



## Was lockt Konsumierende in die untere Altstadt?

Die Thematik rund um die Gestaltung der unteren Altstadt Bern ist in den Medien stark präsent. Seien es politische Debatten um das Verkehrssystem, Optimierungsstrategien für die Lebensqualität oder Verbesserungsvorschläge des renommierten Architekten Jan Gehl – die untere Altstadt und ihre Veränderungen sorgen immer wieder für Gesprächsstoff. Auch mich hat das Thema sehr interessiert, weshalb ich mich im Rahmen meiner Masterarbeit in der Abteilung Wirtschaftsgeographie des Geographischen Instituts der Universität Bern intensiv damit beschäftige.

Bis anhin wurde vor allem die ökonomische Angebotsseite von Altstädten untersucht, das heisst die Art und Weise, wie die Bedürfnisse und Erwartungen der Wirtschaftsakteure gedeckt werden (Gewerbe, Produktion, Tourismus und Kultur). Mit meiner Masterarbeit gebe ich den Konsumierenden der unteren Altstadt Bern eine Stimme, also der Nachfrageseite, insbesondere durch eine Bestandsaufnahme der Verkehrsmobilität und des Konsumverhaltens. Die Nutzerin-

P.P.

3000 Bern

Post CH AG

## Der Standpunkt



DIE ERLEICHTERUNG WAR GROSS, als am Nachmittag des Abstimmungssonntags klar wurde, dass das Kopf-an-Kopf-Rennen von Befürwortern und Gegnern zugunsten der Ersteren gewonnen war und das Tram Bern-Ostermundigen gebaut werden kann. Von grosser Bedeutung für die knappe Ja-Mehrheit war sicher die deutliche Zustimmung der Stadt Bern. Erneut haben sich die stimmberechtigten Bernerinnen und Berner klar für das Tram ausgesprochen und damit den Grundstein für den Erfolg gelegt. Anders sahen die Vorzeichen in den anderen Teilen des Kantons aus. Die «Nein zum Luxustram»-Plakate waren allgegenwärtig und auch in persönlichen Gesprächen bekam ich oft zu hören, dass das Tram völlig unnötig sei. Die ÖV-Anbindung von Ostermundigen müsse nicht verbessert werden. Umso erfreulicher ist es, dass nicht nur die Region Bern, und dabei auch die Gemeinden Köniz und Ostermundigen, und die urbaneren Gebiete des Kantons dem Tram zugestimmt haben, sondern auch viele Gemeinden des Oberaargaus und des eher ländlich geprägten Berner Juras. Kompliment an alle, welche in den letzten Wochen trotz teilweise frostigen Temperaturen unermüdlich auf der Strasse, in den sozialen Medien und in anderer Form für die Sache des Trams tätig waren und mobilisiert haben. Bei einem Überschuss von 12 000 Ja-Stimmen wurde einmal mehr deutlich, wie wichtig jede einzelne Stimme war. Bis Ende 2018 soll nun die Planung der Wendeschleife in Ostermundigen und der Umbau des Bahnhofs in Ostermundigen abgeschlossen werden. «Läbigi Stadt» wird den Planungsprozess weiterhin mit grossem Interesse begleiten.

Laura Binz, Vorstand

nen und Nutzer der unteren Altstadt Bern wurden an verschiedenen Tages- und Wochenzeiten im November 2017 zu ihren Bedürfnissen und Präferenzen befragt. Dabei wurde das räumliche und zeitliche Konsumverhalten in Hinblick auf Mobilität, Freizeit- und Erlebnisorientierung untersucht. Die Auswirkungen einer potentiellen autofreien unteren Altstadt auf das Konsumverhalten der Nutzergruppen wurden spezifisch berücksichtigt. Insgesamt wurden 363 PassantInnen befragt. In einem zweiten Schritt ging es darum, die Ergebnisse der Umfrage mit ExpertInnen zu besprechen und zu analysieren. Karl Vogel (Verkehrsplaner der Stadt Bern), Michael Keller (Vizedirektor/Leiter Tourismus Information bei Bern Welcome), Sven Gubler (Direktor BERNcity), Barbara Geiser (Präsidentin Leist der Unteren Stadt Bern) und Daniel Kölliker (künstlerische und administrative Leitung «ONO – Das Kulturlokal») haben sich dafür bereitgestellt. Die ExpertInneninterviews ermöglichen, übergreifende

Wirkungszusammenhänge zu identifizieren und neue Erkenntnisse zu gewinnen. Ziel der Arbeit ist es, ein vertieftes Verständnis der Zusammenhänge zu entwickeln und einen Beitrag zu einer sachlichen Diskussion über die unterschiedlichen Nutzungen der unteren Altstadt Bern zu liefern, in welchem die Meinungen und Präferenzen der Konsumierenden repräsentiert werden. Dies soll auch ermöglichen, die Abstimmung zwischen den Präferenzen der Konsumierenden und den Massnahmen, die zur Förderung der Lebensqualität und einer nachhaltigen Stadtentwicklung getroffen werden, zu beurteilen. Dank der Unterstützung des Vereins «Läbigi Stadt» wurde mir ein direkter Zugang zu wertvollen Informationen und zu Kontaktpersonen, für welche die Gestaltung der unteren Altstadt Bern besonders wichtig ist, ermöglicht.

Die Masterarbeit soll im Juni veröffentlicht werden.

Adeline Chardonnes, Masterstudentin,  
Geographisches Institut der Universität Bern

## Jahresversammlung «Läbigi Stadt»

Freitag, 4. Mai, 18.15 Uhr,  
Politforum Käfigturm, Bern

Die Verkehrssituation – und damit verbunden die Aufenthaltsqualität – in der Innenstadt ist seit Jahrzehnten immer wieder Thema. Adeline Chardonnes wird an unserer Jahresversammlung ihre Masterarbeit vorstellen. Sie erforschte, wie die Konsumentinnen und Konsumenten die untere Altstadt als Einzelhandel- und Freizeitdestination nutzen und welche Transportmittel sie wählen um dorthin zu gelangen. (Vgl. auch Seiten 1 / 2)

### Ablauf der JV:

18.15 Uhr: Adeline Chardonnes, Geographiestudentin. Präsentation der Masterarbeit «Analyse von Mobilität, Konsum und Einkaufsverhalten in der unteren Altstadt Bern» (Abteilung Wirtschaftsgeografie Universität Bern).

19 Uhr: Statutarischer Teil

Anschliessend: Apéro



Aktion für einen autofreien Bundesplatz (2000).





## Nachgefragt

### Weshalb wurde Spedi Thun vor fast 20 Jahren lanciert?

Spedi Thun wurde aufgrund der hohen Verkehrsbelastung in der Innenstadt gegründet. Wir haben eine Citylogistikgemeinschaft mit vier Unternehmen auf die Beine gestellt. Der Thuner Güterbahnhof wurde unser Hub und Verteilzentrale.



### Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit mit dem Gewerbe?

Das Gewerbe war am Anfang sehr skeptisch. Als erkannt wurde, dass alles besser gebündelt wird, war aber der Erfolg da. Wichtig war auch, dass die Anlieferung für das Gewerbe kostenneutral ist.

### Was ist die Bilanz nach fast 20 Jahren und wie geht es weiter?

Nach 20 Jahren stellen wir fest, dass Thun eine ökologische Vorreiterrolle übernommen hat. Die Verteilung läuft noch heute gut. Für kleinere Sendungen werden zum Teil auch Velos eingesetzt. Optimal funktioniert auch unser Hub am Rande von Thun. Fazit von mir: Eine gute Sache, die ich sofort wieder machen würde.

URS GAFNER, GESCHÄFTSFÜHRER GAFNER AG  
THUN UND MIT-INITIANT SPEDI THUN,  
WWW.GAFNERTHUN.CH



#### Impressum

Redaktion: Monika Bernoulli (momo),  
Nadine Masshardt (nm)  
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](http://www.laebigistadt.ch)

## SPEDITHUN:

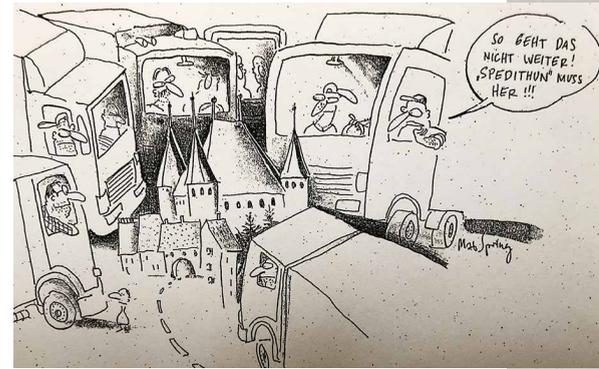
# CITY-LOGISTIK-PIONIERIN MIT SCHWEIZWEITER AUSSTRAHLUNG

«Das Projekt SpediThun begeistert in der ganzen Schweiz» und «Projekt SpediThun ist gut gestartet», titelten Zeitungen im Jahr 2000. Das war wenige Wochen nach dem Start des innovativen City-Logistik-Projektes. Wir fragten uns: Wie hat sich die Idee seither entwickelt?

Ins Leben gerufen haben SpediThun Vertreter des lokalen Gewerbes, Transportfirmen und Umweltverbände. Starthilfe leisteten die Stadt Thun sowie die Thuner City-Organisation. Seither müssen grosse Lastwagen aus dem In- und Ausland ihre Kunden in der engen Innenstadt nicht mehr direkt anfahren, sondern nur noch die gut erreichbare Warendrehscheibe am Stadtrand.

Diese liegt bei der Firma Gafner in Gwatt und verfügt auch über einen Bahnanschluss. Beim Augenschein der «Läbige Stadt»-Delegation auf dem Umladeplatz herrscht gerade emsiges Treiben. Lieferungen aller Art werden ausgeladen und neu zusammengestellt. Jeweils zwei Mal täglich fahren Fahrzeuge verschiedener Grössen – darunter auch ein CargoBike – danach ins Zentrum. Ursprünglich beteiligten sich verschiedene lokale Spediteure an SpediThun. Aufgrund des Umbruchs in der Branche betreibt Gafner SpediThun inzwischen alleine. Doch die Grundidee – die Anzahl Fahrten in die Innenstadt zu senken – ist geblieben und funktioniert noch immer. Inzwischen ist sogar Spedi Oberland dazugekommen. Hier ist das Ziel, mit möglichst wenigen, dafür vollen Lastwagen ins Simmental oder in die Jungfrauregion zu fahren. Auch dies hat nicht nur ökonomische und ökologische Vorteile. Sondern gerade Lieferanten von weit her sparen damit auch viel Zeit.

NADINE MASSHARDT, PRÄSIDENTIN



Spedi Thun Cartoon von Max Spring, 12.4.2000 in der Stadtzyttig

## Stimme vom Allmendhubel Mürren

WIR FREUEN UNS DARAUF, dem Nebelmeer zu entfliehen und nach Mürren Schlitteln zu gehen. Mürren weckt bei mir viele Kindheitserinnerungen; hier habe ich als Schüler Skifahren gelernt und unter Après-Ski verstanden wir damals Schlitteln in der Nacht bis uns die Zehen abgefroren waren.

Von Lauterbrunnen aus geht es mit der Seilbahn hoch auf die Grütschalp. Die ehemalige Standseilbahn aus dem Jahr 1891 musste 2006 ersetzt werden, da das Seilbahn-Trassee wegen absinkendem Terrain (der Klimawandel lässt grüssen!) nicht mehr genutzt werden konnte. Die knapp 4km lange Strecke von der Grütschalp nach Mürren ist dann fast flach und es fährt eine normale Schmalspurbahn, welche bei der Betriebsaufnahme 1891 erst die dritte elektrifizierte Bahn in der Schweiz war. Die drei Triebwagen, sind drei Triebwagen Be 4/4 aus dem Jahr 1967 – also ziemlich nostalgisch im Vergleich zur neuen Luftseilbahn.

In Mürren gehen wir die Schlitten holen und fahren mit der Allmendhubelbahn, eine Drahtseilbahn aus dem Jahr 1912, hoch. Das Bergpanorama auf Eiger Mönch und Jungfrau, aber auch Breithorn und Tschingelhorn ist fantastisch, weshalb die Restaurantterrasse ausgebucht ist. Trotz knurrendem Magen entscheiden wir uns, die Schlittenfahrt auf dem so genannten Bob-Run sofort zu beginnen, und fahren bis Sonnenberg. Da gibt es nämlich auch ein gemütliches Restaurant und die Umgebung ist schon etwas wilder. Nach gestilltem Appetit geht's weiter den Bob-Run runter. Dieser ist stellenweise auch Skipiste und Winterwanderweg, so dass die «Verkehrsteilnehmenden» gegenseitig Rücksicht nehmen müssen – aber das klappt bestens, da niemand pressiert ist.

LUKAS GUTZWILER,  
VORSTAND

