



Plätze sind Brennpunkte des öffentlichen Lebens. Es gibt sie nicht nur aus praktischen oder dekorativen Gründen; sie sind auch Orte für Begegnungen, Versammlungen, Märkte, Konzerte, Demonstrationen usw. – besonders im Sommer, wenn Gross und Klein vermehrt draussen weilt. An der Anzahl und Art der Plätze ist der Puls einer Stadt fühlbar.

In allen mittelalterlichen Stadtgrundrissen findet man Rathausplätze, meist im Stadtzentrum, wo mehrere Strassen zusammenführen. Sie dienten nicht nur repräsentativen Zwecken, sondern waren und sind häufig Drehpunkte des öffentlichen Lebens. Das deutsche Wort Platz, altfranzösisch «place», geht auf das lateinische «platea» zurück und bedeutet «breite Strasse». Sich frei im öffentlichen Raum bewegen zu können, gilt als Qualitätsmerkmal einer Stadt oder eines Quartiers. Ein zentraler Aspekt bei der Planung ist die Berücksichtigung verschiedener Benutzergruppe. So sollen Plätze nicht nur

# Platz da!

P.P.

3000 Bern

Post CH AG



TRIVA  
STIFTUNG CONTACT NETZ  
031 / 330 80 20

## Der Standpunkt



ENDE JUNI wurde bekannt, dass der Bundesrat mit interessierten Kantonen und Gemeinden die Möglichkeit von Pilotprojekten für Mobility Pricing prüfen will, um die Kapazitäten auf Strasse und Schiene besser zu nutzen. Beim Mobility Pricing wird stärker zur Kasse gebeten, wer die Strassen oder den öffentlichen Verkehr zu Stosszeiten nutzt. Der Fokus liegt also auf der Frage, wann die Leute unterwegs sind – aber nicht wie. Anders beim Road Pricing, das sich auf den motorisierten Individualverkehr beschränkt: Hier steht die Verlagerung vom Auto auf den öffentlichen Verkehr oder den Langsamverkehr im Vordergrund. In Bern sind die Reaktionen auf den Konzeptbericht des Bundes verhalten ausgefallen. Während sich die städtische Verkehrspolitik seit Jahren am Motto «Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten» orientiert, will der Bund mit Mobility Pricing nur eine gleichmässige Auslastung der Verkehrsinfrastruktur erreichen. Die Lancierung von Pilotprojekten ist sicher sinnvoll. Nach der massiven Verteuerung des ÖV in den letzten Jahren (rund 17 Prozent seit 2010) darf Mobility Pricing aber nicht dazu führen, den öffentlichen Verkehr gegenüber der Strasse auszubremsen. Vielmehr sollten Städte und Kantone so rasch als möglich die rechtlichen Grundlagen erhalten, ihre Verkehrsprobleme mit Road Pricing anzupacken. Damit liessen sich auch zusätzliche Mittel für die Förderung des umwelt- und siedlungsverträglichen Verkehrs generieren. Für mich gilt darum: Road Pricing vor Mobility Pricing!

REGULA TSCHANZ, VORSTAND

auf einen Nutzungsanspruch ausgerichtet sein, etwa als Spielplätze für Kinder, sondern vielmehr als Freiflächen im Quartier für soziale Kontakte, Sport und andere Erholungsformen dienen oder zum Verweilen einladen. Sie sollten multifunktional genutzt und zu Begegnungsorten für sämtliche Altersgruppen werden, damit sie attraktiv und lebendig sind.

Ein Blick in das Berner Breitenrainquartier zeigt, wie unterschiedlich die Aufenthaltsqualität von Plätzen sein kann. Seit gut einem Jahr trägt der Stauffacherplatz seinen Namen offiziell, obwohl seine physische Struktur als Brache schon lange existiert. Kurz, nachdem «Läbige Stadt» im Frühjahr 2015 die «Vision 2035 – Stadt der kurzen Wege» herausgegeben hatte, wurde der Platz durch die Stadt und das Netzwerk Quartierzeit am Umwelttag offiziell eingeweiht. Unterdessen befinden sich dort Picknicktische, Bänke und Pflanzkisten. Einen wesentlichen Beitrag zur Belebung des Platzes leistet die Gelateria die Berna, die hier seit 2014 Glace



verkauft und den Platz von sich aus zu beleben begann. Innerhalb zweier Jahre wurde so aus dem einst unwirtlichen Strassenzipfel ein Treffpunkt für die Quartierbevölkerung.

Nur einige hundert Meter weiter, am Tellplatz, hat die Stadt ebenfalls Vorkehrungen getroffen, damit dieser autofrei und öffentlich nutzbar wird. Er bietet Aufenthaltsraum zum Spielen sowie Tische und Bänke, um sich niederzulassen. Doch scheint hier niemand so richtig seine Freizeit verbringen zu wollen.

Dies lässt die Frage aufkommen, was es denn braucht, damit ein Platz als attraktiv gilt und von der Bevölkerung genutzt wird. Wie viel können Stadtplaner und Architektinnen – teilweise auch Künstler – planen? Sollte auch Raum für Unplanbares und Spontanes zugelassen werden? Letzteres ist heutzutage durch den hohen Reglementierungsgrad unserer Gesellschaft schwer möglich. Jedoch können Anwohnerinnen und Anwohner durch aktives Mitwirken einen wesentlichen Beitrag zur Aufwertung eines Platzes beitragen.

Vielleicht hilft ein solcher Ansatz auch zur Belebung des Tellplatzes? Oft braucht es wenig – zum Beispiel einen Pingpong-tisch, ein Mühlespiel, eine Grillstelle, einen Brunnen, etwas ausgefallene Sitzmöglichkeiten –, damit sich ein uneinladend wirkender Ort zum Treffpunkt entwickelt.

MARIA HOPF, VORSTAND

*Tellplatz im Breitenrain*

## Was macht Plätze für Kinder, Jugendliche, ältere und behinderte Menschen attraktiv?

Ich habe mich bei der Fachstelle SpielRaum, beim PUNKT 12 Treff für Mädchen und junge Frauen, bei Pro Senectute Bern und bei der Behindertenkonferenz der Stadt und Region Bern (BRB) herumgehört – das Fazit:

**Kinder:** vielseitige Spiel- und Begegnungspunkte mit hohem Aufforderungscharakter und Veränderungsmöglichkeiten; Nischen, Rückzugsmöglichkeiten, Flächen zum Rumtollen und Fahrradfahren, Sitzgelegenheiten zum Zvieri-Essen;

**Junge Frauen:** grosser, offener Platz, in dessen Nähe Leute wohnen, nachts beleuchtet, farbig und sauber; geschützte Nischen, Schaukel,

Brunnen; Anregung zum «Etwas-Tun» (Spiele, Gärtnern, Kleidertauschstelle usw.);

**Ältere Menschen:** bequeme Sitzmöglichkeiten, freundliche und sichere Umgebung, belebte Aussicht;

**Menschen mit Behinderung:** Zugänglichkeit fürs Flanieren, den Besuch von Anlässen und die Nutzung als Treffpunkt, klare und einfache Orientierungshilfen. Von einer hindernisfreien Platzgestaltung profitieren auch ältere Menschen, Eltern mit Kinderwagen und Reisende mit Gepäck.

MONIKA BERNOULLI, VORSTAND



AUS DER STADT FÜR DIE STADT

## MOBILITY-OFFROADER? NEIN DANKE

«Sportlich-eleganter Fahrspass ist mit dem Audi A4 und dem Audi Q3 garantiert.» Was wie die Anpreisung eines Autohändlers tönt, stand – so staunten einige Mobilitätsbewusste – in einem Newsletter der Carsharing-Genossenschaft Mobility. Anlass der Bewerbung war, dass im März in der Mobility-Flotte im Bahnhofparking ein Offroader (der Audi Q3) stationiert wurde. Für «Läbige Stadt» unverständlich. Nicht zuletzt, weil unser Verein Mobility bei der vereinfachten Umnutzung von Blaue-Zone-Parkplätzen zu Carsharing-Standorten unterstützt und das Auto-Teilen mit dem roten Grossanbieter in der «Vision» als Massnahme zur Verkehrsreduktion postuliert hatte, wandten wir uns mit einem Protestbrief gegen dieses neue «Geschäftsfeld».

Nachhaltigkeit sei bei ihren Entscheidungen immer ein zentrales Kriterium, schrieb Mobility in ihrer Antwort. «Der

*Hauptgrund der umweltschonenden Wirkung von Carsharing ist die Verhaltensänderung der Nutzer: Sie fahren sehr gezielt Auto und reduzieren dadurch ihre Autokilometer um fast ein Drittel. Je mehr Leute also Mobility nutzen, umso besser für die Umwelt. Mobility will mit den zehn Q3 – auf total schweizweit 2900 Autos – noch mehr Menschen für das Carsharing-System gewinnen. Besser, es teilen sich zehn Kunden ab und zu einen Q3, als dass jeder seinen eigenen kauft.»*

Für «Läbige Stadt» bleibt jedoch auch ein «geteilter Strassenpanzer» ein unpassendes Verkehrsmittel, mit dessen Angebot Mobility ein falsches Signal setzt. Mittlerweile wurde der kritisierte Q3 aus Bern wegverschoben. Konsequenter wäre aber, solche Fahrzeuge weder anzubieten noch zu bewerben.

HANNES RETTENMUND, VORSTAND

## Das Zitat

«So schön sich der Haupttitel liest, so schlecht fährt das dazu verwendete Bild der Frontseite ein», schrieb Beat Zobrist dem Redaktionsteam zum Artikel «Wie der Drahtesel den Strassenraum zurückerobert» in der letzten Zeitungsausgabe. «Der Drahtesel, der hier daher gefahren kommt, hat sich seine Spur nämlich nicht von der Strasse zurückerobert. Nein, er hat sie den Fussgängerinnen weggeklaut.»

*Wir danken fürs aufmerksame Lesen dieser Zeitung und anerkennen, dass sich das gewählte Bild diese Kritik gefallen lassen muss. Dass es anders geht und gehen muss, zeigt nicht zuletzt gerade die im Artikel angesprochene Berner Velo-Offensive: Die Velohauptroute vom Bahnhof ins Wankdorf erobert Strassenraum vom MIV zurück, und das Projekt bringt auch Verbesserungen für die zu Fuss Gehenden. Wir schliessen uns Beat in seinem Fazit an: Zentral ist, dass im Mit- und Nebeneinander im öffentlichen Raum nicht die verschiedenen nachhaltigen Verkehrsformen gegeneinander ausgespielt, sondern die motorisierten reduziert werden.*

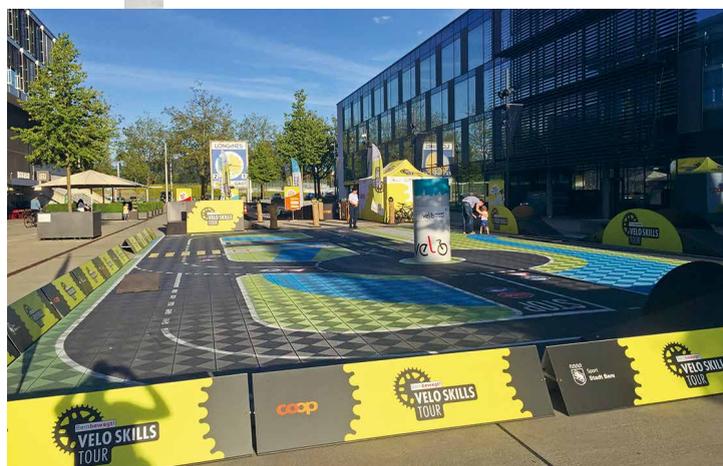
MONIKA BERNOULLI, CHEFREDAKTORIN

## Velofahren ist nichts «Spezielles»

Am 27. Juni fand der Start-Anlass zur Partizipation der Velo-Offensive statt. Vertreterinnen und Vertreter von Ämtern, Planungsbüros, Gemeinden und viele weitere Interessierte nahmen daran teil. Ziel war, dem Publikum die geplante Offensive zur Steigerung des Veloanteils auf 20 Prozent bis zum Jahr 2030 näher zu bringen und den partizipativen Prozess zu starten, der die Massnahmen unter Einbezug einer breiten Öffentlichkeit gestaltet. Als Gastredner ermutigte der

Kopenhagener Verkehrsplaner Andreas Röhl von Gehl Architects die Bernerinnen und Berner zum Pragmatismus. Auch in Kopenhagen sei bei der Förderung des Veloverkehrsanteils nicht alles perfekt gelaufen. Seine Kernbotschaft lautete: «It's not about the bicycle». Es gehe nicht nur ums Velo, sondern um die Aufwertung ganzer Stadtteile. (mh)

Bikepark im Wankdorfcenter



## Die Klatschspalte

WIE VERSPROCHEN: Der «Läbigi Stadt»-Vorstand genoss im Frühling noch mal den Komfort der **Nachtzüge**. Nach dem Aus vieler Linien in den Süden (Rom, Barcelona etc.), Norden (Kopenhagen) und Osten (Moskau) will die Deutsche Bahn Ende Jahr bekanntlich alle «City Night Line»-Züge streichen. Folge: Mehr Verkehr auf den Strassen und mehr Billigflieger. Was nicht zuletzt den Verpflichtungen des **Pariser Klimagipfels** diametral widerspricht, die auch die Schweiz mittragen will. Mögen nun zumindest teilweise die Österreichischen Bundesbahnen in die Bresche springen und die Hauptrouthen nach Norddeutschland übernehmen. Wie **Hannes im Nachtzug nach Prag** reiste, dürfte leider bald historischen Wert haben.



**Nadine** reiste nach **Berlin** und von **Hamburg** zurück. Sie hofft, dass diese Rundreise dank den ÖBB auch weiterhin möglich sein wird (... wie sonst soll sie künftig ihr Velo über die Grenze mitnehmen?). Besser hat es **Rea-Zora**, die mit Chefredaktorin **MoMo** nach **Graz** reiste und die Bewegungsfreiheit im Schlafwagen so richtig genoss. Mit ihr glauben auch die ÖBB an die Zukunft der Nachtzüge. (nm)



### 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)

# KOMM ZUM PARKPLATZWEGPUTZ-SPIEL



**Der autofreie Sonntag findet dieses Jahr am 11. September rund um den Eigerplatz statt. Die autofreien Strassen und Plätze erzählen alte und neue Geschichten: Sie bieten Platz für Musik, Tanz, Theater, Yoga und Entdeckungstouren.**

Neben einem Handwerker- und Nachhaltigkeitsmarkt bei der Villa Stucki ist auch die **Velo Fashion 2016** wieder im Programm: U.a. mit Velo-Spezialitäten vom Cargo-Bike-Contest der Velokuriers über Bike-Polo bis zur neuen **VELO SKILLS TOUR** des Berner Sportamts und einem **Velo Fashion Markt**. An der «Velo Fashion Parade», die durch das herausgeputzte Quartier zieht, werden dieses Mal nicht nur Modelabels und Velos zu sehen sein, sondern auch Dreiräder, Cargo-Bikes und originelle Gefährte aller Art. Die Teilnahme ist auch zu Fuss möglich, und man darf gespannt sein auf die Schuheinlage von Fussverkehr Bern. Die gelungenste Velo/

*Preisträgerlabel «African Fashion Today»  
an der Velo-Parade 2015*

Mode-Kombi und das originellste Gefährt werden prämiert. Freuen darf man sich auch auf den Handschlag zur nächsten Velohauptrouthe (ohne dazu schon mehr zu verraten). Auch «Läbigi Stadt» ist mit dabei und thematisiert mit dem «Parkplatzwegputz-Spiel», dass der öffentliche Raum viel zu wertvoll ist, um ein Überangebot an Parkplätzen bereitzustellen. Quartierläden, Restaurant, Anwohnerschaft und Kulturschaffende können mit eigenen Ideen teilnehmen und diese noch bis Ende August online anmelden: [quartierzeit.ch](http://quartierzeit.ch)

Foto: Claudia Rauber



## Stimme aus Genua

Man stelle sich vor, das Weyermannshaus-Viadukt wäre nicht am bestehenden Ort, sondern würde von der Bundesgasse über den Bundes-, Bären- und Waisenhausplatz führen und so die Stadt noch stärker zerschneiden als es dies bereits jetzt im Westen tut. Dieses für Bern städtebauliche Schreckensszenario ist in Genua Realität: Die Sopraelevata Aldo Moro, ein Autobahnviadukt im 1960er-Jahre-Geist der autogerechten Stadt, schlägt auf rund fünf Kilometern Länge eine Bresche zwischen altem Hafen und Stadt. An zentralster Lage quetscht sich die Fahrbahn auf Betonstelzen zwischen Wasser und Häuserfront. Seit über 40 Jahren wird deshalb diskutiert, wie dieser Fremdkörper wieder aus dem Stadtbild getilgt werden kann. Bis heute liegen jedoch keine Lösungen vor. Zu wichtig sei die Funktion der Strasse, und Alternativen mit Tunnel oder einer Brücke weiter draussen im Hafen konnten bis jetzt nicht finanziert werden. Dass Autobahnen für Genua zentral scheinen, hängt mit dem Hafenanchluss zusammen: Auch weil die Bahnlinie nach Mailand stark veraltet ist, verlässt ein Grossteil der Waren die Containerschiffe per LKW.

In anderen Bereichen der Verkehrspolitik hat die Stadt von Pesto und Farinata (Kichererbsenfladen) zeitgemässere Lösungen gefunden: Die Prachtstrasse Via Garibaldi, gesäumt von Palazzi,

punktiert als Fussgängerzone. Die ebenfalls im 16. Jahrhundert als eine der Strade Nuove angelegte Via Balbi wurde auf eine Strassenspur reduziert und bietet nun den zu Fuss Gehenden mehr Platz.

HANNES RETTENMUND, VORSTAND

