anderswo seine Macken: Er parkiert mitten in der Moorlandschaft (Exmoor) und betrachtet – ohne auszusteigen – die Aussicht. Obwohl das Netzwerk «Sustrans» eifrig das Velonetz ausbaut und Londons Bürgermeister zum Zweirad aufruft, erntet man auf dem Velo oft ungläubige Blicke, v.a. wenn für hiesige Verhältnisse bescheidene Höhenmeter zu überwinden sind. Das Highlight der Begegnung zwischen

Autofreie Siedlung Oberfeld auf der Zielgeraden

Seit Jahren verfolgt «Läbigi Stadt» die Entwicklung des Projekts für eine nachhaltige und autofreie Siedlung in Ostermundigen. Wir haben mit Christian Zeyer, dem Präsidenten der Wohnbaugenossenschaft Oberfeld (WBGO), gesprochen.

In letzter Zeit hat man wenig von euch gehört. Wo steht das Projekt?

Es wird immer konkreter. Auch dank der Unterstützung von «Läbigi Stadt» ist es uns ja gelungen für einen Teil des Oberfelds einen Kaufvertrag abzuschliessen. Im Oktober wollen wir nun das Baugesuch einreichen. Ende 2012 sollte die Siedlung bezugsbereit sein.

Was ist besonders an eurem Konzept?

Wir wollen das Thema Nachhaltigkeit möglichst umfassend angehen. Energie, Mobilität und die Verwendung ökologischer Baustoffe spielen natürlich eine Rolle. Aber nicht zuletzt auch vernünftige Kosten und ein reges Sozialleben.

Tönt verlockend. Gibt es noch freie Wohnungen?

Ja. Zur Zeit sind etwa 50% aller Wohnungen vergeben.

Was waren bisher die grössten Herausforderungen?

Die wechseln mit jeder Projektphase. Der Kaufvertrag, die Arealplanung und die Finanzierung der Startphase waren besonders heikel. Nun ist unsere Kreativität gefordert um die Kosten zu reduzieren.

Das klingt nach viel Arbeit. Hat sich der Einsatz gelohnt?

Auf jeden Fall! Wird die Siedlung so realisiert, wie wir sie nun entwickeln, dann hat sich jede Stunde Arbeit gelohnt.

Wie kann man euch unterstützen?

Mit einem Beitritt zur Genossenschaft kann man uns sowohl ideell wie materiell unterstützen. Natürlich sind wir interessiert an Darlehen. Diese sind für beide Seiten interessant: Genossenschaften sind wohl eine der sichersten Möglichkeiten für eine Investition.

Wo findet man weitere Informationen?

Unter www.wohnen-im-oberfeld.ch.

P.P.

3001 Bern

Postfach 5504

3001 Bern

Adresse:



Auto und Mensch ist die «Abbey Road» in London: Hier versuchen Touristinnen und Beatlesfans dem passierenden Verkehr Fotopausen abzuringen, mal zu viert wie auf dem Plattencover, mal alleine, einen günstigen Moment abwartend. Ohne die Autos, die dies zum Improvisationstheater machen, wäre die moderne Pilgerstätte nur halb so spektakulär...

*Duscha Padrutt,
Vorstandsmitglied, war im Sommer
auf Velotour in England.*