



Wo früher Lokomotiven und Maschinen gebaut wurden, entsteht ein urbaner Lebensraum: mit Wohnbauten, Stadtplätzen, Läden, Gewerbe, Gastronomie, Büros und vielem mehr. Die historischen Gebäude schlagen die Brücke vom alten Industriestandort zum modernen Stadtteil. Das Sulzer-Areal in Winterthur zeigt exemplarisch auf, wie in eigenständiger und urbaner Weise verdichteter Wohnraum entsteht.

Dass damit eine nachhaltige Mobilität verbunden ist, versteht sich von selbst. Das Areal liegt inmitten der Stadt Winterthur, südwestlich vom Hauptbahnhof. Es erstreckt sich auf einer Fläche von ca. 20 Hektaren und befindet sich in einem dynamischen Transformationsprozess. Neben rund 300 Wohnungen entstehen und entstanden etliche Büro- und Dienstleistungsflächen. Zudem siedelten sich in den ehemaligen Fabrikhallen auch Bildungsinstitutionen wie die Fachhochschule mit Vorlesungsräumen und grosszügigen Bibliotheken an. Mitte

Neue autoarme
Mehr-Generationen-Siedlung
Giesserei in Winterthur

P.P.

3000 Bern

Post CH AG

Niemand vermisst die Parklätze

Der Standpunkt

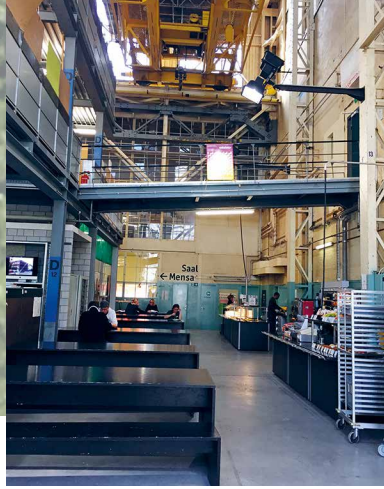


Dass die Schützenmatte heute für viele als «Unort» gilt, liegt an ihrer Nutzung als Parkplatz – und somit eben auch als «Drogen-Drive-In». Wer im Sommer das «Labor Schützenmatte» besuchte, bekam dagegen einen ganz anderen Eindruck. Den Besuchenden wurde eindrücklich vor Augen geführt, welches Potenzial in diesem Platz steckt – und förmlich nach Entfaltung ruft.

Zuerst die Parkplätze aufzuheben, lautete auch die Empfehlung aus dem partizipativen Prozess, in dem alternative Nutzungen der Schützenmatte und ihrer Umgebung untersucht wurden. In der Folge haben Gemeinde- und Stadtrat dies beschlossen, um den Weg für eine dauerhaft vielfältige Nutzung des Platzes frei zu machen – insbesondere auch ohne kommerzielle Interessen. Den demokratischen Entscheid akzeptierte die Autolobby indes nicht und reichte mit fadenscheiniger Begründung eine Einsprache ein. Wohlwissend, dass diese kaum Chancen auf Erfolg hat, droht sie nun, bis an die höchste Instanz zu gelangen. Dies stellt die Stadt vor ein Dilemma: Gibt sie der Erpressung nach und lässt einen Teil der Parkplätze stehen, schafft sie einen heiklen Präzedenzfall, der auch andere Begehrlichkeiten wecken dürfte. Bleibt sie dagegen hart, verzögert sich eine alternative Nutzung der Schützenmatte wohl um Jahre.

Sicher ist nur eines: Mittelfristig werden sämtliche Parkplätze auf der «Schütz» verschwinden. Und wie auf dem Bundesplatz wird sie bald niemand mehr vermissen. Künftige Generationen werden sich vielmehr wundern, dass dieser Ort mitten im Stadtzentrum jahrzehntelang ein tristes Dasein als Parkplatz fristen musste.

MICHAEL SUTTER, VORSTAND



der 1990er Jahre war bereits die Hälfte des Areals mit Zwischennutzungen belegt und zirka 400 neue Arbeitsplätze entstanden. Heute gibt es z.B. einen Indoor-Skatingpark, ein Theater, ein Kino, ein Hostel, und beim Spaziergang durch das Areal wechseln sich Velo- und Outdoor-geschäfte ab. Absicht der Sulzer Immobilien AG ist ein ganzheitliches Entwicklungsmanagement. Das Investitionsvolumen beläuft sich zurzeit auf über 150 Millionen Franken. Dass die Individualmobilität auf einem so dicht bebauten Areal eine untergeordnete Rolle einnimmt, wird nicht einmal gross thematisiert. Warum auch, das Areal ist ja bestens an den öffentlichen Verkehr und die Stadt angeschlossen. Beim Bau von autoarmen Siedlungen ist die Erkenntnis zentral, dass Wohnen, Arbeiten und die Freizeit untrennbar mit Mobilität zusammenhängen. So beginnt die Förderung einer nachhaltigen Mobilität bereits bei der Planung des Wohnungsbaus. Dies war auch das Credo der

Gesweo, der Genossenschaft für selbstverwaltetes Wohnen. Mit der Giesserei in Oberwinterthur war im Jahr 2013 die erste konsequent autoarme Siedlung in Winterthur bezugsbereit. In Form eines Mehr-Generationen-Hauses entstanden rund 151 Wohnungen mit 0,2 Parkplätzen pro Person.

Was Private vorantreiben, erfährt in der städtischen Politik ebenfalls Aufwind. Bekanntes Beispiel ist die oft gepriesene Kalkbreite in Zürich. Auch in Bern tut sich was. So wurde im Sommer 2011 die autoarme Siedlung Burgunder in Bern-Bümpliz eingeweiht und mit der Siedlung Bern Stöckacker-Süd wurde eine weitere im Juli fertiggestellt. Geplant ist zudem, die heutige Warmbächlibrache als autoarme Siedlung zu entwickeln, und auch auf dem Viererfeld soll Wohnraum mit wenig Platz für motorisierte Individualmobilität entstehen – dafür mit umso mehr Raum, um sich autofrei zu bewegen.

MARIA HOPF

EIN PLATZ BLÜHT AUF

Das Wetter meinte es gut mit dem autofreien Sonntag: Die sonntägliche Aufhellung lockte laut KAPO 15 000 Besuchende ins Mattenhof-Weissenbühl-Quartier. Pünktlich zum Fest wurde das neue Eigerpärkli fertig, das nächsten Frühling saisongerecht mit Bäumen bepflanzt wird. Der Eigerplatz wurde von Quartier und Gästen freudig in Beschlag genommen und mit einem Flashmob eingetanzt. Der autofreie Sonntag hat aufgezeigt, welches Potenzial rund um den

neuen Eigerplatz schlummert: Die Seftigenstrasse und die Belpstrasse verwandelten sich in prächtige Flanierstrassen mit Nachhaltigkeits- und Fair Fashion Markt sowie einem langen Tisch der gemütlichen Beizen. Auch das Plätze-Memory von «Läbigi Stadt» fand offensichtlich Anklang und wurde rege gespielt. Das Spiel zeigt, dass die Stadt Bern mit der Umgestaltung von Plätzen auf dem richtigen Weg ist.

DUSCHA PADRUTT,
KOORDINATION NETZWERK QUARTIERZEIT





EIN PLATZ WIRD WACHGEKÜSST

Ja zum Tram Bern-Ostermundigen

WIR WOLLEN ERNTEN!

Im Juni zog ich von der Altstadt nach Ostermundigen. Schöne neue Wohnung, am Waldrand und gut erschlossen. Die Bushaltestelle ist in drei Minuten zu erreichen, der Bus braucht gerade mal 15 Minuten bis zum Zytglogge. Wenn ich morgens zur Arbeit fahre, stimmt das. Wenn ich nach Feierabend zurückfahre, stehen die Busse im Stau, verkehren unregelmässig und brauchen doppelt so lange. Für mich ist das ärgerlich, aber für Menschen, die nicht gut zu Fuss sind, ist es eine Zumutung. Auf der Linie 10 braucht es eine deutliche Kapazitätssteigerung dank Trams statt Bussen.

Die Stimmberechtigten der Stadt Bern sagten schon 2014 mit über 60 Prozent Ja zum Tram Region Bern. Alle Stadtteile waren fürs Tram. Kein Wunder: Allein

auf dem Ostermundigen-Ast der Linie 10, also zwischen den Haltestellen Bern Bahnhof und Schosshaldenfriedhof, steigen pro Tag 38 500 Personen aus und ein. Wenn ich morgens zwischen 7.30 und 8.30 Uhr in die Stadt fahre, sehe ich es selbst: Spätestens beim Bahnhof Ostermundigen sind alle Sitzplätze besetzt. Wer also in der Stadt – beispielsweise bei den Haltestellen Galgenfeld, Rosengarten oder Schönburg – einsteigen will, muss sich mit einem Stehplatz im überfüllten Bus begnügen. 2016 stimmten die Stimmberechtigten von Ostermundigen einer Tramlösung ebenfalls zu. Mit einem klaren Ja am 26. November 2017 zum Tram Bern-Ostermundigen gibt es auch für Bernerinnen und Berner Sitzplätze.

KATHRIN BALMER, VORSTAND

Nachgefragt

«Läbige Stadt» will eine lebendige und autofreie Altstadt. Das ist gut. Die Vereinigten Altstadtleiste geben dazu einen Anstoss: Dauerparkieren soll nur noch unterirdisch, im Rathaus-Parking, zu bezahlbaren Preisen möglich sein. Der Autoverkehr soll sich auf Güterumschlag und Zubringer beschränken. Velo-Stadt Bern – eine wunderbare Perspektive! Nur: Velofahren in der Altstadt ist gefährlich. Fahrradwege gibt es keine. Es hat dafür auch keinen Platz, solange Autos überall, beidseits der Strassen legal oder illegal parkieren und frei herumfahren – oft mit übersetztem Tempo. Die Lauben sind eng. Fussgängerinnen und Fussgänger gehen auf der Strasse. Der freie Blick auf die schönen Fassaden und das Leben in den Strassen ist attraktiv. So kann eine Velofahrt zum Spiessrutenlauf zwischen vielen Autos, Fussverkehr und schwerfälligem Bus werden. Die Frage stellt sich, welche Mobilität in die im Mittelalter erbaute Altstadt passt. Sicher ist: Im Rahmen eines Gesamtkonzepts müssen die verschiedenen Anliegen für jede Art von Mobilität koordiniert vorangetrieben werden.

BARBARA GEISER, ALTSTADTBEWÖHNERIN
UND VORSTANDSMITGLIED
DER VEREINIGTEN ALTSTADTLEISTE



© muellerluetolf.ch



Aufgeschnappt

Nadine Masshardt gegen Erich Hess in der Arena auf SRF1. In der Sendung mit Lokalderby-Besetzung ging es jedoch nicht um Berner Verkehrspolitik, auch wenn die «Läbige Stadt»-Präsidentin und der Lastwägeler mit dem letztjährigen Wahlspruch «Schluss mit Rot-Grün!» dazu bestimmt genügend Diskussionsstoff gehabt hätten. Sondern um die vor kurzem eingereichte nationale Transparenzinitiative. Für Hess spielte das Thema jedoch keine Rolle, er hatte die Standardplatte dabei: Dagegen!

Fundamental dagegen war auch die Stadtrats-SVP in der Debatte ums Tram Bern-Ostermundigen. Fraktionschef und bekannter «Läbige Stadt»-Spezi Alexander Feuz (Urheber der kleinen Anfrage mit Titel «Übernimmt der Vorstand von Läbige Stadt neu auch vormundschaftliche Aufgaben in Bern?») liess sich vom von «Läbige Stadt» verteilten, mit Tramsujet lasergravierten Apfel und dem dazugehörigen Flyer nicht zu nachhaltiger Verkehrspolitik ermuntern. Vielmehr verdrehte er das stylische Giveaway der Aktion «Jetzt wollen wir ernten – JA zum Tram» zur biblischen Metapher und warnte vor «dem vergifteten Apfel Tram». Wir ordnen das Gesagte ebenso biblisch ein: «Ein Mensch, der viel redet, versündigt sich leicht; wer seine Zunge im Zaum hält, zeigt Verstand.»

HANNES RETTENMUND, VORSTAND

Partizipation bei städtischen Grossprojekten: Runder Tisch Viererfeld und Workshop Helvetiaplatz

Ende September hatte ich die Möglichkeit, den Vorstand von «Läbige Stadt» am Runden Tisch Viererfeld und am Workshop Helvetiaplatz zu vertreten.

Beim Runden Tisch Viererfeld ging es darum, die entwickelte Areal- und Wohnstrategie zu diskutieren, bevor dann Anfang 2018 das Wettbewerbsverfahren eingeleitet wird. In verschiedenen Gruppen wurde angeregt darüber diskutiert, welche Elemente zum Beispiel hinsichtlich der sozialen Durchmischung des Wohnquartiers, der Gestaltung des Stadtteilparks oder des Verkehrskonzeptes im Hinblick auf das Ideal der «Stadt der kurzen Wege» in den Wettbewerb einfließen sollen.

Im Rahmen des Workshops zur Umgestaltung des Helvetiaplatzes kam zum Ausdruck, dass Kompromisse zwischen Visionen und den städtebaulichen, verkehrstechnischen Realitäten gefunden werden müssen. So war es für die Projektteams klar, dass die Grundzüge der Verkehrsführung nicht geändert werden können und der Brunnen an seinem Platz bleiben wird. «Läbige Stadt» setzt sich seit längerem insbesondere dafür ein, dass die Parkplätze vom Platz verschwinden und das Potenzial des Platzes als Begegnungsort besser genutzt wird. Beide Anliegen sollten in den Wettbewerb einfließen.

Obwohl gewisse Leitlinien kaum verhandelbar sein werden und es kaum möglich ist, allen Bedürfnissen gerecht zu werden, sind diese partizipativen Planungsprozesse eine grosse Chance für Akteure wie «Läbige Stadt», ihre Anliegen direkt einbringen zu können.

LAURA BINZ, VORSTAND

Stimme aus Turin

Turin, einstige Hauptstadt Italiens, ist bei guten Verbindungen in nur vier Bahnstunden von Bern aus erreichbar. In Milano steigen wir auf den nächsten Zug um und erreichen die Stadt auf den Mittag. Perfekt, um ein köstliches Mittagessen – hausgemachte Pasta – zu geniessen. Die Stadt am Rande der Alpen überrascht mit eigenwilligem Charme: Das rechtwinklige Raster der römischen Stadtstruktur hat sich bis heute erhalten. Grosszügige Plätze und Boulevards laden zum Verweilen ein und erinnern an die königliche Vergangenheit. Die Region Piemont ist zum Schlemmen prädestiniert: Neben typischen italienischen Gerichten wie beispielsweise der Polenta,

gibt es auch vorzügliche Weine aus dieser Region. Turin ist zudem als industrielles Zentrum bekannt; Fiat hatte 1988 hier seine ersten Werke gegründet. Nachdem wir die Ein-Millionen-Stadt problemlos zu Fuss entdeckten, sind wir auch interessiert, die reizvolle Umgebung etwas zu erkunden. Per Bus und Standseilbahn machen wir uns auf den Weg, den Gurten von Turin zu besteigen, den sogenannten Parco del Po e Collina Torinese. Leider verwehren uns Wolken den Blick auf die Alpen. Die weite Sicht auf die Stadt versöhnt uns jedoch. Unser Fazit: Ein Wochenende in Turin ist eine Reise allemal wert.

MARIA HOPF

Impressum

Redaktion: Monika Bernoulli (momo),
Nadine Masshardt (nm), Maria Hopf (mh)
Herausgeber: «Läbige Stadt», 3000 Bern
PC 30-569222-7, Grafik: muellerluetolf.ch
Druck: auf FSC-Papier von Bubenberg Druck
Erscheint vierteljährlich, Auflage: 950
www.laebigistadt.ch

