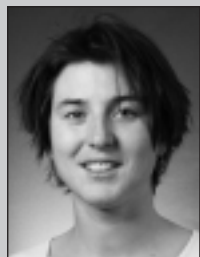


Die Zeitung.

Wecker und Guetnachtliedli. Ich kenne sie alle, die Geräusche der Bernmobil-Busse. Nach fünf Uhr fängt's an. Sie donnern raus aus dem Depot. Abbremsen, Gas geben, Kurve schneiden, Steigung nehmen. Dazwischen im Takt die Durchmesserlinie 10. Und nach Mitternacht dann dasselbe in die andere Richtung zum Einschlafen. Lieber Busse als Autos, denk ich dann. Schon bald kommt's



viel besser. Aus den Auspuffen entweicht der einst Biogas aus der Kläranlage. Ein Kreislauf, der höchst sinnvoll ist und erst noch Kreise ziehen wird, wie der Hauptartikel auf Seite 1 und 2 zeigt.

Weniger eindrücklich zeigte sich der diesjährige Aktionstag «In die Stadt – ohne meine Auto» am 22. September in Bern. Neben der hybridalen Leistungsschau auf dem Bundesplatz mit Walliser Raclette sah man es der Stadt – ausser in der Lorraine – nicht an, was an diesem Tag eigentlich europaweit zelebriert wird (vgl. S. 3 und 4).

Auch ich steige um resp. aus und singe Euch mein Guetnachtliedli: Adieu «Läbigi Stadt» – adieu Stadtrat. Statt Mitglied Koordination und Parlamentarierin bin ich nun einfaches Mitglied und Bürgerin. Danke BAF für die spannenden 8 Jahre.

*Martina Dvoracek,
Mitglied Koordination und
Stadträtin GB*

Alleine die Ankündigung, in Bern würden zukünftig Gasbusse verkehren, dürfte angesichts der Tatsache, dass landauf, landab bereits seit Jahren einige solche Busse unterwegs sind, wohl ausschliesslich dem Klischee der langsamen Berner Vorschub geleistet haben. Bereits die weitere Ankündigung, abgesehen von den Trolleybussen mittelfristig die ganze Flotte auf Gas umzurüsten, straft jedoch dieses Vorurteil Lügen, und der Entscheid, die Gasbusse mit Biogas zu betreiben, macht aus den vermeintlichen Nachzügler schweizweite Pioniere. Denn so technokratisch die Ankündigung von Bernmobil angemutet haben mag, sie ist alles andere als ein Detail.

Reduzierter Schadstoffausstoss

Gasbusse verkehren weltweit bereits zu Tausenden, meist mit Erdgas als Treibstoff. Gegenüber Dieseln haben diese Busse den Vorteil eines geringeren Schadstoffausstosses: Der reduzierte NOx-Ausstoss ist gerade in städtischen Gebieten besonders erfreulich, da die NOx-Moleküle als Vorläufersubstanzen von Ozon gelten, d.h. ein reduzierter Ausstoss von NOx äussert sich letztlich sowohl in der Stadt als auch in der Agglomeration in einer reduzierten Ozonbelastung. Daneben stossen mit Erdgas betriebene Gasbusse auch weniger CO₂ und Russpartikel (Feinstaub) aus als Dieseln. Gerade was die letztgenannten Schadstoffe betrifft, sollen Dieseln zwar dank verbesserter Motoren und Abgasreinigungssystemen den Erdgasbussen bald ebenbürtig sein, und welches der beiden Antriebskonzepte mittelfristig umweltfreundlicher sein wird, bleibt abzuwarten. Auf den Entscheid von Bernmobil hat dieser technologische Wettstreit aber keinen Einfluss, denn der ökologische Fortschritt der geplanten Umstellung liegt nur zu einem kleinen Teil in den Gasbussen selbst begründet, als vielmehr im Einsatz von Biogas als Treibstoff anstelle des Erdgases.

Biogasbusse in Bern:

Bernmobil nimmt mit Entscheid

zum Umstieg eine wichtige

Vorreiterrolle wahr.

Foto: Bernmobil



Bald mit Biogas unterwegs: Ein Hess Volvo Gelenkbus von Bernmobil.

Biogas statt Erdgas als eigentliche «Revolution»

Anders als andere Verkehrsbetriebe im In- und Ausland, die teilweise oder gar ausschliesslich Gasbusse einsetzen, wird Bernmobil als Treibstoff nicht Erdgas verwenden, sondern Biogas. Dieses Biogas wird aus Abwässern in den Kläranlagen der ARA Region Bern gewonnen und ist, aufbereitet, qualitativ dem Erdgas ebenbürtig. Da die Biogase aus der Kläranlage anstelle einer Nutzung als Treibstoff ohnehin entsorgt werden müssten, und dabei ebenfalls das für die Klimaveränderung hauptverantwortliche CO₂ entsteht, kann der Treibstoff Biogas als weitestgehend CO₂-neutral bezeichnet werden. Damit reduzieren die mit Biogas betriebenen Gasbusse ihren CO₂-Ausstoss weit mehr als dies mit absehbaren technischen Fortschritten bei mit fossilen Treibstoffen betriebenen Fahrzeugen möglich wäre.

Biogas auch im Privatfahrzeug

Ab dem Jahr 2007 sollen auch die privaten Fahrer von Erdgasautos in der Region Bern Biogas tanken und damit ihren CO₂-Ausstoss verringern können. Dass der Betrieb von Erdgasfahrzeugen mit Biogas im Alltag und in grösserem Massstab möglich ist, wird dannzumal Bernmobil mit dem Betrieb ihrer Busse wohl bewiesen haben. Damit ist auch gesagt, dass der Entscheid von Bernmobil über die blosse Schadstoffreduktion durch die eigene Flotte hinaus auch eine wichtige Signalwirkung hat auf die angesprochenen tatsächlichen oder potenziellen Besitzer von Erdgasautos, vor allem aber auch auf die Verkehrsbetriebe anderer Städte im In- und Ausland. Bernmobil übernimmt damit eine nicht zu unterschätzende Vorreiterrolle im zukunftssträchtigen Einsatz umweltfreundlicher, nichtfossiler Treibstoffe. *(ere)*

Mitwirkung Korridorstudie Bern-Nord

Im Rahmen einer Mitwirkung hat «Läbige Stadt» zur Korridorstudie Bern-Nord Stellung genommen. Die Mitwirkung ist zu finden auf unserer Homepage unter www.laebigistadt.ch.

«I am what I am» statt
«Ich bin auch ein Schiff»:
Beweist die bernische
Abwandlung des Zürcher
Slogans nun das oft be-
schworene neue Selbst-
bewusstsein der Stadt
Bern oder ihren alten
Existentialismus?



Foto: Urs Hungerbühler

Das Zitat Wort für Wort

«Die beste Kuh im Bundesstall hat vier Räder», liess kürzlich unser aller Bundesrat **Christoph Blocher** verlauten, und meinte damit die abgabengeplagten Autofahrer. Auf die Frage, ob denn die grösste Sau im Bundesstall ebenfalls vier Räder habe, soll an dieser Stelle nicht weiter eingegangen werden. Interessant wäre aber sicherlich zu wissen gewesen, ob der Mist dieser, wie bei Kühen üblich, hochsubventionierten Bundeskuh vom Bundesbauer Blocher persönlich entsorgt wird, oder getreu dem Motto «Nach mir der Miststock» der Sorge kommender Generationen überlassen wird. Weit wichtigere Sorgen plagten unseren Magistraten hingegen beim Stichwort Road Pricing: «Das tönt ja wie ein neuer Literaturpreis!», rief er aus und schob in einer Mischung aus Resignation und Bauernschläue nach «Bei englischen Namen muss man immer skeptisch sein.» Nicht wirklich englisch, aber doch irgendwie gefährlich sind auch die Geschwindigkeitskontrollen in der Stadt Zürich. Mit den 220 000 Franken, die der Stadtrat damit täglich einnehme, würde man, so Blocher, «**lieber ein oder zwei schöne Autos kaufen**». Man merke: Für den so oft als Mann des Volkes dargestellten Christoph Blocher kostet ein schönes Auto zwischen 110 000 und 220 000 Franken. Für diese stolze Summe jedenfalls darf sich ein durchschnittlicher Wähler des SVP-Literaten noch so manche Geschwindigkeitsüberschreitung oder Parkbusse leisten.

(ere)

Der Klatsch Tratsch für Tratsch

Wir berichten dieses Mal in der Klatschspalte nur über Unverfängliches aus unserer Mitgliederkartei und vermelden ganz nüchtern einige Umzüge, Stellenantritte sowie immerhin: eine Geburt und eine Hochzeit. Die Völkerrechtsspezialistin **Lisa Bürgi** und der Journalist **Klaus Bonanomi** haben einen sehr süssen und bei Geburt bereits unüblich grossen



Silvan Joseph (4.6 kg!) erhalten. Vorstandsmitglied **Guido Federer** hat sein Haus in Richigen fertig gebaut und kurz darauf von uns allen unbemerkt heimlich seine Angebetete **Martina Oetliker** geheiratet (siehe Foto). Gründungsmitglied **Ursula Wyss** hat ihre Dissertation zum Thema «Arbeitszeitformen und Freizeitverhalten» erfolgreich beendet (über soziale Auswirkungen von Nacht- und Wochenendarbeit am Beispiel der SBB). Ein weiteres Gründungsmitglied, **Karin Gilgen**, ist neu bei der Kantonsverwaltung im Personaldienst der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE) für Personalentwicklung und Gesundheitsförderung zuständig. SP-Grossrätin **Beatrice Stucki** fährt ein neues, knallgrünes Velo, mit farbig gestreiftem Sattel, von SP-Stadtrat **Thomas Göttin** gern als schönstes Velo der Stadt bezeichnet. GB-Stadträtin **Natalie Imboden** ist von der Länggasse in die Lorraine umgezogen, die Klatschspaltenschreiberin vom Breitenrain in die Länggasse. Und so fort.

(pad)

Einladung zur Jahresversammlung 2006 mit anschliessendem Überraschungsfilm

Freitag, **3. März 2006**, 19.00 Uhr, im Kino Lichtspiel an der Bahnstrasse 21, Bern (Bus 11 bis Güterbahnhof, Bus 13/14 bis Schlossmatte, www.lichtspiel.ch).

**Überraschungsfilm ab 20.15 Uhr,
anschliessend Barbetrieb**

Die Jahresversammlung 2006 führen wir dieses Jahr in einem etwas anderen Rahmen durch: Im nostalgischen Kinoambiente des «Lichtspiels» wollen wir die offiziellen Traktanden straff über die Bühne bringen. Dabei diskutieren wir nach einem kurzen Rückblick auf die vergangenen Aktivitäten über die Schwerpunktthemen von «Läbigi Stadt» im neuen Vereinsjahr und wählen den neuen Vorstand. Martina Dvoracek, die auch aus dem Stadtrat zurücktritt, legt ihr Amt in der Koordination nach acht Jahren nieder, um sich voll ihrem Job als Mobilitätsberaterin beim Büro für Mobilität in Bern zu widmen. Mehr dazu in der nächsten Ausgabe. Alle anderen Koordinationsmitglieder treten unverändert zur Wiederwahl an. Wir freuen uns über weitere aktive Mitglieder, die in der Koordination oder im Rahmen eines Projektes bei «Läbigi Stadt» mitmachen wollen. Interessierte können sich bei der politischen Sekretärin Evi Allemann unter 031 331 03 12 melden oder ein Mail an info@laebigistadt.ch senden.

Traktanden – offizieller Teil:

- 19.00** Begrüssung und Protokoll der JV vom 2.3.05
- 19.05** Jahresbericht 2005, Jahresrechnung 2005, RevisorInnenbericht
- 19.25** Rückmeldungen an die Koordination (Lob, Kritik, Wünsche)
- 19.35** **Jahresschwerpunkte 2006**
- 19.45** **Wahlen in die Koordination** und Wahl der RevisorInnen
- 19.50** Budget 2006
- 20.00** Verschiedenes

20.15 **Überraschungsfilm – das Geheimnis lüften wir kurz vorher per Flyer oder Mail**
(Freier Eintritt für alle Mitglieder und jene, die es werden möchten (gleich vor Ort möglich); Kollekte (Richtpreis 11.–) für Sympis und weiteres Publikum)

Wer nähere Informationen zur Jahresversammlung 2006 wünscht (z.B. Jahresrechnung und Jahresbericht), kann diese beim Sekretariat bestellen: «Läbigi Stadt», Postfach 5504, 3001 Bern oder per Mail unter info@laebigistadt.ch.

(eva)

Podium zum Aktionstag «Bernbewegt»: Wie weiter mit dem 22. September?

I M P R E S S U M

Redaktion:

Evi Allemann (eva)

Duscha Padrutt (pad)

Renato Wolf (ere)

Martina Dvoracek (md)

Herausgeber: «Läbigi Stadt»,

Postfach 5504, 3001 Bern

PC 30-569222-7

Abo: Fr. 15.–

Druck: Hagi Druck Bern

Erscheint vierteljährlich

Auflage 1'100

www.laebigistadt.ch

P.P.

3001 Bern

Postfach 5504, 3001 Bern

Eine kunterbunte Runde diskutierte, moderiert durch Bund-Redaktor Daniel Vonlanthen, im Progr die Zukunft des europaweiten Aktionstages in Bern: GB-Stadträtin Martina Dvoracek, SP-Nationalrätin Evi Allemann, SVP-Grossrat Thomas Fuchs, Raiffeisenbankleiter Daniel Schmid sowie der Künstler Heinrich Gartentor.

Während sich der «Car Free City-Day» vielerorts bestens etabliert hat, ging der autofreie Tag in der Stadt Bern dieses Jahr völlig unter. Polizeidirektorin Barbara Hayoz beschränkte die Sperrung von Strassen auf ein Minimum und setzte stattdessen auf «Überraschungsaktionen» des Aktionskünstlers Gartentor (www.boegli.info).

Evi Allemann zog stellvertretend für alle beteiligten Umweltorganisationen und Parteien eine traurige Bilanz: Statt über Mobilität wurde in den Medien bestenfalls über den Sinn der Aktionskunst debattiert. Für die ehrenamtlich organisierten Aktionen der Umweltorganisationen machte die Stadt praktisch keine Werbung. Und der Ärger war dann trotz der wenigen Sperrungen allseits gross, da auch diese unzureichend kommuniziert und kontrolliert wurden. An einer Stelle kam es sogar zu einem Unfall. Gewerbevertreter Schmid von der Raiffeisenbank bedauerte, dass der 22. September dieses Jahr kaum wahrnehmbar gewesen sei. Selbst SVP-Wadenbeisser Thomas Fuchs meinte ungewohnt zahm, es gebe bessere Anreize für das Umsteigen und signalisierte Gesprächsbereitschaft.

Mobilitätsexpertin Martina Dvoracek forderte die künftige Einbettung des Aktionstages in eine gezielte PR-Kampagne zum Thema Mobilität übers ganze Jahr verteilt. Mit Mobilitätsmanagement, Bike to work, Job-Tickets etc. gebe es zig innovative Angebote und Anreize. Um Synergien effektiver zu nutzen, solle der Anlass künftig durch die neue Fachstelle für Mobilität organisiert werden, wie dies auch SP-Stadtrat Beat Zobrist in einem Postulat verlangt. Der umstrittene Künstler Heinrich Gartentor betonte, dass es ihm erst mal darum gegangen sei, die Fronten aufzuweichen und er schlug vor, eine Taskforce für 2006 zu gründen. Sollte sich die SVP und das Gewerbe künftig tatsächlich diskussionsbereit zeigen, hat Gartentor mit seinem «Katalysatorjahr», wie er es nannte, einen Beitrag geleistet. Dabei werden die Strassensperrungen weiterhin das heisse Eisen bleiben. Dass hier die Wogen derart hoch gehen, obwohl 364 Tage im Jahr das Auto die Verkehrsfläche versperrt, zeigt, wie bitter nötig der 22. September weiterhin ist. (pad)

Ich will

- «Läbigi Stadt. Die Zeitung.» abonnieren (für 15.–).
- Mitglied des Vereins «Läbigi Stadt» werden (Nicht-Verdienende 20.–, Verdienende 30.–).
- aktiv werden. Nehmt bitte mit mir Kontakt auf.

Bitte zurücksenden an:

«Läbigi Stadt», Postfach 5504, 3001 Bern
oder über info@laebigistadt.ch

Die Stimme aus Budapest

Kurz nach meiner Ankunft in Budapest traf ich auf einem Donau-Veloweg auf AktivistInnen, die für eine Critical Mass am autofreien Tag Werbung machten. Drei Wochen später war es soweit. Im Gegensatz zu Bern wurden wichtige Teile der Innenstadt für den MIV gesperrt.



Essensstände reiheten sich an Velokartenshops, selbst die Polizei war mit einem Stand präsent. Ungarische Folkloregruppen tanzten auf der Strasse, daneben bemalten Kinder den Asphalt. Abends dann das Hauptevent: 20 000 Velofahrende bewegten sich in einer Critical Mass durch ganz Budapest. Dreigänger reiheten sich an Rennvelos, Trottinets wetteiferten mit Dreirädern. Polizei und AktivistInnen sorgten gemeinsam für Sicherheit. Während die meisten Autofahrenden geduldig in den Schlangen standen, versuchte sie «Slager Radio» aufzuhetzen. Mit «Radfahrer würde ich in meine Garage sperren und den Motor anlassen» wird ein Moderator zitiert, ein anderer rief schlicht dazu auf, die RadlerInnen zu überfahren. Daraufhin hagelte es Proteste beim Sender und der Aufsichtsbehörde. Die Moderatoren mussten sich entschuldigen und der Hauptorganisator durfte im Studio seine Ansichten vertreten: Wer trotz Warnungen an einem autofreien Tag mit einem Vierradantrieb in die Innenstadt fahre, sei für das Ärgernis selber verantwortlich...

Alex Fischer,
ehemaliges Koordinationsmitglied

Alex Fischer unterrichtet seit September 2005
Public Policy an der Central European University
in Budapest.

Adresse: