



Ja zum Tram Region Bern – Plädoyer für eine Gesamtschau

P.P.
3000 Bern

Es gibt viele gute und wichtige Einzelargumente, die fürs Tram Region Bern sprechen. Dabei ist es aber wichtig den Blick aufs Ganze nicht aus den Augen zu verlieren. Denn dieser liefert die besten Argumente für das neue Tram.

Zu den wichtigsten Einzelargumenten gehört sicher das zusätzliche Platzangebot. Für die junge Mutter bedeutet dies, mit dem Kinderwagen bei der Haltestelle nicht mehr mehrere Fahrzeuge abwarten zu müssen, bis sie endlich einsteigen kann. Ein weiteres Einzelargument ist die Abnahme von Emissionen: Das mit Strom aus erneuerbaren Energien betriebene Tram schont im Vergleich zum Gasbus nicht nur das globale

Klima, sondern ist auch ein Plus für die gesamte Berner Luftqualität. Wer nicht gut zu Fuss ist und regelmässig den Eigerplatz überqueren muss, beispielsweise für den täglichen Einkauf im gegenüberliegenden Coop, findet in der geplanten Umgestaltung des Platzes ein willkommenes Argument für das Projekt.

Doch auch die Kritisierenden haben ihre Punkte vorgebracht: Einige würden eine andere Linien-

Der Standpunkt



IN DEN KOMMENDEN Jahren hat unsere Generation die Chance, zahlreiche Flächen an prominenter Lage zu überbauen oder umzunutzen: das ehemalige Tramdepot Burgernziel, das Gaswerkareal, das Viererfeld, die Aarstrasse beim Marzili und der Schützenmattparkplatz vor der Reithalle. Nach der eher unspektakulären Überbauung des Schönberg-Ost-Areals, würden ein paar herausragende Projekte unserer Stadt gut anstehen. In dieser Hinsicht ist uns Zürich einen Schritt voraus. In letzter Zeit wurden hier interessante Bauten errichtet oder originell umgenutzt. Über der Tramwendeschleife in der Kalkbreite wird im August eine autofreie Genossenschaftssiedlung mit Pioniercharakter eingeweiht. Das spezielle Gelände, die Bedingungen der Stadtverwaltung und die hohen Erwartungen der Genossenschaft forderten den Architekten alles ab. Nun ermöglichen die flexible Raumaufteilung und der hohe ökologische Standard den Bewohnern einen umweltfreundlichen Lebensstil. Die attraktive Architektur, die Durchmischung mit Geschäftslokalen und der auch für Nicht-Bewohner zugängliche grüne Innenhof auf dem Dach der Tramhalle machen die Bewohner glücklich und verschönern das ganze Quartier (www.kalkbreite.net). Weitere neue Zürcher Anziehungspunkte sind der Fuss- und Veloweg auf dem umgenutzten Bahnviadukt, in dessen Bögen Läden, Ateliers und Restaurants Raum gefunden haben, das Wohnhochhaus an der Weststrasse 20 oder die erfrischende Zwischennutzung «Frau Gerolds Garten» im Quartier bei der Hardbrücke. Treten wir aus dem Schatten von Zürich und bauen wir uns unsere eigenen Velobrücken, Paradiesgärten und Vorzeigesiedlungen!

MURIEL RIESEN
VORSTAND «LÄBIGI STADT»

führung besser finden. Andere möchten einen speziellen Schlittelhang oder die Alleebäume trotz Wiederanpflanzung genauso erhalten wie heute. Wieder andere ärgern sich über aus ihrer Sicht noch suboptimal gelöste neuralgische Stellen für Velofahrende.

Gerade weil diese Einzelargumente, von Befürwortenden sowie Kritisierenden, sehr gut fassbar und auch verständlich sind, droht in der Diskussion die Gesamtsicht verloren zu gehen. Das Tram Region Bern ist zentral für die Stärkung des öffentlichen Verkehrs (öV) und der nachhaltigen Mobilität in der Stadt Bern, für die künftige regionale und wirtschaftliche Entwicklung und auch für den Zusammenhalt der drei Gemeinden.

Für eine flächeneffiziente Tram- und Velostadt Bern ...

Mehr Tram stoppt die weitere Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in der Stadt und in der Region. Dass das Tram in vorher nur mit Bus erschlossenen Gebieten einen massiven Umsteigeeffekt bringt, zeigt das Beispiel der Trams nach Bümpliz und Bethlehem. Mit dem Umsteigen vom Auto aufs Tram wird in der Gesamtbilanz sehr viel für Fussgängerinnen und Velofahrer gewonnen, trotz einzelner, möglichst optimal zu lösender Konfliktstellen. Kombinierte Mobilitätsangebote mit Velo, einem attraktiven öV und guten Fusswegen sparen Parkfläche ein und legen damit Räume in der ganzen Stadt frei.

... am richtigen Ort verdichtet

Mit der attraktiveren Verkehrserschliessung des bereits dicht besiedelten Gebiets entlang der Linie 10 wird genau am richtigen Ort verdichtet. Die 10er-Linie erschliesst ein Viertel der Bevölkerung und rund die Hälfte aller Arbeitsplätze in Köniz, Bern und Ostermundigen. Damit wird Pendlerverkehr eingespart und die weitere Zersiedelung gebremst. Kurz: Das Tram bringt auch in-

direkte Vorteile und eine Gesamtwirkung, die auf den ersten Blick nicht so augenfällig, aber umso wichtiger für eine attraktive Stadt mit hoher Lebensqualität sind.

Dass eine Tramlinie Nachbargemeinden erschliesst und zu einer grossen Aufwertung entlang der Linie führt, ist nicht bloss Zukunftsmusik. In der oberösterreichischen Stadt Linz ist dies seit 2011 der Fall, als mit einer Linie die Nachbarstadt Leonding erschlossen wurde. Dieses mit dem Tram Region Bern vergleichbare Projekt kann neben vielen weiteren erfolgreichen Tram-Renaissancen in Zürich oder in Frankreich der Berner Bevölkerung Mut machen, diesen wichtigen Schritt ebenfalls zu wagen. Grundsätzlich für das Tram von Köniz nach Ostermundigen zu sein, aber nicht in dieser Ausgestaltung, ist eine gefährliche Position: Oft genannte Möglichkeiten wie Doppelgelenkbusse oder eine alternative Linienführung über den Guisanplatz nach Ostermundigen wurden eingehend geprüft und stellten sich im nun über fünfjährigen Planungsprozess als nicht praktikabel heraus. Einen Plan B gibt es nicht. Eine rasche finanzielle Beteiligung durch Bund und Kanton in einem weiteren Anlauf ist alles andere als realistisch. Dies ist beim komplexen Projekt Tram Region Bern anders als damals beim Tram Bern West, wo die zweite Vorlage sehr viel besser und sogar einfacher umsetzbar als die gescheiterte Variante war. Und ohne diese Mittel ist ein Tram für keine der drei Gemeinden zu stemmen.

Die Abstimmenden haben am 29. September die Wahl: Status Quo mit zunehmenden Platz- und Umweltproblemen oder aber eine Investition in die Zukunft.

Für «Läbige Stadt» ist klar, dass der bewährte Weg von Bern als eine innovative Tram- Velo- und Fussgängerstadt weiter zu gehen ist.

HANNES RETTENMUND,
VORSTAND «LÄBIGI STADT»



© Bikram Yoga NYC

Flächeneffizienz des Menschen: Yoga in New York

Wer dies selber ausprobieren will, besucht am 13./14. September das Yogafestival in der heiteren Fahne am Fuss des Gurten und am 19. Oktober den Guerillayoga-Abschlussevent am autofreien Sonntag im Breitsch. www.yogafestival.ch



© Christoph Siedler, Anna Maurer

VELO-FASHION PIONIERE: SCHNITTPUNKT UND VELOKURIERLADEN AN DER KURIER-EM 2013

Zukunftspläne für die Matte Interview mit Aram Melikjan

Der Mattepoller, der das Durchfahrtsverbot auf der Aarstrasse in der Nacht und am Wochenende durchsetzt, wurde am 7.7. um 17 Uhr in Betrieb genommen. «Läbige Stadt» war bei der Poller-Einweihung dabei und hat mit Aram Melikjan, dem Inhaber des Mattelädelis, gesprochen. Das neue Verkehrsregime hat sich wegen des Hochwasseralarms noch kaum einspielen können, aber Aram hat bereits Pläne für die Zukunft.

Aram, was ist dein persönlicher Rückblick auf den jahrelangen Kampf um den Mattepoller?

Begonnen hat alles vor 14 Jahren mit einer ersten Idee, die Strasse von 5 bis 9 Uhr zu sperren, vor allem den Kindern zu Liebe. Darauf folgte ein Projekt mit einem 24 Stunden Poller. Es ärgert mich immer noch, dass die Gewer-

ler im Leist dem Poller damals mehrheitlich zustimmten, aber anschliessend Einsprachen erhoben. Dadurch hat sich der Bau des Pollers jahrelang verzögert.

Wie denkst du über das angebliche «Mattesterben»?

Das Mattesterben ist ein absurdes Argument gegen die Verkehrsberuhigung. Es ist ja nicht der Durchgangsverkehr, der ein Quartier belebt. Es sind die Menschen auf den Strassen und Plätzen. Dass in der Matte Lokale schliessen, hat andere Gründe. Durch die Ausgangszone mitten im Wohnquartier sind Konflikte programmiert. Nun, um 2 Uhr morgens bei Hochwasseralarm wird mir Jimmy Hofer trotzdem fehlen. Wir haben uns jeweils alle in der BroncoBar auf ein Bier getroffen.

Hast du bereits Ideen, wie die Aarstrasse umgestaltet werden könnte?

Ja, die Aarstrasse muss sowieso saniert werden. Sie wurde in den Sechzigerjahren ausgebaut und ist völlig überdimensioniert. Ich wünsche mir einen direkten Zugang zum Wasser wie bei den «Chempen» oberhalb des Marzilis oder im Bärenpark. Den Hochwasserschutz könnte man wie am Dalmaziquai neben den Häusern errichten und nicht direkt am Wasser. Bei Hochwasser kann die Strasse geflutet werden. Die Aarstrasse ist besonders am Abend und im Winter schön besonnt. Ich staune, dass sich noch niemand auf die Gestaltung dieser Freifläche gestürzt hat. Es gibt ja kaum mehr freie Flächen in der Innenstadt und schon gar nicht direkt am Flussufer. (mr)

Klatsch

In der letzten Ausgabe stellten wir sanfte Tourismusköglichkeiten in Bern vor. Auch Vorstandsmitglied **Muriel Riesen** hat den Sommer sanft in der Stadt genossen. An den wenigen Tagen, an denen dies überhaupt wettermässig möglich war, sorgte sie für eine ökologische und sommerliche Abwechslung auf dem Arbeitsweg, stieg bei der Untertorbrücke in die Aare und liess sich bis zum Lorrainebad treiben, mit Hund **Mistral** und den wasserdicht verpackten Kleidern im Schlepptau. Ihre Arbeitskollegin rudert derweil bei Sonnenschein am Morgen von Ligerz nach Biel, wo sie auf den Zug nach Bern umstieg. An die Aare und andere Ferienmöglichkeiten dachte auch der Schreiber dieser Kolumne **Jonas Hirschi** gerne. Verbrachte er doch diesen Sommer mit seinem Zivildiensteinsatz im Staatsarchiv. Dort reinigte er Fotografien historischer Persönlichkeiten. Dabei staunte er nicht schlecht, als ihm auch eine frühere Präsidentin von «Läbige Stadt» unter den Pinsel kam: Bilder der damaligen Gymnasiastin **Evi Allemann** fanden nämlich den Weg ins Archiv. Da pinselte der Kolumnist die Staubkörner noch etwas motivierter weg. (jh)



Einweihung des Mattepollers:
Verkehrsberuhigung an der Aare



Das Zitat

LEIDER NAHMEN die Angriffe der Autofraktion auf die Berner Lebensqualität keine Sommerferien. Unter Druck eines Porschefahrers musste die Gewerbepolizei den Besitzer eines DVD-Ladens in der unteren Altstadt auffordern, seine DVD-Regale und Dekorationen von der Gasse zu entfernen, um die Parkplätze nicht zu verbauen. Der Ladenbesitzer Stefan Theiler antwortete im Blick schlagkräftig: «Mir wurde unter anderem mitgeteilt, meine Deko störe das mittelalterliche Stadtbild. Und die vielen Autos, die in der Rathausgasse stehen? Sind die aus dem Mittelalter?»

Eine Lösung für das Problem lieferte uns die Mobilitätsakademie des TCS. Die Akademie hat erkannt, dass viele öV-Benutzerinnen und Benutzer nach der Familiengründung auf das Auto umsteigen. Die Bernerzeitung berichtete: «Mit dem Projekt Caki-Bike will die Mobilitätsakademie unter anderem zeigen, dass es auch in dieser Lebensphase Alternativen zum Autokauf gibt. Das Caki-Bike bietet auf seiner Ladefläche Platz für zwei Kinder im Kindersitz oder für bis zu hundert Kilo Fracht.» Unserer Meinung nach stören die Caki-Bikes das mittelalterliche Berner Stadtbild jedenfalls so wenig wie der DVD-Laden von Stefan Theiler. (jh)

Im Breitsch: Ein Quartier lädt ein

Am autofreien Sonntag vom 19. Oktober 2014 verwandelt sich der Breitsch in eine grosse Flanier- Ländeli- und Fashion-Zone: Über 100 Läden, Restaurants und Ateliers stellen sich vor mit Spezialangeboten, Workshops und gestalteten Schaufenstern. Zudem gibt es einen Stoff-Flohmarkt, Velotrouvailles und Veloschmuck, ein Postkarten- und Kurierbüro, einen Pro Velo Beauty Salon, Kulinarisches aller Art, Spiel, Tanz, Yoga, Konzerte, das längste «Lese Catwalk Café» und vieles mehr.

Der «Breitsch» wird so gleichzeitig zur spannenden «Kulisse» einer Velo Fashion Show: Kleiderläden und Modeanbieter präsentieren ihre Mode «zum Velo». Von Business zu Outdoor, von Eleganz bis Kinderanhänger: das Velo hat in Bern *das* Potenzial, auch ausserhalb der schönen Sommertage zum trendigen Alltagsverkehrsmittel zu avancieren ... Wir freuen uns über deinen Besuch!

Infos zum Programm, weiteren Velo-Fashion-Pionieren und aktuellen Trends: www.quartierzeit.ch (pad)



Jubiläen

Zwei Velo Mode Pioniere tragen in diesem Jahr seit genau 20 Jahren zur «Kopenhagisierung» Berns bei: Der Schnittpunkt hat an der Velokurier-EM letztes Jahr mit dem VelokurierLaden faire Kleidung zu coolen Velos präsentiert (siehe Bildserie S.3). Das Picobollo kombiniert seit eh und je Velo und Mode in allen Variationen. Herzliche Gratulation!

www.schnittpunkt-bern.ch
www.picobollo.ch

Stimme vom Filmfestival



In der letzten Zeitung zeigten wir auf, wie nah das Schöne oft liegt. Da drängt sich dieser Nachtrag fast auf: Null Flugstunden entfernt, warten jeden Sommer internationale Stars und Weltpremieren darauf, am Filmfestival Locarno entdeckt zu werden. Ab Bern gibt es mit dem Zug drei bekannte Anreisen: Über Zürich, Luzern oder durchs Centovalli. Aufgrund der Kinderwagentauglichkeit reisen wir diesmal via

Zürich und sind in vier Stunden am Ziel. Auf der Rückreise brausen wir zudem am kilometerlangen Stau am Gotthard vorbei. Es lebe der öV!

Apropos Autos: Locarno ist auch mobilitätsmässig interessant. Die Piazza Grande ist ein gutes Beispiel, wie stimmungsvoll autofreie Plätze sein können; nicht nur, wenn sie von 8000 Filmfans bevölkert ist. Kaum vorstellbar: Bis vor sieben Jahren besetzten 91 Autos diesen Platz 50 Wochen pro Jahr. Seither haben alle Locarneserinnen und Locarneser etwas davon, wies doch der Tessiner Staatsrat alle Beschwerden gegen die Parkplatzauflösung ab. Das öffentliche Interesse sei höher zu gewichten als die Einzelinteressen. Womit sich die Piazza in die illustre Liste mit dem Bundesplatz einreihete. Diese herrliche Kinderbadi wird die Öffentlichkeit auch nie mehr hergeben.

NADINE MASSHARDT, PRÄSIDENTIN «LÄBIGI STADT»

Impressum

Redaktion:
Jonas Hirschi (jh), Nadine Masshardt (nm),
Duscha Padrutt (pad), Muriel Riesen (mr)

Herausgeber: «Läbige Stadt», 3000 Bern
PC 30-569222-7

Grafik: muellerluetolf.ch
Druck: auf FSC-Papier von p.i.n.k.elefant Bern
Erscheint vierteljährlich
Auflage: 950

www.laebigistadt.ch