



Seit Anfang September 2014 ist Karl Vogel, diplomierter Ingenieur FH in Raumplanung (HSR Rapperswil) mit Executive Master of Business Studies, Leiter Verkehrsplanung der Stadt Bern. Zwei «Läbige Stadt»-Vorstandsmitglieder haben mit Karl Vogel ein Interview geführt:

Karl Vogel, Sie waren zuvor in Zürich und Luzern tätig. Was war Ihr erster Eindruck des Berner Verkehrs?

Mir sind vor allem zwei Dinge aufgefallen: Bern hat einen sehr starken öV, und verglichen mit anderen Städten sind hier verhältnismässig wenige Autos unterwegs. Im Bereich des Eigerplatzes bis zur Lor-

P.P.
3000 Bern

«Die Menschen sollen gerne und stressfrei unterwegs sein.»

Der Standpunkt



I SCHÄNKÄ DIR MIS HÄRZ, liebe Stadt Bern, denn du hast nicht nur der Erneuerung der Kanalisations- und Gleisanlagen, sondern auch den Verkehrsberuhigungs- und Aufwertungsmassnahmen zwischen Viktoria- und Guisanplatz zugestimmt. Die deutliche Annahme des Projekts «Dr nöi Breitsch» illustriert das Bedürfnis der Berner Bevölkerung nach verkehrsberuhigten Strassen und Plätzen, nach mehr Raum zum Sein und Verweilen. Der positive Entscheid motiviert ausserordentlich; er unterstreicht die vergangene Arbeit und die neue «Vision 2035» von «Läbigi Stadt». Doch sich nun zurückzulehnen, liegt kaum drin (ausser auf dem neuen Breitschplatz). Denn es sollen weitere Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und zu verkehrsfreien Plätzen folgen. Insbesondere auch Plätze und Strassen in weniger privilegierten Quartieren vertragen eine Aufwertung: so zum Beispiel der Eiger-, Lory-, Helvetia- und Mühlenplatz. Allerdings braucht es neben Verkehrsberuhigungen zusätzliche Massnahmen, damit Wohnen mitten in der Stadt Bern für alle attraktiv bleibt. Denn mehr Lebensqualität in Kombination mit knappem Wohnraum führt zu hohen Mietzinsen, die für den Durchschnittshaushalt nicht mehr finanzierbar sind. Darum muss parallel zu den typischen «Läbigi Stadt»-Anstrengungen politisch weitergearbeitet werden: Umsetzung der Wohninitiative, Realisierung der geplanten Überbauungen Viererfeld und Burgernziel, Förderung von Wohnbaugenossenschaften und günstigem Wohnraum im Besitz der Stadt Bern. So profitieren alle von einem l(i)ebenswerten Bern.

MICHAEL STEINER

rainebrücke gibt es beispielsweise auch in den Hauptverkehrszeiten selten Stau. In Zürich und Luzern sind Auto-Staus in den Abendspitzen an der Tagesordnung. Bern hat erfolgreich Massnahmen ergriffen, um den motorisierten Individualverkehr stadtverträglich zu bewältigen. Allerdings gehen die Prognosen in den nächsten Jahren von einer Verkehrszunahme aus. Nur wenn der öV und der Veloverkehr diese gemeinsam auffangen können, wird die nachhaltige Mobilität in Bern weiterhin den Ton angeben. Das ist wichtig für die Wohn- und Lebensqualität in der Stadt.

Und wie nehmen Sie den Berner Verkehr jetzt im Alltag wahr?

Da ich hauptsächlich mit dem Velo unterwegs bin, dominiert diese Sicht meine Wahrnehmung. Ich empfinde das Unterwegssein in Bern als ruhiger und unaufgeregter als in vielen anderen Städten. Das indirekte Linksabbiegen, das andere Orte nicht kennen, kommt Velofahrenden entgegen. Denn es bietet die Möglichkeit, sicher abzubiegen, ohne zwischen Autokolonnen einzuspuren.

Das tönt sehr gut. Wo harzt es?

Noch gibt es viel zu wenige Veloabstellplätze, insbesondere um den Bahnhof herum. Auch müssen wir das Velofahren in der Stadt noch angenehmer gestalten. Ein

Beispiel dafür sind Ampeln: Für den öV und die Fussgängerinnen bedeuten diese ein sicheres und rasches Vorankommen, während sich Velofahrer dadurch oft ausgebremst fühlen und eine Komforteinbusse haben. Deshalb arbeiten wir an Lösungen, wie auch Velos schneller, sicherer und störungsfrei unterwegs sein können. Die von uns geplanten Velorouten werden dabei eine wichtige Rolle übernehmen.

Eine Ihrer Aufgaben ist es also, zwischen den Verkehrsgruppen zu vermitteln?

Uns muss es gelingen, die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse möglichst reibungslos aneinander vorbei zu bringen. Die grosse Herausforderung dabei ist, dass die verschiedenen Verkehrsströme oftmals am selben Ort durch führen und der Platz in der Stadt sehr knapp ist. Deshalb denken wir auch darüber nach, wie Verkehr vermieden oder verlagert werden kann.

Was macht gute Verkehrsplanung aus?

Ich finde es wichtig, hier zwischen Zielen und Mitteln zu unterscheiden. Die Ziele der Verkehrspolitik werden durch die Bevölkerung vorgegeben: In Bern will man nachhaltig unterwegs sein, kurze Wege zwischen Wohnen und Arbeiten sowie lebenswerte Wohnquartiere haben. Bei den Mitteln ist es entscheidend, gemeinsam mit den Leuten vor Ort zu arbeiten. Ich kann als Verkehrsplaner nicht bloss hinter dem Schreibtisch sitzen. Es ist entscheidend, den Dialog zu suchen und die Leute in die Lösungssuche einzubeziehen – sie gemeinsam mit ihnen zu entwickeln. Darum ist für mich beispielsweise sehr wichtig, dass wir gut mit den Quartierorganisationen zusammenarbeiten.

Was wünschen Sie sich persönlich für den Berner Verkehr?

Dass dabei die Menschen im Zentrum stehen. Sie sollen stressfrei und gerne unterwegs sein und dabei den öffentlichen Raum nicht nur als Verkehrs-, sondern auch als Begegnungsfläche wahrnehmen können.

MONIKA BERNOULLI, HANNES RETTENMUND



Karl Vogel, Leiter Verkehrsplanung der Stadt Bern



STRASSENKUNST

FÜR EINE PARKPLATZFREIE SCHÜTZENMATTE

Endlich geht es auf der Schützenmatte vorwärts: Vom 30. Juli bis 27. September werden dort die Parkplätze versuchsweise temporär aufgehoben. Die Stadt will so Erfahrungen mit einer multifunktionalen Nutzung des Platzes sammeln. Der Gemeinderat entscheidet auf dieser Grundlage Ende Jahr über das Nutzungs- und Entwicklungskonzept.

«Läbigi Stadt» arbeitete zusammen mit Anwohnerinnen, Benutzern, politischen Parteien und anderen Interessengruppen in der Begleitgruppe für die Planung Schützenmatte mit. Diese will die Schützenmatte von den Parkplätzen befreien, ohne dass eine fixe Nutzung wie zum Beispiel ein Hochhaus oder eine Ladenpassage geplant werden. Das deckt sich mit unseren Vorstellungen: In der «Vision 2035 – Stadt der kurzen Wege» fordert «Läbigi Stadt», dass die Schützenmatte auch in Zukunft weitgehend un bebaut bleibt. An Ideen für eine innovative Nutzung mangelt es nicht: Kultur und Gewerbe könnten genauso Platz finden wie Open-Air-Anlässe von Zirkus und Musik bis zu thematischen Märkten oder Gartenbeizen.

Neben der Platznutzung sollen weitere Massnahmen in Etappen umgesetzt werden. Die Hodlerstrasse soll zu einem Kultur-Boulevard aufgewertet und die Schützenmatte besser an den Stadtraum angebunden werden. Vorgesehen ist insbesondere die vereinfachte Querung des Bollwerks im Bereich der Restaurants O bolles und Kapitel. Diese Verbesserungen sind sehr erfreulich.

Noch etwas mutlos agiert die Stadt hier leider bei der Verkehrsplanung. Obwohl sich der Gemeinderat eine weitere Reduktion des MIV als Ziel gesetzt hat, wird von einem stabilen Verkehrsaufkommen ausgegangen. Das

ist unseres Erachtens eine verpasste Chance und sollte im weiteren politischen Prozess korrigiert werden. Ganz zentral ist jedenfalls eine wesentliche Temporeduktion rund um die Schützenmatte.

Interessierte haben verschiedene Teilnahmemöglichkeiten: www.neustadt-lab.ch

KATHRIN BALMER

Luftaufnahme: Fabian Lütolf



Das Zitat

«ZUM GLÜCK herrscht auch in Bern noch so was wie ein Rest von gesundem Menschenverstand», urteilte BZ-Leserin Claudia Wehner-Kägi in ihrem Kommentar auf bernerzeitung.ch zum Bericht über die «Vision 2035 – Stadt der kurzen Wege» von «Läbigi Stadt». Ein Lob an uns war dies jedoch nicht, wie der Rest des Satzes offenbarte: «... solche Vorstösse werden an der Urne korrigiert. Und deshalb können wir den Horror-Ideen des Irrenklubs «Läbigi Stadt» gelassen entgegensehen.» Aufgeschreckt durch unsere Ideen regte die Kommentatorin in ihrem Post um 14:27 Uhr weitergehende Massnahmen an: «Trotzdem, sollten wir nicht was unternehmen, wenn solche Täter unter uns weilen? Wäre eine psychiatrische Zwangseinweisung vielleicht eine Option?» Angesichts solch geballter Zuneigung freuen uns die vielen guten Feedbacks von unseren Mitgliedern umso mehr. Interessant: Aufgrund seiner «Horror-Ideen» konnte der «Irrenklub Läbigi Stadt» bereits neue Mitglieder gewinnen.

HANNES RETTENMUND

Buchtipps

Städte für Menschen und nicht für Fahrzeuge: Dieser auch für «Läbigi Stadt» wichtige Grundsatz ist das Credo des Architekten und Stadtplaners Jan Gehl. Der Däne befasst sich seit mehr als 40 Jahren damit, wie Plätze, Strassen, ja ganze Stadtviertel zum Wohle der Bevölkerung neu- oder umgestaltet werden können. Nach dem Film «The Human Scale», den «Läbigi Stadt» letztes Jahr an einer Filmmatinée zeigte, bietet nun das neu erschienene Buch «Städte für Menschen» einen noch umfassenderen Überblick über das Denken und Wirken Jan Gehls. 304 Seiten, erschienen im Jovis-Verlag.



I zeig' dr d'Länggass: Ein Quartier lädt ein am autofreien Sonntag 2015

EIN KUNTERBUNTES Organisationskomitee befindet sich schon mitten in den umfangreichen Vorbereitungen zum fünften autofreien Sonntag in Bern und erfindet dabei das Länggassquartier neu: Am 13. September können Kinder von 10:00 bis 18:00 Uhr innovative Verkehrsmittel von Pony, Märli-Drachen, Lastenvelos bis zu allerlei lustigen Gefährten unter anderem auf der «freien Strasse» an der Freienstrasse geniessen. Viele weitere Entdeckungstouren wie ein Handwerkerkerrundgang, eine Sportstrasse und natürlich die Velo-Parade laden Jung und Alt ein, das Quartier zu Fuss oder per Velo zu entdecken. Wohl wird die Zeit an einem einzigen Tag für alle Geschichten des Quartiers nicht reichen. Zum Glück beginnt die Velo-Ausstellung in den Schaufenstern der Läden und Restaurants bereits am 28. August (bis 20. September). Denn auch dieses Jahr steht das Fahrrad in all seinen modischen oder sportlichen Ausprägungen im Zentrum des Geschehens. Auch «Läbigi Stadt» entführt dich auf Entdeckungstour. Also komm in die Länggasse und hör gut zu, wenn dir das Quartier seine Geschichten erzählt. Infos: www.quartierzeit.ch
Eine nicht abschliessende Auswahl weiterer Veranstaltungen mit dem Ziel, die Stadt neu zu entdecken und zu beleben: www.altefeuerwehrviktorija.ch
www.buskers.ch
www.herzogstrassenfest.ch
www.lebruitquicourt.ch
www.lorrainechilbi.ch
Rundgangfestival von www.stattland.ch
MURIEL RIESEN

Impressum

Redaktion:

Monika Bernoulli (momo), Nadine Masshardt (nm),
Muriel Riesen (mr)

Herausgeber: «Läbigi 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

JAHRESVERSAMMLUNG 2015: «VISION 2035 – STADT DER KURZEN WEGE»

Die «Vision 2035» war an der Jahresversammlung (JV) ein zentrales Thema. Sie hat den Vorstand im vergangenen Vereinsjahr stark beschäftigt und wurde wenige Stunden vor der JV den Medien vorgestellt. Im Anschluss an den statutarischen Teil war der neue Berner Verkehrsplaner Karl Vogel zu Gast. Seine Einschätzungen zu unseren Forderungen und Ideen waren sehr spannend und lösten Fragen und eine angeregte Debatte aus.

Als thematische Schwerpunkte für das neue Vereinsjahr wurden «Verkehr/Mobilität und Stadtentwicklung» sowie «Tramstadt Bern» festgelegt. Wie beim Projekt «Dr nöi Breitsch», über das wir Mitte Juni abgestimmt haben, ist es in den laufenden Planungsprozessen wie Gaswerkareal, Mittel- und Viererfeld sowie Schützenmatte zentral, auf eine nachhaltige Verkehrserschliessung und eine gute Abstimmung der Stadt- und Verkehrsplanung zu achten. In diesem Bereich gibt es für «Läbigi Stadt» nach wie vor viel zu tun. Dran bleiben wir auch beim Thema Tramstadt: Für die Linie 10 muss eine Lösung für das bestehende Kapazitätsproblem gefunden werden. Zudem ist nach dem deutlichen Ja zum Tram in der Stadt Bern klar, dass neue Tramlinien (zum Beispiel Länggasse–Wyler) geprüft werden sollen, wenn städtische Buslinien in Zukunft an ihre Kapazitätsgrenze kommen.

Personell standen die Wechsel im Vorstand im Mittelpunkt: Das Engagement der beiden langjährigen Vorstandsmitglieder Daniel Klausner (Stadtrat GFL) und Jonas Hirschi (ehemaliger Chefredaktor dieser Zeitung) wurde mit grossem Applaus gewürdigt und verdankt.

Neu in den Vorstand gewählt wurde Michael Steiner. Er ist Stadtrat, Mitglied der Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün und wird den Kontakt zur GFL/EVP-Fraktion sicherstellen.

KATHRIN BALMER



Stimme aus Córdoba, Spanien

Was Bern Ende März beschloss, ist in vielen Städten Spaniens längst Realität: ein Velo-Verleihsystem. Nicht nur das hippe Barcelona ist stolz auf seine roten Citybikes, sondern auch Andalusien entdeckt das Veki. Mit einem umfassenden Verleihsystem und breiten Velospuren punktet etwa Córdoba – wie Bern UNESCO-Weltkulturerbe. Während das historische Zentrum der drittgrössten Stadt Andalusiens rund um die Mezquita aus architektonischen Gründen seit je autofrei ist, springen die farbigen Räder darum herum umso mehr ins Auge. Was ebenfalls auffällt: die kleinen baulichen Abtrennungen zum Autoverkehr, die den Radfahrenden Sicherheit geben. Poetisch unter grossen Trauerweiden verläuft etwa der Radweg entlang des Rio Guadalquivir. Bei allem Träumen speziell wichtig: Die Investitionen lohnen sich. Der Anteil des Radverkehrs am Modal Split der 328 000 Einwohnerinnen und Einwohner zählenden Stadt soll von 0,2 % im 2003 (!) bis 2015 auf 15 % steigen. Spanien investiert jedoch nicht nur ins Velo, sondern auch in den öffentlichen Verkehr. So wird das Hochleistungszugsystem AVE weiter ausgebaut. Ende Jahr wird etwa die bekannte Unistadt Granada erschlossen. Spätestens dann ist Andalusien mit Zug, Velo und zu Fuss wieder eine Reise wert.
NADINE MASSHARDT

