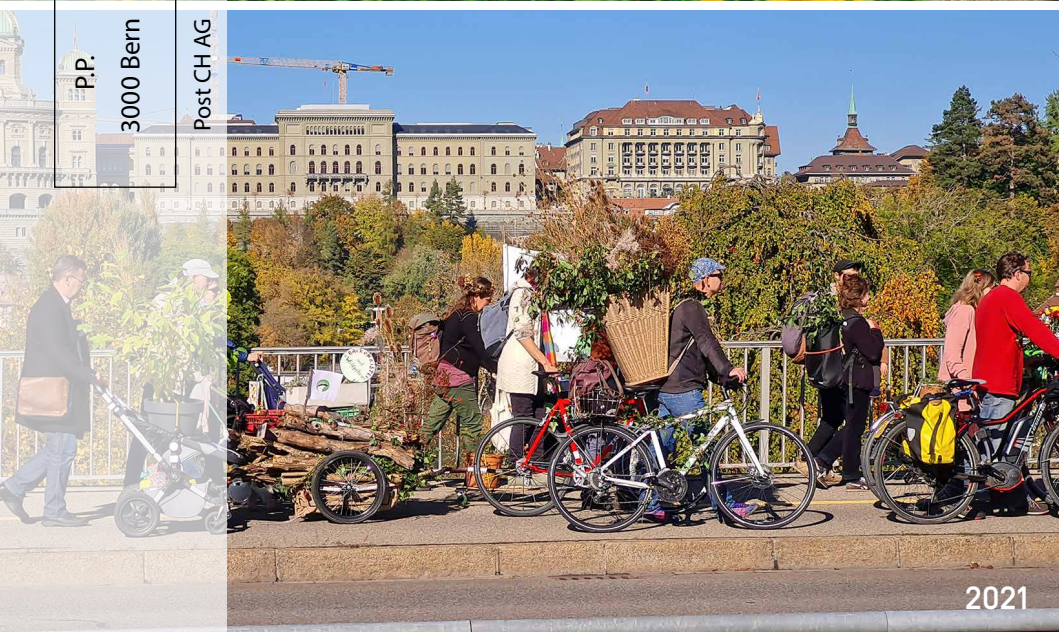




1999



2002



2021

Am 1. April 1993 berichteten die Berner Medien über die Gründung des Vereins «Bern autofrei». Was für viele wie ein Aprilscherz begann, entwickelte sich zu einem nachhaltigen Umgestaltungsprogramm für den öffentlichen Raum. Unter dem Dauerdruck von «Läbigi Stadt» und Verbündeten wurde Bern zur Stadt mit den wenigsten Autos pro Einwohnerin und Einwohner in der Schweiz. Heute weist sie die höchste Dichte an verkehrsberuhigten Strassen im ganzen Land auf. Rückblick auf eine Erfolgsgeschichte.

Die Gründungsmitglieder von «Bern autofrei» hatten drei Hauptziele: Sie wollten in Bern eine Grundstimmung schaffen für die Reduktion des Motorisierten Individualverkehrs (MIV), die negativen Auswirkungen des MIV auf Umwelt und Wohnqualität stärker ins Bewusstsein der Menschen rücken sowie konkrete verkehrsreduzierende und -verlagernde Massnahmen in die öffentliche Debatte tragen.

Die Grundstimmung Anfang der 1990er Jahre stand diesen Zielen entgegen: Die sogenannte Spassgesellschaft steuerte auf ihren Höhepunkt zu. Im Berner Stadtrat machte die Autopartei lautstark Stimmung. Gleichzeitig sank die Einwohnerzahl Berns dramatisch: von über 165 000 Einwohnerinnen und Einwohner 1963 auf rund 126 000 Ende des Jahrtausends. Vor allem Familien mit Kindern verliessen die Stadt – sehr häufig wegen der hohen Verkehrsbelastung.

Wo steht Bern verkehrspolitisch heute?

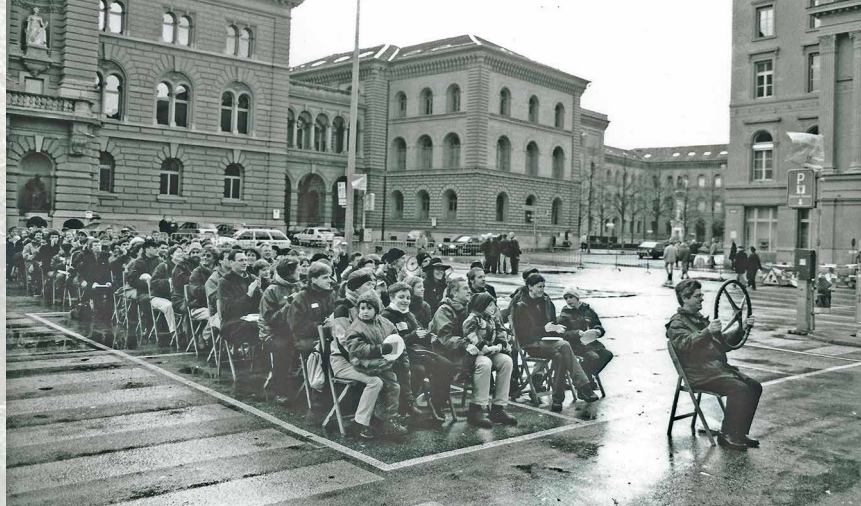
In den letzten 30 Jahren hat die Belastung auf den städtischen Strassen durchschnittlich um 20% abgenommen. Die Einwohnerzahl ist wieder deutlich gestiegen. Die Mehrheit der Haushalte in der Stadt lebt heute ohne eigenes Auto und grossflächig wurden Tempo 30, Begegnungszonen und andere verkehrsberuhigende Massnahmen umgesetzt. «Läbigi Stadt» hat in den letzten 30 Jahren – zusammen mit befreundeten Organisationen und dank der seit 1993 ebenfalls dauerhaft regierenden RotGrünMitte-Mehrheit – sehr viel erreicht. Heute ist die Reduktion des Autoverkehrs offizielles Ziel von Stadtregierung und Parlament. Es gibt ein weit verbreitetes Bewusstsein in der Bevölkerung für das grosse Potential, das der öffentliche Raum mit weniger Autos bietet. Ausserdem ist es «Läbigi Stadt» immer wieder gelungen, neue Themen zu lancieren: Wabenlösungen (d.h. vom Durchgangsverkehr befreite Zonen), autofreies bzw. autoarmes Wohnen, Roadpricing oder aktuell Klima-

Der Standpunkt



«Läubigi Stadt» wurde vor 30 Jahren unter dem Namen «Bern autofrei» gegründet. Der Verein kämpfte seit Anbeginn gegen die Dominanz der Autos im städtischen Raum und für mehr Lebensqualität in Bern. Das war nötig, fortschrittlich und weitsichtig. Gründungsmitglied und «Urgestein» Marc Gebhard blickt im Hauptartikel dieser Zeitung zurück auf die wichtigsten Meilensteine. Heute tragen etliche ehemalige «Läubigi Städterinnen» auf allen politischen Ebenen Verantwortung. Das ermöglicht Vieles. Und doch braucht es weiterhin unser entschlossenes Engagement für eine zukunftsfähige Berner Verkehrs- und Raumpolitik. So kämpfen wir etwa für eine ambitionierte Umsetzung unserer Stadtklima-Initiative – der Gemeinderat will ja bekanntlich einen Gegenvorschlag präsentieren. Und auch die Resultate der Parlamentswahlen auf Bundesebene zeigen, wie wichtig der Einsatz der Städte für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik ist. Unser Engagement muss über die Gemeindegrenzen hinausgehen. Aktuell laufen ein nationales Referendum sowie eine städtische Initiative, die sich gegen den Autobahnausbau einsetzen und die wir unterstützen. Wir wünschen «Läubigi Stadt», dass es nicht noch einmal 30 Jahre braucht, bis der öffentliche Raum den Menschen zur Verfügung steht – statt weiterhin vom Auto dominiert zu werden. Bleiben wir dran.

LAURA BINZ & MARIUS CHRISTEN
CO-PRÄSIDIUM



Bilder links und unten links:
Aktion auf dem Bundesplatz zur
Veranschaulichung des Flächen-
verbrauchs MIV versus ÖV im
Jahr 2000.

Aktion gegen das Bären-
parking 2008.



Stadt» sicherstellen, dass die Lebens- und Aufenthaltsqualität in Bern trotz der Folgen des Klimawandels erhalten bleibt.

Diskussionen über den Weg

Von Anfang an flammte sowohl im Vorstand wie auch an Vereinsversammlungen die Debatte über die Radikalität oder den Pragmatismus von «Läubigi Stadt» immer wieder auf. Nicht die Ziele, sondern der beste Weg zu deren Erreichung waren umstritten. Mit der Umbenennung von «Bern autofrei» in «Läubigi Stadt» 1998 ging für die einen die Identität verloren, andere fanden es richtig, mit dem Namen die positiven Effekte einer zeitgemässen Verkehrspolitik ins Zentrum zu rücken. Auch der Stil der Strassenaktionen gab immer wieder zu reden: Wie kämpferisch sollen diese sein? «Läubigi Stadt» hat immer versucht, die pragmatische Polit- und Parlamentsarbeit mit frischen und frechen Aktionen zu kombinieren. Die Erfolge geben dieser Strategie grundsätzlich recht. Will der Verein weiterhin eine wichtige Stimme in der Verkehrspolitik sein, muss «Läubigi Stadt» auch künftig neue und unkonventionelle Ideen einbringen, auf Missstände aufmerksam machen und, wenn nötig, auch unbequem werden.

anpassungsmassnahmen und Superblocks. Dabei war immer eine höhere städtische Lebensqualität das Ziel.

Meilensteine

1994 wurde die städtische Volksinitiative «Läubigi Stadt» eingereicht. Sie forderte eine massive Reduktion des MIV. 2001 wurde die Initiative zu Gunsten einer Vereinbarung zwischen dem Gemeinderat und «Läubigi Stadt», welche die Umsetzung wichtiger Teile der vorgesehenen Massnahmen vorsah, zurückgezogen. Ein weiterer Meilenstein war die «Piazza-Motion», welche einen autofreien Platz pro Stadtteil verlangt. Die Umsetzung läuft jedoch schleppend und erschöpft sich eher in der Schaffung autoarmer oder autoreduzierter Plätze und Strassenzüge. Der Bau von Tram Bern West und demnächst vom Tram nach Ostermundigen sind weitere wichtige Etappen zu einer nachhaltigeren Mobilität in Bern. Ein wichtiger Meilenstein von «Läubigi Stadt» war ausserdem die «Vision 2035» zum 20-Jahr Jubiläum des Vereins. Darin wurde ein Strauss von Massnahmen für mehr Lebensqualität in der Stadt Bern präsentiert. Der neueste Meilenstein ist die Einreichung der Stadtklima-Initiative im September 2022. Damit will «Läubigi

MARC GEBHARD, GRÜNDUNGSMITGLIED UND BIS 2004 IM VORSTAND ZUSTÄNDIG FÜR DIE MEDIENARBEIT SOWIE FÜR DIESE ZEITUNG. DANACH VON 2005–2013 VORSTANDSMITGLIED UND WIEDERUM AB 2021. VON 2013 – 2018 ARBEITETE GEBHARD IM GENERALSEKRETARIAT DER DIREKTION FÜR TIEFBAU, VERKEHR UND STADTGRÜN.

Impressum

Redaktion: Laura Binz (lbi)/Tim Born (tb)/Marius Christen (mc)/Alexandra Erdin (era)/Marc Gebhard (geb)/Duscha Padrutt (pad), Redaktionsleitung

Korrektorat: Franziska Lenhard

Herausgeber: Läubigi Stadt, 3000 Bern

PC 30-569222-7, Grafik: muellerluetolf.ch

Druck: auf FSC-Papier von Bubenberg Druck

Erscheint dreimal jährlich, Auflage 1000

www.laebigistadt.ch

Wir danken Bubenberg Druck für die langjährige Zusammenarbeit und im Speziellen für seine grosszügige Unterstützung dieser Jubiläumsausgabe.

JUBILÄUMSFEST 30 JAHRE «LÄBIGI STADT»

5éme Etage am Mühleplatz 11 in der Matte in Bern

Freitag, 24. November ab 18.00 Uhr

Ab 18.00 Uhr: Münster vs. Utrecht – Zwei Fahrradstädte, zwei Welten

Kurz-Dokfilm / DER SPIEGEL, 2023 / 15 Minuten, Regie: Benjamin Eckert

18.30 Uhr: «Wie gelingt die Verkehrswende? Metropolen in Bewegung»

Dokfilm, 2022 / 52 Minuten, Regie: Johan von Mirbach

19.30 Uhr: Kurz-Rückblick auf 30 Jahre «Läbige Stadt»

Mit den ehemaligen und aktuellen Präsidi: Ursula Wyss, Mirjam Bütler, Nadine Masshardt, Evi Allemann, Marius Christen und Laura Binz.

20.15 Uhr: «HOME» Spielfilm, 2008 / 93 Minuten, Regie: Ursula Meier,

u.a. mit Isabelle Huppert, Olivier Gourmet

Eine Familie lebt an einer stillgelegten Autobahn mitten in einer verlassenen Landschaft, bis die Bauarbeiten wieder aufgenommen werden. Zuspitzung des Gegensatzes zwischen schnellem Unterwegssein und dem Grundbedürfnis nach Wohnen und Ort.

22.00 Uhr: Disco: DJ d-nu: 80er plus – minus – mit Ausflügen in die 70er,

90er und 00er Jahre.

Während des ganzen Anlasses Barbetrieb.

Zwischen 18.00 und 20.00 Uhr einfache Verpflegung.

Eintritt und Verpflegung sind kostenlos.



Bilder von links nach rechts: Pflanzenparade 2021, autofreier Sonntag 2012, Formel F© Grand Prix 2019, Lancierung Stadtklimainitiative 2022

Gastbeitrag:

JETZT AUTOBAHN-BAUWAHN STOPPEN!

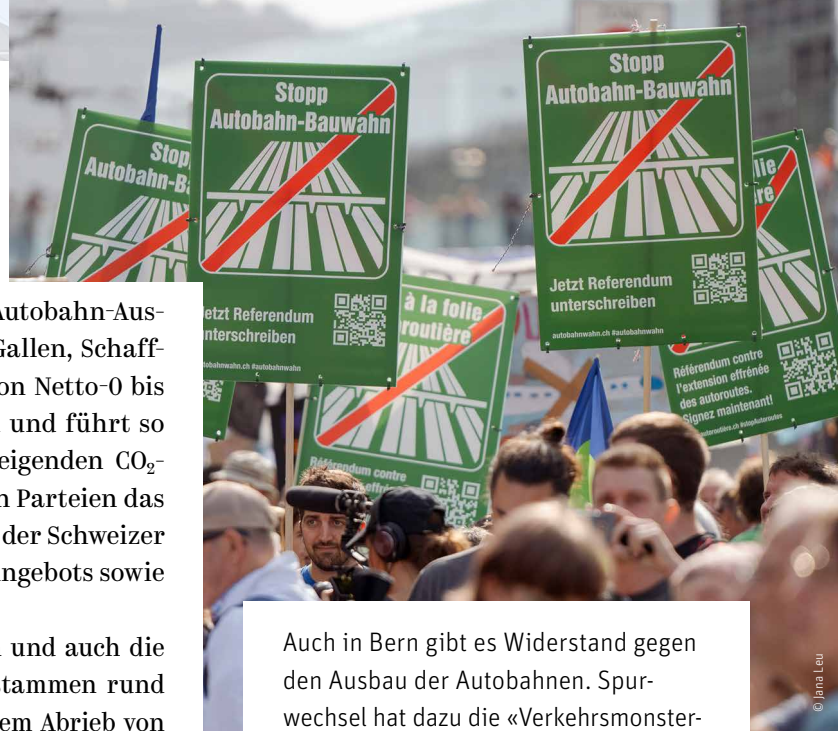
Für 5 Milliarden Franken wollen Bundesrat und Parlament den grössten Autobahn-Ausbau seit vielen Jahren realisieren. Die Ausbauprojekte in Bern, Basel, St. Gallen, Schaffhausen und am Genfersee stehen in klarem Widerspruch zum Klimaziel von Netto-0 bis 2050. Ein weiterer Autobahnausbau wird zusätzlichen Verkehr generieren und führt so zwangsläufig zu längeren Staus, mehr Luftverschmutzung, Lärm und steigenden CO₂-Emissionen. Dagegen hat eine Allianz aus Umweltverbänden und rot-grünen Parteien das Referendum ergriffen. Bereits heute ist der Strassenverkehr für ein Drittel der Schweizer CO₂-Emissionen verantwortlich. Es braucht dringend einen Ausbau des ÖV-Angebots sowie attraktive und sichere Veloverbindungen statt noch mehr Autobahnen.

Über eine Million Menschen leiden bereits heute unter zu viel Strassenlärm und auch die Luftbelastung ist eine der unterschätztesten Krankheitsursachen. Zudem stammen rund zwei Drittel allen Plastiks, das unsere Böden und Gewässer verseucht, aus dem Abrieb von Autoreifen (ca. 8900 Tonnen jährlich). Mit Autobahnen wird bestes Kulturland zugepflastert. Der Ausbau der Autoinfrastruktur befeuert die Zersiedelung und die Zubetonierung der Schweiz. Das zerstört wertvolles Kulturland, Biodiversitätsflächen und Erholungsgebiete und erschwert die Klimaanpassung.

Der Autobahnausbau 2023 setzt auf veraltete Rezepte, die kläglich versagen werden. Die bestehenden Verkehrsprobleme werden verschärft statt gelöst. Machen wir Schluss mit der Verkehrspolitik von gestern.

STÉPHANIE PENHER, LEITERIN VERKEHRSPOLITIK VCS

verkehrsclub.ch/politik/stopp-autobahn-bauwahn



Auch in Bern gibt es Widerstand gegen den Ausbau der Autobahnen. Spurwechsel hat dazu die «Verkehrsmonster-Initiative» lanciert. Die Initiative will den Gemeinderat verpflichten, sich «mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln dafür einzusetzen, dass auf alle Nationalstrassenprojekte in der Region Bern-Mittelland verzichtet wird, die Mehrverkehr ermöglichen». «Läbige Stadt» unterstützt die Initiative. Du kannst sie hier unterzeichnen:

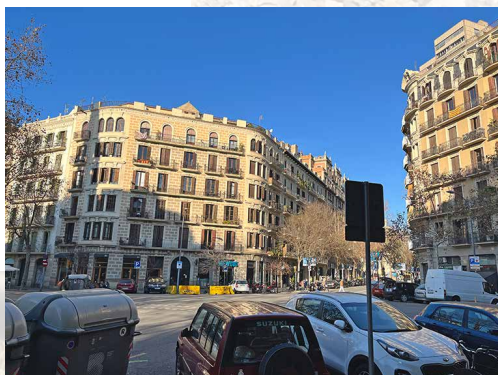
spurwechsel-bern.ch/initiative

VERDUNSTUNGSEFFEKT: VERKEHR LÖST SICH IN LUFT AUF

Seit längerem beobachten Verkehrsexpertinnen und -experten, dass bei einer Verkehrseinschränkung, wie zum Beispiel einer Baustelle in einem Tunnel, ein Teil des Verkehrs verschwindet, anstatt auf alternative Strecken auszuweichen. Eine vierjährige Forschungsstudie von «Transitec» hat diesen Effekt untersucht und damit eine Wissenslücke geschlossen: Sie stellt vier unterschiedliche Verhaltensweisen fest: Wahl eines alternativen Weges, Verzögerung der Reise, Nutzung eines anderen Verkehrsmittels oder Nicht-Antreten der Reise. Der vierte Punkt ist nicht nur für die bevorstehenden Abstimmungen zum Autobahnausbau, sondern auch für neue Mobilitätskonzepte wie Superblocks besonders interessant. Das aus Barcelona stammende Konzept zielt darauf ab, Strassen in Quartieren für den Verkehr zu beschränken und den öffentlichen Raum umzugestalten, um die Lebensqualität zu verbessern. Die Befürchtung, dass Strassen ausserhalb solcher Superblocks deswegen von zusätzlichem Verkehr belastet werden, können dank dieser und weiterer Forschungsarbeit wissenschaftlich entkräftet werden. Der Verdunstungseffekt belegt also, dass beim Verkehrsmanagement das Angebot die Nachfrage beeinflusst. Es stellt sich die Frage: weniger Strassen und weniger Verkehr oder mehr Strassen und mehr Verkehr? Für uns ist die Antwort klar.

TIM BORN, VORSTANDSMITGLIED «LÄBIGI STADT»

Superblocks in Barcelona: vorher-nachher



Unterstütze die Berner Medienvielvalt – werde Mitglied von Journal B

Das Onlinemedium Journal B berichtet über Kultur, Alltag und Politik in Bern. Mit alternativen Sichtweisen und Meinungen in der lokalen Berichterstattung bietet das Journal B echten Mehrwert. Das Journal positioniert sich als einziges Medium mit einer RGM-Grundhaltung und kommt ohne «paywall» aus. Es finanziert sich über Mitgliederbeiträge und soll auch künftig öffentlich und allen zugänglich sein. (red)

journal-b.ch > jetzt Mitglied werden

