



Der öffentliche Verkehr in der Stadt Bern bekommt regelmässig Bestnoten und der innerstädtische Autoverkehr nimmt – trotz steigender Einwohnerzahl – seit über 20 Jahren ab. Diese Erfolgsgeschichte gilt es in den nächsten vier Jahren weiterzuführen. Daneben braucht es aber endlich auch mehr Platz und eine Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr. Zudem stehen im Verkehrsbereich wichtige Grossprojekte an.

ZBB – diese drei Buchstaben stehen für das wichtigste Verkehrsprojekt der nächsten Jahrzehnte. Zukunft Bahnhof Bern ist eine gigantische Operation «am offenen Herzen» des Berner Verkehrsnetzes. Der Ausbau des Bahnhofs Bern und seiner Zugänge bei Vollbetrieb sowie die damit einhergehende Umgestaltung des Bahnhofumfelds müssen vielfältigen Ansprüchen gerecht werden. Der benötigte zusätzliche Raum für FussgängerInnen, Velospuren und -abstellplätze kann dabei nur freigespielt werden, indem die Fläche für den Autoverkehr verkleinert wird.

## MIV reduzieren, ÖV attraktivieren und Veloverkehr fördern

P.P.  
3000 Bern





## Der Standpunkt



DA IN DER STADT BERN Wohnraum fehlt, werden oft alte Industrieareale dem Wohnungsbau zugeführt. Bei der Planung von Umnutzungen kommt es immer wieder zu Verzögerungen, die Jahre dauern können. Das bietet aber eine Chance für die Zwischennutzung. Ein wichtiges Beispiel aus meinem Quartier ist das Tramdepot Burgernziel, für welches vor vier Jahren ein Projektwettbewerb durchgeführt und diesen Sommer der Zuschlag unserer «Wohnbaugenossenschaft Acht» gegeben wurde.

Das Areal des Tramdepots wird zurzeit vielfältig genutzt. Am bekanntesten ist wohl das Restaurant Punto, welches ausgezeichnetes Essen mit biologischen Produkten anbietet. Weiter wurden die Depothalle und der Wendepunkt für kulturelle Anlässe freigegeben und auch «urban gardening» hat sich installiert. Gerade wegen dieser attraktiven Zwischennutzung regt sich auch Widerstand gegen das neue Wohnbauprojekt. Das ist verständlich. Wenn man aber sieht, welche Möglichkeiten mit neuen Wohnformen wie Generationenwohnen im neuen Projekt bestehen, sollte man dem Neubau eine Chance geben. Auch wird es Platz haben für ein Quartierrestaurant und ich hoffe, das Personal vom Punto wird auch dem neuen Ort Charme einhauchen. Zudem gibt es unweit vom Burgernziel eine neue Zwischennutzung mit dem leer stehenden Entsorgungshof Egelsee. Mit Aussicht auf den See wurde dort ein kleiner Sitzplatz mit Pflanzen installiert. Zwischennutzungen bieten Chancen, sie sollen aber nicht zu Provisorien werden, denn in einem dynamischen Stadtentwicklungsprozess entsteht immer wieder neuer Raum für Zwischennutzungen.

LUKAS GUTZWILLER, VORSTAND

Nachdem Ostermundigen im zweiten Anlauf Ja zum Tram gesagt hat, ist die Planung der nunmehr «halben» Tramlinie 10 rasch voranzutreiben. Einer weiteren Abstimmung in der Stadt Bern kann dabei um einiges gelassener entgegengeblückt werden als dem Kreditbeschluss des Grossen Rats, der die entsprechenden Gelder inzwischen für Autobahnzubringer «zweckentfremdet» hat. In Richtung Köniz muss das Passagierwachstum mit neuen Tangentiallinien, einer Taktverdichtung auch auf der Linie 17 und mehr Platz in der S-Bahn aufgefangen werden. Dass ein Tram der-einst auch vom Wyler in die Länggasse fahren soll, wäre begrüssenswert. Die Doppelgelenkbusse, die bald auf der Linie 20 unterwegs sind, dürften sich angesichts der engen Platzverhältnisse kaum für die Länggasse eignen.

### Velo-Offensive rasch umsetzen

Für die Umsetzung der Velooffensive, die Verkehrsdirektorin Ursula Wyss ausgelöst hat, um den Veloanteil in Bern deutlich zu erhöhen, sind genügend Mittel bereit-

zustellen. Der Bau der Panoramabrücke, auf den die Offensive von ihren Gegnern gerne beschränkt wird, ist dabei eines von vielen Elementen. Zunächst stehen die Schaffung von sicheren und direkten Verbindungen in alle Stadtteile und in die Nachbargemeinden sowie von genügend – auch kostenlosen – Abstellplätzen und die Einführung eines Veloverleihsystems im Zentrum.

In den nächsten Jahren steht auch die Sanierung wichtiger Verkehrsachsen an. Die Thunstrasse, der Ostring oder die Eigerstrasse, die heute ganze Stadtteile durchtrennen, müssen mittels Spurreduktionen redimensioniert werden. So kann auch dem Fuss- und Veloverkehr der benötigte Platz zugewiesen werden.

Gemeinsam mit dem Bevölkerungswachstum ist in den letzten Jahren auch der Anteil an autofreien Haushalten gewachsen. Um diese Entwicklungen nicht zu gefährden, muss der ÖV weiter ausgebaut und die Sicherheit und die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs spürbar erhöht werden.

MICHAEL SUTTER, VORSTAND

## «LÄBIGE HELVETIAPLATZ»

Der Helvetiaplatz ist einer der wichtigsten Plätze unserer Vision 2035 zur Umsetzung der Piazza Motion. Am 8. September führten wir unsere Aktion zur Belebung des Helvetiaplatzes bei Prachtswetter durch.

Mit der Aktion wollten wir zeigen, dass der Helvetiaplatz das Potenzial hat, mehr zu sein als nur eine Asphaltwüste mit Parkplätzen oder viel Verkehr. Er ist das Tor der Altstadt zur Berner Museumsinsel. Im Quartier sind sieben Kulturinstitutionen vereint: Alpines Museum, Kunsthalle, Historisches Museum, Museum für Kommunikation, Naturhistorisches Museum, Nationalbibliothek und Yehudi Menuhin Forum.

LUKAS GUTZWILLER, VORSTAND





# WIR EMPFEHLEN FOLGENDE MITGLIEDER VON «LÄBIGI STADT» ZUR WAHL

## Für den **Stadtrat** kandidieren: Vorstandsmitglieder «Läbigi Stadt»



**Marieke Kruit, 1968**  
Fachpsychologin FSP  
SP, bisher



**Lukas Gutzwiller, 1966**  
Energiewirtschaftler BFE  
GFL, bisher



**Michael Sutter, 1981**  
Politologe  
Parteisekretär SP  
Stadt Bern  
SP, bisher

## Mitglieder «Läbigi Stadt»



**Lea Brunner, 1977**  
Historikerin  
GFL



**Anic Heinz 1981**  
Lehrerin  
GFL



**Regula Tschanz, 1984**  
Generalsekretärin  
Grüne Schweiz  
GB, bisher



**Hasim Sönmez, 1968**  
Selbständiger Gastronom  
GFL



**Andreas Tschöpe, 1976**  
Geschäftsführer Jugend-  
dachverband  
GB



**Benno Frauchiger, 1975**  
Fachspezialist Erneuerbare  
Energien  
SP, bisher



**Ingrid Kissling-Näf, 1964**  
politische Ökonomin  
SP, bisher



**Patrizia Mordini, 1973**  
Psychologin  
Geschäftsleitung syndicom  
SP, bisher



**Bettina Stüssi, 1968**  
Hotelière HF  
Sachbearbeiterin bei  
Movendo  
SP, bisher



**Diego Bigger, 1986**  
Rechtsanwalt  
Gerichtsschreiber  
Jugendgericht  
SP



**Rahel Habegger, 1991**  
Juristin  
SP



**Andreas Hoffmann, 1944**  
Gymnasiallehrer  
pensioniert  
SP



**Simon Zurbrügg, 1984**  
Historiker  
Berufsfachschullehrer  
SP



**Timur Akçasayar, 1979**  
Auditor QM- & Umwelt-  
system  
SP



**Claude Grosjean, 1975**  
Jurist  
glp, bisher

## Für den **Gemeinderat** kandidieren folgende Mitglieder von «Läbigi Stadt»:



**Mitglied des  
Gründungsvorstandes  
von «Läbigi Stadt»:  
Ursula Wyss, 1973**  
Gemeinderätin, Ökonomin  
SP, bisher



**Franziska Teuscher, 1958**  
Gemeinderätin  
Biologin  
GB, bisher



**Michael Aebersold, 1962**  
Sektionschef Bundesamt  
für Energie  
SP

## Für das **Stadtpräsidium** kandidieren folgende Mitglieder von «Läbigi Stadt»: Ursula Wyss und Franziska Teuscher



## Zitat

Mächtig haben wir uns über die neue Mobility-Strategie inklusive Offroader geärgert und in der letzten Ausgabe der Zeitung darüber berichtet, was wiederum einigen medialen Widerhall fand. Auch als sehr mächtig empfunden in diesem Zusammenhang SVP-Stadtrat Alexander Feuz unseren Verein: In einer kleinen Anfrage mit dem Titel «Übernimmt der Vorstand von «Läbigi Stadt» neu auch vormundschaftliche Aufgaben in Bern?» erkundigte er sich beim Gemeinderat zum Sachverhalt und bezog seine Fragen dabei nicht nur auf den Verkehrsbereich. O-Ton: «Wann werden die Veganer den Verkauf der betreffend CO<sub>2</sub>-Ausstosses nicht als ideal angesehenen Grill-Steaks auf den Marktständen im Stadtgebiet einschränken wollen und verlangen, dass die Metzger auf der Münsterstrasse zwingend Tofu-Burger im Sortiment führen müssen?» Natürlich hätten wir Herrn Feuz auch direkt über den Hergang informiert und ihm zur Kenntnis unseren Protestbrief an Mobility zugestellt, doch der aufgrund seiner zahlreichen Vorstösse als einer der «eifrigsten» Stadtpolitiker geltende ehemalige Anwalt hatte darauf verzichtet, seine vor vier Jahren geknüpften Kontakte spielen zu lassen (Alexander Feuz diskutierte auf unserem Podium zu den letzten städtischen Wahlen im ONO). Ob es der Titel der «Läbigi Stadt»-Veranstaltung («Mobilitäts-Podium») war, der die interparteiliche Mobilität von Stadtrat Feuz (von FDP zu SVP) inspirierte, wissen wir nicht. Von einer kleinen Anfrage an den Gemeinderat sehen wir jedoch ab.

HANNES RETTENMUND, VORSTAND

### Impressum

Redaktion:  
Monika Bernoulli (momo), Nadine Masshardt (nm),  
Maria Hopf (mh)

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](http://www.laebigistadt.ch)

# GLÜCKLICHE GESICHTER UND NEUE NETZWERKE AM AUTOFREIEN SONNTAG

Rund 150 Geschäfte, Restaurants, Institutionen sowie Gäste beteiligten sich am Quartierfest, erstmals auch die lokale FDP-Sektion. Der autofreie Sonntag hat sich im aktuellen Format bewährt und etabliert. Die Ideen der Teilnehmenden gaben dem Tag seinen Charakter: Im Fokus stand heuer das Entdecken und Zirkulieren: das Publikum konnte auf 12 Quartierbühnen Musik, Tanz und Theater geniessen, erkundete Quartierperlen, suchte Kunst im Kunstkarree, wischte mit «Läbigi Stadt» beim Domicil Mon Bijou Parkplätze weg oder liess sich von der «Montmartre-Stimmung» im «Petit Paris» anstecken. Die Chinderchübu-Olympiade sowie zwei Paraden, eine zu Fuss und eine mit dem Velo verbanden alle wichtigen Standorte.

DUSCHA PADRUTT, KOORDINATION NETZWERK QUARTIERZEIT



1. Viel «Cycle Chic» an der Velo Fashion Parade (© mphotos)
2. «Défilé de Chaussures» mit Fussverkehr Bern, im Bild mit «Feine Hüte Berlin» (© Muriel Riesen)
3. Flanierstimmung am Nachhaltigkeitsmärit an der Seftigenstrasse (© Elsbeth Bär)
4. In die Zukunft verwies ein Handschlag der Gemeinden Bern, Köniz und Ostermundigen für eine neue Velohauptstrasse, organisiert durch VCS und Pro Velo (© mphotos)

WEITERE IMPRESSIONEN UNTER QUARTIERZEIT.CH



## Stimme vom Nord-Ostsee-Kanal

Die erste richtige Velotour mit Kleinkind führte uns an den Nord-Ostsee-Kanal. Ausschlaggebend waren das Ziel – Hamburg – sowie die flache, gut etappierbare, mit dem ÖV erreichbare (Stichwort: Nachtzüge!) und für jedes Alter abwechslungsreiche Strecke.

Der NOK – wie der Kanal meist abgekürzt wird – ist die meistbefahrene künstliche Seeschiffahrtsstrasse der Welt. Seit 120 Jahren verbindet er die Elbe-Mündung mit Kiel. Der 100 Kilometer lange Kanal erspart Schiffen rund 450 Kilometer um Dänemark. Der bestens ausgeschilderte Radweg dauert mit Abstechern etwa doppelt so lang.

So radelten wir also eine Woche links und rechts mit Container- und Kreuzfahrtschiffen um die Wette. Und trafen auf unzählige Wildgänse, Schmetterlinge oder goldene Rapsfelder. Erstes Etappenziel: Schinkel. Bis auf einen Getränkemarkt mit Gaststube, eine Bio-Bäckerei und eine sympathische kleine Pension gibt es nichts in dem 1005-Seelendorf (was auch mal fägt!). Mehr los war in Rendsburg, der einzigen Stadt am NOK. Doch die meisten Touristen zieht nicht die pittoreske Altstadt an, sondern die Schwebefähre (nach einem Unfall stand sie leider still) und die Schiffsbegrüssungsanlage. Dort erzählen pensionierte Kapitäne vom Kanalleben und Wissenswertes über vorbeifahrende Schiffe.

NADINE MASSHARDT, VORSTAND

