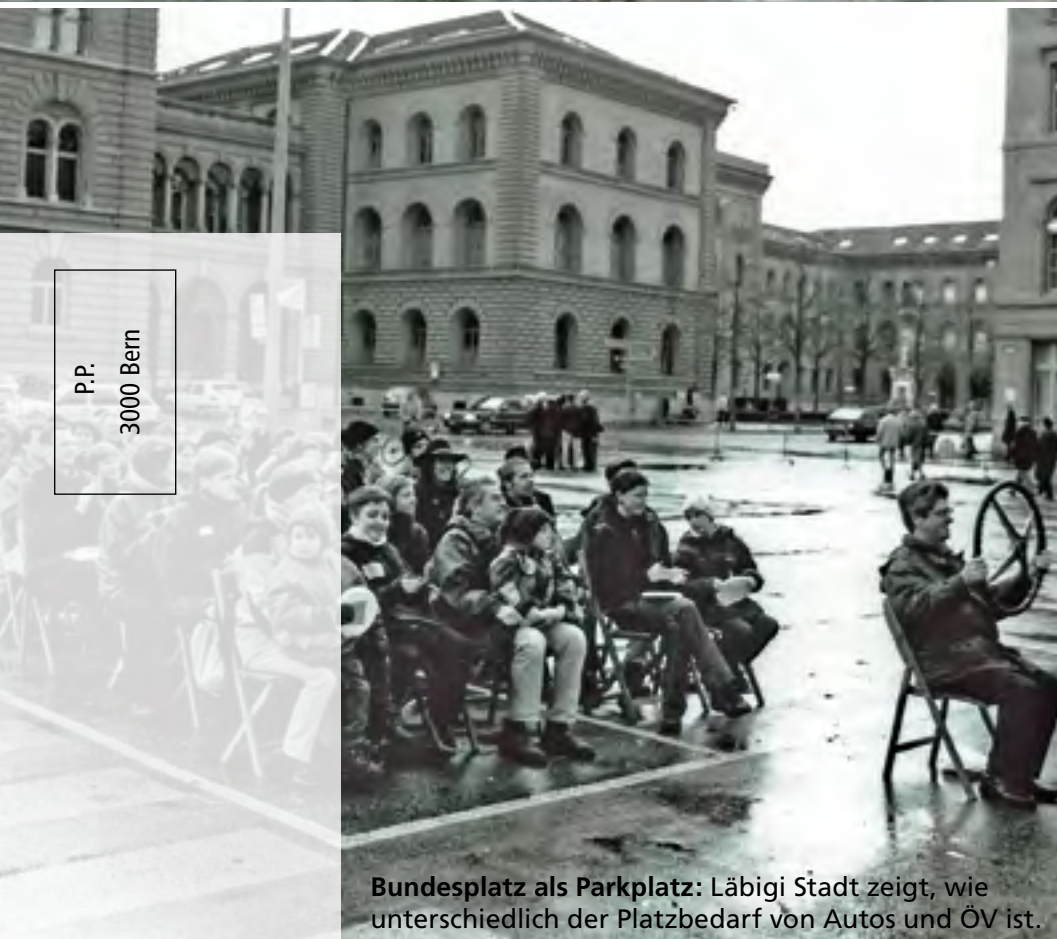




Eine Erfolgsgeschichte



P.P.
3000 Bern

Bundesplatz als Parkplatz: Läbige Stadt zeigt, wie unterschiedlich der Platzbedarf von Autos und ÖV ist.

Die Gründung des Vereins «Bern autofrei» am 30. März 1993 war ein Paukenschlag. Einige mochten am Tag darauf bei der Medienlektüre gehofft haben, es handle sich um einen Aprilscherz. Doch die Hoffnung war vergebens.

Die Gründungsmitglieder von «Bern autofrei» hatten drei Hauptziele: Sie wollten in Bern eine Stimmung 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 verkehrsverlagernde Massnahmen in die öffentliche Debatte tragen.

Damaligem Trend entgegneten

Die Grundstimmung Anfang der 1990er Jahre stand diesen Zielen entgegen. Die sogenannte Spassgesellschaft steuerte ihrem Höhepunkt zu. Es fand ein regelrechter Rückzug ins Private statt, die Wahl- und Abstimmungsbeteiligung sank auf Tiefstwerte. Im Berner Stadtrat machte die Autopartei lautstark Stimmung und setzte sich hemdsärmelig für die Anliegen der angeblich geschöpften Autofahrenden ein. Gleichzeitig sank die Einwohnerzahl Berns: Während 1963 noch über 165 000 Einwohnerinnen und Einwohner in der Stadt lebten, ging diese Zahl bis 2001 kontinuierlich auf rund 126 000 zurück. Vor allem Familien mit Kindern verliessen die Stadt.

Ende Dezember 2012 lag die Zahl wieder bei über 137 000. Das hat verschiedene Gründe, doch auch die seither gestiegene Attraktivität der Stadt spielt eine wesentliche Rolle. Da haben die Verkehrsberuhigungsmassnahmen, welche ab 1993 eingeleitet wurden, nach und nach Wirkung gezeigt. Viele Plätze und Strassen sind heute kaum mehr wiederzuerkennen. Die Stadt ist verkehrsberuhigter und lebensfreundlicher geworden.

Wo steht Bern heute verkehrspolitisch?

Heute steht in der städtischen Energiestrategie 2006-2015, dass der MIV bis 2015 um 10 Prozent reduziert werden muss. Die Mehrheit der Haushalte in der Stadt lebt ohne eigenes Auto und grossflächig wurden Tempo 30 Zonen, Begegnungszonen und andere verkehrsberuhigende Massnahmen umgesetzt. Bern ist eine der wenigen vergleichbaren Städte, in denen der MIV in diesen 20 Jahren nicht angestiegen, sondern stabil bis leicht rückläufig ist. Zwar fahren immer noch Autos über den Bahnhofplatz, aber der Bundesplatz ist inzwischen parkplatzfrei – das war 1993 noch nicht so. Auch beim autofreien Wohnen trieb «Läbige Stadt» die Diskussion voran. Zwar ging die

Der Standpunkt



ALS AM 1. APRIL 1993 erste Medienberichte über «Bern Autofrei» erschienen, dachten viele an einen Aprilscherz. Weit gefehlt: dieses Jahr feiern wir den 20. Geburtstag und Gründungsmitglied Ursula Wyss ist Verkehrsdirektorin. An dieser Stelle herzliche Gratulation den gewählten GemeinderätInnen und «Läbigi Stadt»-Mitgliedern Alexander Tschäppät, Franziska Teuscher und Ursula Wyss.

Nicht nur im Fussball ist die Konkurrenz zwischen Bern und Basel gross. Laut dem ersten «Städtevergleich Mobilität» kommt Bern gut weg, Basel aber noch besser. 78 Prozent aller Wege werden in Bern zu Fuss, mit dem öffentlichen Verkehr oder Velo zurückgelegt; in Basel sind es 80 Prozent. 53 Prozent unserer Haushalte sind autofrei. Auch hier ist Basel (55 Prozent) leicht besser. Mit 61 Prozent hat Bern zwar viele verkehrsberuhigte Strassen. Doch Basel geht noch weiter. Eine Besonderheit in Bern ist die Parkplatzstellungspflicht. Nirgends liegen die Mindestwerte für zu erstellende Parkplätze höher. Für ein Haus mit sechs Wohnungen müssen in Bern gemäss kantonalen Bestimmungen mindestens 5.5 Parkplätze erstellt werden (Basel/Luzern/St. Gallen: 0; Zürich: 1.7; Winterthur: 4.3). Interessant ist auch folgender Vergleich: Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr liegt in Basel bei 16 Prozent. In Bern sind es nur 11 Prozent. Demgegenüber ist der MIV-Anteil in Bern 4 Prozent höher (18 Prozent).

«Läbigi Stadt» braucht es also weiterhin. Wie im Fussball wollen wir Basel auch im Städtevergleich überholen. Dazu soll die Anzahl Parkplätze sinken, weitere autofreie Plätze entstehen, das Tram Region Bern, weniger MIV und mehr Veloverkehr – etwa mit genügend attraktiven Gratis-Veloparkplätzen am Bahnhof. Wir freuen uns auf die nächsten 20 Jahre.

Nadine Masshardt, Präsidentin

Abstimmung über die autofreie Siedlung Viererfeld 2004 leider knapp verloren – dafür gibt es aber inzwischen die autofreie Siedlung Burgunder. Letztlich hat «Läbigi Stadt» in diesen 20 Jahren – zusammen mit befreundeten Organisationen und dank der seit 1993 ebenfalls dauerhaft regierenden RotGrünMitte-Mehrheit – erstaunlich viel erreicht. Die politischen Verantwortlichen in der Stadt Bern haben eine Verkehrsreduktion zum Ziel, autofreie oder autoarme Siedlungen sind bereits Realität oder werden zumindest als Thema ernst genommen und es gibt ein weit verbreitetes Bewusstsein in der Bevölkerung für die negativen Auswirkungen des städtischen Autoverkehrs. Ausserdem ist es «Läbigi Stadt» immer wieder gelungen, neue Themen zu lancieren: Wabellösungen, autofreies Wohnen oder Roadpricing sind wohl die bekanntesten Beispiele.

Wichtigste Meilensteine

1994 wurde die städtische Volksinitiative «Läbigi Stadt» eingereicht. Sie forderte eine

Legendäre Strassenaktionen:

Einreichung Piazza Motion.
Neufeld-Armee gegen den Bau des Neufeld-Tunnels.
Schlauchboot schwimmt gegen Verkehrsstrom.



massive Reduktion des MIV mit verschiedenen konkreten Massnahmen. 2001 wurde die Initiative zu Gunsten einer Vereinbarung zwischen dem Gemeinderat und «Läbigi Stadt», welche die Umsetzung wichtiger Teile der vorgesehenen Massnahmen vorsieht, zurückgezogen. Bei den Wabellösungen hapert es leider bis heute mit der Umsetzung. Bei anderen Themen wie Parkplatzbewirtschaftung, Fahrspurreduktionen oder autofreiem Wohnen wurde hingegen einiges erreicht. Ein weiterer Meilenstein war die «Piazza-Motion», welche einen autofreien Platz pro Stadtteil verlangt. Diese wurde vom Stadtrat angenommen, die Umsetzung lässt jedoch noch auf sich warten. Von zentraler Bedeutung war auch die Eröffnung des Tram Bern West. Heute engagiert sich «Läbigi Stadt» mit viel Enthusiasmus für das Tram Region Bern, welches Ostermündingen, Bern und Köniz verbinden soll.

Debatte über den Weg

Von Anfang an flammte sowohl im Vorstand wie auch an Vereinsversammlungen die Debatte über die Radikalität oder den Pragmatismus von «Läbigi Stadt» immer wieder auf. Nicht die Ziele, sondern der beste Weg zur Erreichung derselben waren umstritten. Mit der Umbenennung von «Bern autofrei» in «Läbigi Stadt» 1998 ging für die einen Identität verloren, andere fanden es richtig, mit dem Namen nicht den falschen Eindruck zu erwecken, man bilde sich ein oder habe gar zum Ziel, das Auto gänzlich aus der Stadt verdrängen zu können. Der Rückzug der Initiative gab Anlass für ähnliche Debatten: War das Verrat an der Sache oder letztlich ein geschickter Schachzug, um so viel wie möglich für die Sache herauszuholen? Auch der Stil der Strassenaktionen gab immer wieder zu reden: Wie kämpferisch sollen diese sein? Sollen sie allenfalls gar wie Mitte der 1990er Jahre in einer kurzfristigen Sperrung der Lorrainebrücke mit einer Stahlkette gipfeln? Oder ist das kontraproduktiv und sollen Aktionen eher augenzwinkernd aufzeigen, wie mögliche Alternativen aussehen? «Läbigi Stadt» hat immer versucht, die pragmatische Parlamentsarbeit mit frischen und frechen Aktionen zu kombinieren. Die Erfolge geben dieser Strategie grundsätzlich recht. Will der Verein frisch und lebendig bleiben, will er weiterhin eine wichtige Stimme in der Verkehrspolitik sein, muss «Läbigi Stadt» auch künftig neue und unkonventionelle Ideen einbringen, auf Missstände aufmerksam machen und wenn nötig auch unbequem werden.

MARC GEBHARD, GRÜNDUNGSMITGLIED UND
BIS 2004 IM VORSTAND ZUSTÄNDIG FÜR DIE
MEDIENARBEIT SOWIE DIESE ZEITUNG



«FORTSCHRITT...»

Jahresversammlung «Läbigi Stadt»

am 23. April, 19 Uhr, im neuen Lichtspiel
(www.lichtspiel.ch)

Das Zitat

WÄRE ICH BLICK-JOURNALIST, eine Schlagzeile zu finden wäre mir leicht gefallen: «Verkehrte Welt: SVP für Kuscheljustiz und gegen Abzockerei!». Der Anlass war eine Diskussion, die zwischen unserer Expräsidentin **Evi Allemann** und SVP-Nationalrat **Roland Borer** im ehemaligen Schweizer Fernsehen stattfand. Es ging um die Motion Giezendanner, die die «moderne Abzockerei» in Gestalt fix installierter Radaranlagen verbieten wollte (Tempolimiten sind für Lastwagenunternehmer eben geschäftsschädigend). Borer machte den Blocher und zeigte das ganze Repertoire aus der SVP-Rhetorikschulung: einen Brückenschlag zu Wilhelm Tell (die Polizei zockte die Leute ab wie früher die «Landvögte und Strassenräuber»), Verschwörungstheorien («mä wächslet bewusst d'Gschwindigkeit, dass d'Lüt drilauere») und Stammischlegenden aus der Heimat («sit dass ds Niederbuchs site diä Radaralogo steht, git's vor Niederbuchs site und nach Niederbuchs site sogar no meh Uffahrkollisione»). Evi kam ob all des Unsinnns kaum zu Wort. Das war ausnahmsweise nicht weiter schlimm: Herr Borer (Smartspider-Punktzahl bei «Law & Order»: Maximum) hat sich selber diskredidiert. (rg)

«Die Lorrainebrücke gesperrt, ohne dass es zu Schlägereien kam»

Was hat «Läbigi Stadt» erreicht?
Ehemalige Vorstandsmitglieder geben Antworten.

WAS HAT «LÄBIGI STADT» IN 20 JAHREN VERÄNDERT?



Ursula Wyss: Die Mehrheit der Bernerinnen und Berner wünscht sich heute keinen zusätzlichen Autoverkehr und ist froh darüber, dass etwa der Bundesplatz nun parkplatzfrei ist. LS hat in den letzten 20 Jahren dazu beigetragen, eine entsprechende Stimmung zu schaffen. Natürlich nicht allein, aber doch als eine wesentliche Stimme.



Evi Allemann: LS hat viele innovative Ideen in Bern erstmals öffentlich zur Debatte gestellt: Vom autofreien Wohnen, über Wabenlösungen bis hin zu Roadpricing. Schritt für Schritt hat «Läbigi Stadt» zudem daran gearbeitet, dass sich die Stadt für eine Reduktion des MIV einsetzt. Heute fahren etwas weniger Autos durch Bern als zu den Gründungszeiten von LS. Vergleicht man dies mit der Entwicklung in vergleichbaren Städten in Europa, dann wird klar, dass LS unter dem Strich sehr erfolgreich war.



Beat Zobrist: LS hat im Abendverkehr während 5 Minuten die Lorrainebrücke gesperrt, ohne dass es zu Schlägereien kam. Und im Bierhübelikreisel den Samichlaus unterstützt, als er von der Kanzel aus den Verkehr regelte. Weiter hat sie einigen heute national und kommunal bedeutenden Politikerinnen mit Erfolg die ersten Gehversuche in dieser Disziplin ermöglicht.



Karin Gilgen: LS hat die Diskussion über die heilige Kuh «Auto/MIV» salonfähig gemacht.

BRAUCHT ES «LÄBIGI STADT» IN ZUKUNFT NOCH?



Michael Aebersold: Ja klar! LS bringt es auch heute immer wieder fertig, den Finger auf den wunden Punkt zu drücken und mit innovativen Aktionen auf Missstände hinzuweisen. Zu erwähnen sind zum Beispiel die Aktion am Eigerplatz oder die Grillpartie in der Länggasse.

WAS WAR FRÜHER BESSER?

Karin: Bern autofrei und LS waren früher frecher und sichtbarer. Die legendären Strassenaktionen täten dem Stadtbild auch heute noch ab und an gut.

WAS ERHOFFST DU DIR IN ZUKUNFT VON «LÄBIGI STADT»?

Beat: Dass sie sich so benimmt, wie wir es von frechen 20-Jährigen erwarten dürfen.

Ursula: In meiner Funktion sind mir natürlich die konstruktiven Vorschläge zur Lösung der realen Probleme am wichtigsten. Am besten gefällt mir LS immer dann, wenn der Verein neue und spannende Ideen lanciert.

Michael: Weiterhin frische und freche Auftritte verbunden mit seriöser Knochenarbeit.

Die vollständigen Antworten unter
www.laebigistadt.ch

(rg)

Die Klatschspalte

WENN DAS KEIN ZUFALL IST: Pünktlich zum Papstwechsel ist unser Sonderkorrespondent und Papstexperte, der für uns unter dem Kürzel ere mit spitzer Feder zu schreiben pflegte, zurück aus seinem Einsatz im Balkan. Sein Appell an die zahlreichen Kardinäle unter den Lesern der LS-Zeitung führte anno 2005 dazu, dass unser Favorit, Jorge Maria Bergoglio, der statt mit Papamobilen ausschliesslich mit Papa-Trams und Papa-Zügen zu reisen ver-



sprach, auf Platz zwei der Papst-Wahl landete. «Läbige Stadt» wird auch diesmal seine Kontakte in den Vatikan nutzen, um für den ÖV-Freund unter den Papabili zu werben.

Und ist es Zufall, dass unser künftiger Redaktionsleiter, Jonas Hirschi, just drei Wochen älter ist als «Läbige Stadt»? Jonas arbeitet derzeit an seinem Spielfilmdebüt. Bei diesem Film wird es – einzig so viel sei verraten – auch um Koinzidenz gehen. Und: Der Spezialkahn aus den USA, der für diesen Spielfilm eingesetzt wird, wird etwas früher ankommen. Denn Jonas wird damit auch seinen kurzen Rückblick auf 20 Jahre «Läbige Stadt» drehen. Wir freuen uns über all diese schönen Zufälle und sind bereits jetzt gespannt auf den 20-minütigen Kurzfilm von Jonas – auch wenn, was kein Zufall ist, uns diese Zeit länger vorkommt. (pad)

Impressum

Redaktion:
Duscha Padrucci (pad), Remo Goetschi (rg),
Jonas Hirschi (jh), Nadine Masshardt (nm),
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

Neues Stadtentwicklungskonzept

Das Stadtentwicklungskonzept STEK 95 stammt – wie sein Name schon sagt – aus dem Jahr 1995 und hat somit schon einige Jahre auf dem Buckel. Vieles, das wir heute als selbstverständlich ansehen, ist im STEK 95 als Massnahme formuliert, so z.B. die flächendeckende Einführung von Tempo 30 Zonen oder die Parkplatzbewirtschaftung.

Die aktuellen Stadtentwicklungsschwerpunkte und die der vergangenen Jahre wie Brünen, Weissenstein, KVA-Areal Warmbächliweg, Warnkdorf City, etc. spielen eine prominente Rolle im STEK 95, zeigen aber auch, dass von Ideen und Zielen bis zur Umsetzung oftmals Jahre bis Jahrzehnte vergehen. Insgesamt kann das STEK 95 aber durchaus als erfolgreich bezeichnet werden. Viele Massnahmen wurden umgesetzt und die festgelegten Ziele mehrheitlich erreicht.

Es ist also höchste Zeit mit einem neuen Stadtentwicklungskonzept die groben Leitplanken für die zukünftige Entwicklung der Stadt Bern zu setzen. Ein neu-

es Stadtentwicklungskonzept soll aber nicht nur Leitplanken setzen, sondern insbesondere auch Entwicklungsimpulse geben. Das Stadtplanungsamt wird – die Kreditgenehmigung durch den Stadtrat vorausgesetzt – in den kommenden zwei Jahren ein neues Stadtentwicklungskonzept erarbeiten.

In einer ersten Phase werden bis im Sommer 2013 die inhaltlichen Schwerpunkte für das neue STEK festgelegt. Um die Themenfelder wie Verdichtung, Stadterweiterung oder Grünraumplanung wird man dabei wohl nicht herumkommen. Die inhaltlichen Themenschwerpunkte werden anschliessend im Detail bearbeitet und schliesslich ist auch eine öffentliche Mitwirkung vorgesehen. Wir sind gespannt, welche Ideen und Ziele das neue STEK hervorbringt. Diese werden die Entwicklung der Stadt Bern für die nächsten Jahre prägen.

DANIEL KLAUSER,
VORSTAND

Stimme aus Casablanca

In Sachen Zugreisen war Marokko schon immer ein Glanzlicht auf dem afrikanischen Kontinent: Nicht nur kann man aus der Schweiz über Frankreich und Spanien relativ bequem per Zug anreisen. Auch vor Ort sind die Züge pünktlich, sauber und alle grösseren Städte nördlich des Atlasgebirges sind damit regelmässig und in vernünftiger Zeit zu erreichen. Durch neue Hochgeschwindigkeitsstrecken in Frankreich und Spanien ist die Anfahrt in den letzten Jahren deutlich schneller geworden. Und auch Marokko setzt auf Hochgeschwindigkeit: Zwischen Tanger und Casablanca wird derzeit eine Strecke fertig gestellt, die 2015 eröffnet werden soll. Doch damit nicht genug. Auf unserer winterlichen Reise durch den Maghrebstaat konnten wir begeistert feststellen, dass nicht nur immer mehr europäische Städte aufs Tram setzen: In der Hauptstadt Rabat und der Wirtschaftsmetropole Casablanca kurven seit 2011 bzw.



2012 neue Trams durch die Strassenschluchten. In Rabat verbinden sie die Vororte mit dem Zentrum und schaffen auch eine schnelle Verbindung zur Nachbarstadt Salé. In Casablanca verbinden sie den Hauptbahnhof mit dem Zentrum und der Peripherie. In beiden Städten werden die Trams bereits rege benutzt und es sind neue Linien geplant.

EVI ALLEMANN &
NADINE MASSHARDT