

Rückblick auf 20 Jahre „Läubigi Stadt“

Stefan Müller, Vorstandsmitglied „Läubigi Stadt“

Es gilt das gesprochene Wort

Als Läubigi Stadt Anfang der 90er-Jahre gegründet wurde, wo stand damals die bernische Verkehrspolitik?

Vor dem Bahnhof führte eine 4-spurige Strasse durch, ohne Zebrastreifen, die Fussgänger mussten unten durch.

Alle Gassen dienten als grosses oberirdisches Parking, Bundesplatz und Waisenhausplatz waren Parkplätze; der Kornhausplatz war komplett Strassenraum.

Noch schlimmer war es in den Quartieren: Auf den Quartierstrassen galt Tempo 50. Das Parkieren war freigegeben, blaue Zonen und Parkkarten gab es nicht.

Die Planungspolitik war einseitig auf den Auto-Verkehr ausgerichtet. Die Einwohnerinnen und Einwohner hatten im öffentlichen Raum kaum Platz. In den Quartieren konnten die Kinder kaum noch vor dem Haus spielen, die Plätze luden nicht zum verweilen und tratschen ein.

Diese Planungspolitik war mit ein Grund für die Stadtflucht dieser Zeit, mit einem Rückgang der städtischen Bevölkerung von ursprünglich 160'000 auf ca. 120'000 Einwohnerinnen und Einwohnern 1999.

Es gab aber alternative verkehrspolitische Bestrebungen. Vereine, welche das Wohl der Bewohnerinnen über die Interessen der Autos stellen wollten. In mehreren Städten wurden Initiativen lanciert, so z.B. „Zürich autofrei“ und „Basel ohne Auto“.

Diese Bestrebungen gab es auch in Bern. Und als bei den Wahlen 1992 das RGM-Bündnis erstmals die Mehrheit erhielt, wurde auch hier der Verein „Bern Autofrei“ gegründet, um eine entsprechende Initiative zu starten.

Diese Initiative umfasste 5 Hauptforderungen:

- Eine kostendeckende Parkplatzbewirtschaftung auf dem gesamten Stadtgebiet
- Das Hauptstrassennetz soll nicht weiter ausgebaut werden
- Mit sogenannten Wabenlösungen sollen die Quartiere vom Durchgangsverkehr befreit werden.
- Pro Fahrtrichtung nur eine Spur für MIV
- Neuüberbauungen sollen mit dem öffentlichen Verkehr statt mit dem MIV erschlossen werden

Die Initiative sammelte sich in Rekordzeit.

1998 verabschiedete der Stadtrat einen Gegenvorschlag, welcher quasi gleich lautete wie die Initiative, den missverständlichen Passus bezüglich autofreier Siedlung aber ausliess. Und weitere 3 Jahre später verabschiedete der Gemeinderat mit Läubigi Stadt eine Vereinbarung, die fast alle Punkte der Initiative aufnahmen.

Heute können wir sagen: Der Gemeinderat hat weitgehend Wort gehalten. Die kostendeckenden Parkiergebühren sind flächendeckend umgesetzt. Die Länge des Basis-Strassennetz hat nicht weiter zugenommen. Beim Teilverkehrsplan Kirchenfeld-Schosshalde wurde erstmal eine Wabenlösung bis zur Mitwirkung gebracht; in den Stadtteilen Länggasse und Bümpliz wurden Verkehrsregimes installiert, die ebenfalls den Durchgangsverkehr von den Quartierstrassen fernhalten. Fast alle Doppelspur-Abschnitte konnten aufgehoben, respektive die eine Spur dem öV und dem Velo zugehalten werden. Und während die Idee einer ersten autofreien Siedlung im Viererfeld 2004 an der Urne Schiffbruch erlitten hat, hat sich auch in dieser Frage einiges getan: Es gibt die (private) autofreie Burgunder-Siedlung in Bümpliz, beim Warmbächli hat die Bevölkerung Ja gesagt zu einer autoarmen Überbauung. Mit dem Oberfeld gibt es in unmittelbarer Stadtnähe eine weitere autofreie Siedlung und die Neuaufgabe des Viererfeldes sieht ebenfalls autoarmes Wohnen vor.,

Neben der Initiative hat Läbigi Stadt auch weitere Spuren hinterlassen. Das berühmteste Beispiel ist die Piazzamotion, welche 2002 vom Stadtrat überwiesen wurde und für jeden Stadtteil einen autofreien Quartierplatz fordert. Wir haben uns aber auch für den Verkehrskompromiss und fürs Carsharing. Wir haben die Diskussion zum Road Pricing in Bern lanciert und uns stets für die Tramstadt Bern eingesetzt.

Bern ist heute wieder eine attraktive Wohnstadt. Seit 15 Jahren nimmt die Wohnbevölkerung stetig zu. In nationalen und internationalen Rankings wird Bern eine extrem hohe Lebensqualität bestätigt. Natürlich ist dies nicht das Resultat von 22 Jahren Läbigi Stadt. Aber einer der Hintergründe für diese Entwicklung ist die Neuausrichtung der Verkehrspolitik, und an dieser hat „Läbigi Stadt“ mit ihren engen Verbindungen in den Stadtrat ihren Anteil.