

Ausblick und weitere Schritte

Regula Tschanz, Vorstandsmitglied „Läubigi Stadt“, Stadträtin

Es gilt das gesprochene Wort

Sehr geehrte Medienschaffende

„Läubigi Stadt“ hat wie kein anderer Verein immer versucht, frische, unkonventionelle und freche Aktionen mit zielgerichteter politischer Arbeit zu kombinieren. Damit „Läubigi Stadt“ eine wichtige Stimme in der Berner Verkehrspolitik bleibt, setzen wir auch in Zukunft auf diesen bewährten Mix. Die Erfolge geben uns recht. Am 1. April 1993 hätte wohl kaum jemand auf ein 20-Jahre-Jubiläum von „Läubigi Stadt“ gewettet.

Damit sich Bern als nachhaltige Modellstadt positioniert, werden wir einen Teil der Forderungen aus der Broschüre „Läubigi Stadt der kurzen Wege“ auch in den politischen Prozess einspeisen. Die Anliegen aus der «Vision 2035» werden von den VertreterInnen von «Läubigi Stadt» im Rahmen verschiedener städtischer Arbeitsgruppen oder in Mitwirkungen eingebracht. Zudem werden die im Vorstand von „Läubigi Stadt“ engagierten Stadtratsmitglieder – Marieke Kruit (SP), Regula Tschanz (GB) sowie ab heute Abend Michael Steiner (GFL) – im Stadtrat Vorstösse einreichen. Gerne skizziere ich diesbezüglich vier Themenbereiche.

Stadt der kurzen Wege: Plätze zum Verweilen

Plätze, die zum Verweilen einladen, entsprechen einem Bedürfnis der Bevölkerung. Der Bundesplatz – früher Parkplatz, heute Platz – ist wohl das beste Beispiel. Im Juni stimmen die BernerInnen über das Projekt «Dr nöi Breitsch» ab. Zwischen Kursaal und Guisanplatz stehen mehrere Bauprojekte an, die den Ersatz der über 100-jährigen Kanalisationsleitungen, der Gleisanlagen und Werkleitungen beinhalten. Gleichzeitig wird der öffentlichen Raum zwischen Viktoriaplatz und Guisanplatz massgeblich aufgewertet – vor allem auch dank einer grossen Tempo-30-Zone. Dass die Aufwertung gerade das Breitenrainquartier betrifft, ist aufgrund der dringend nötigen Sanierung der Abwasseranlagen mehr Zufall als gewollt. Für „Läubigi Stadt“ ist klar, dass auch andere Plätze einen Refresh benötigen: Die Neugestaltung des Eigerplatzes war ein Herzstück im leider gescheiterten Projekt Tram Region Bern und muss nun möglichst bald angegangen werden. Der Helvetiaplatz braucht eine Umgestaltung, damit inmitten diverser Museen ein attraktiver Raum für BernerInnen und TouristInnen entstehen kann. Kaum genutzt wird heute auch der Mühlenplatz in der Matte. Aus Sicht von „Läubigi Stadt“ sollten alle Parkfelder (ausser jenen für Menschen mit einer Behinderung) aufgehoben werden, damit der Platz zu einem Treffpunkt für die Quartierbevölkerung werden kann.

Stadt der kurzen Wege: Mehr Lebensqualität dank autofreier Innenstadt

Eine auto- aber nicht öv-freie Innenstadt wäre ein Gewinn an Lebens-, Einkaufs- und Aufenthaltsqualität für die EinwohnerInnen und BesucherInnen Berns, aber auch für das Gewerbe, eine lebendige Gastro- und Kulturszene sowie für den Tourismus. Auch 18 Jahre nach dem Ja an der

Urne zum (faulen) «Verkehrskompromiss» stehen heute in den theoretisch parkplatzfreien Gassen durchgehend illegal parkierte Autos. Angesichts der ansonsten erfreulichen Berner Erfolge in Verkehrsfragen ist diese Situation grotesk: Welche andere Stadt toleriert inmitten touristischer Sehenswürdigkeiten illegal parkierte Autos? Bislang versucht die Stadt, das Problem mit vermehrten Polizeikontrollen zu lösen. Sollte die gewünschte Wirkung weiterhin ausbleiben, sind weitergehende Schritte, wie zum Beispiel kostenpflichtiges Abschleppen illegal parkierter Fahrzeuge, nötig. Selbstverständlich braucht es praktikable Lösungen für das Gewerbe und die AnwohnerInnen. Vorbild könnte hier das Projekt SpediThun sein mit einem zentralen Lager am Stadtrand, von wo die Güter koordiniert an die Bestimmungsadressen im Zentrum geliefert werden.

Stadt der kurzen Wege: Mehr Raum zum Leben

Rund die Hälfte der Berner Haushalte lebt heute ohne eigenes Auto. Dieser Wert ist nur noch in der Stadt Basel höher. Laut ExpertInnen gibt es in der Schweiz an Wohnorten oftmals zu viele Parkplätze. Unnötige Parkplätze sind eine Verschwendung von wertvollem Raum – Siedlungen mit nur wenigen Autos und Autoparkplätzen hingegen bedeuten mehr Platz für andere Nutzungen, bessere Luft, weniger Lärm, mehr Sicherheit. Fallen die Kosten von Parkplätzen weg, können zudem die Wohnkosten reduziert werden.

Nachdem im Kanton Bern im Mai 2014 über eine Anpassung der Bauverordnung die Regeln zur Berechnung der minimalen und maximalen Anzahl von Parkplätzen vereinfacht wurde, braucht es eine Klärung der möglichen Massnahmen in der Stadt Bern. So prüft etwa die Gemeinde Köniz, in einzelnen Gemeindegebieten die Anzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge bei Wohnnutzung gegenüber dem kantonalen Recht zu reduzieren. Mit welchen Massnahmen und Anreizen kann die Anzahl Parkplätze bei Neubauten in der Stadt Bern möglichst tief gehalten werden bzw. autoarmes/autofreies Wohnen gefördert werden? Inwiefern kann die Stadt Bern Grundlagen erlassen, die auf dem städtischen Gebiet oder in bestimmten Zonen eine tiefere maximale und minimale Anzahl Parkplätze als von der kantonalen Bauverordnung vorgegeben vorschreiben?

Stadt der kurzen Wege: Verbindliche Zielsetzung für die MIV-Reduktion

Die Energiestrategie der Stadt Bern sah in den energiepolitischen Leitlinien 2006–2015 als eine von acht quantitativen Zielvorgaben vor, den motorisierten Individualverkehr (MIV) um zehn Prozent zu reduzieren. Dieses Ziel konnte bezogen auf das Jahr 2006 erfreulicherweise erreicht werden. Aus Sicht von „Läbige Stadt“ ist zentral, dass sich der Gemeinderat nach der erfolgreichen MIV-Reduktion um zehn Prozent wiederum ein messbares Ziel setzt. Die Reduktion des MIV ist ein entscheidender Faktor der Energie- und Klimapolitik, gleichzeitig aber auch ein zentraler Eckpfeiler für die Erhöhung der Lebensqualität: Weniger Verkehr heisst weniger Lärm und Luftverschmutzung, mehr Sicherheit, eine Aufwertung des Quartierlebens und mehr Platz für andere Nutzungen.