



Wünsche für die untere Altstadt

Die untere Altstadt Bern verknüpft die Funktionen Wohnen, Erholung, Kultur, Arbeit und Handel. Die Frage nach den Bedürfnissen und Präferenzen der unterschiedlichen NutzerInnen wurde im Rahmen einer Masterarbeit am Geographischen Institut (Unit Wirtschaftsgeographie) der Universität Bern untersucht und liefert zum Teil überraschende Resultate.



P.P.
3000 Bern
Post CH AG

BUTCHERS & BICYCLES



Die Schweizer Lastenrad-Initiative
des Mobilitätsstudiums und des
Förderfonds Engagement Migros



MIR SÄTTLÄ UM!
eCargo-Bikes im Berner Wirtschaftsverkehr



LES.COM

Der Standpunkt



«Schweizer Touristen sind die grössten Klimasünder» oder «Der CO₂-Fussabdruck des Tourismus ist grösser als gedacht»: So titelten jüngst Zeitungen über eine neue Studie zum Anteil des Tourismus am Klimawandel. Deren Ergebnisse schrecken in der Tat auf: Reisen verursacht 8 Prozent der weltweiten Treibhausgasemissionen – mehr als Gebäudeheizungen oder der Bausektor. Bis 2025 soll der Wert gar auf 12 Prozent klettern. Besonders brisant: Pro Kopf liegt die Schweiz weltweit an der Spitze.

Gründe für den grossen und wachsenden Anteil des Tourismus am Klimawandel sehen Klimaforschende neben der steigenden Nachfrage nach Reisen in Schwellenländer insbesondere beim Flugverkehr.

Es lohnt sich, diese Fakten auf uns wirken zu lassen, und dabei die Destinations- und Transportwahl zu überdenken. Liegen die wunderbaren Ferien-Alternativen zum weissen Strand im bedrohten Paradies doch vor unserer Tür: vom Bergsee bis zu den Küsten Europas sind diese Ziele meist bestens per Zug (und Schiff) erreichbar. Und immer öfter kommt das dolce far niente gar zu uns – diesen Sommer etwa mit dem Versuch der zeitweise autofreien Mittelstrasse. Gelati inklusive!

Apropos Klimawandel: Erschreckend, was derzeit in der Schweiz passiert! Der Bundesrat und die Umweltkommission des Nationalrates (UREK) missachten die Emissionsreduktionsziele, zu denen sich die Schweiz mit dem Pariser Abkommen verpflichtet hat. Die UREK will die Inlandziele senken, die Massnahmen zur Gebäudesanierung streichen und den Verkehr aussen vor lassen. Die Politik scheint schlicht zu ignorieren, dass Auswirkungen des Klimawandels zu den grössten mittelbaren Bedrohungen der Menschheit gehören. Mögen wir aufwachen, bevor auch uns das Wasser bis zum Hals steht.

NADINE MASSHARDT, CO-PRÄSIDENTIN

Für die Masterarbeit wurden 363 NutzerInnen mittels einer PassantInnenumfrage an 4 Tagen im November 2017 befragt. Aus der Analyse stellt sich heraus, dass eine der grössten Herausforderungen für die Attraktivität der unteren Altstadt in der Vielfalt der Ansprüche liegt. Bedürfnisse und Präferenzen der NutzerInnen variieren stark, was die Suche nach einer optimalen Lösung im Bereich des Konsums und des Verkehrs erschwert.

Besonders die Zielkonflikte zwischen Mobilitätsansprüchen und Umwelt- und Lebensqualität sind schwierig zu bewältigen. Auch wenn der aktuelle Zufriedenheitsgrad der NutzerInnen aufgrund der Resultate der PassantInnenumfrage im Durchschnitt als gut zu bewerten ist, besteht noch Optimierungspotenzial. Im Verkehrsbereich sind Verbesserungen sowohl beim rollenden wie auch beim stehenden Verkehr erwünscht.

Die Nutzung des oberirdischen Raums kann verbessert werden, indem der Durchgangsverkehr und das Parkplatzangebot wirksamer gesteuert und womöglich reduziert werden. Dabei spielt auch eine klarere Signaletik für die unterschiedlichen NutzerInnen eine wichtige Rolle. Die Frage nach einer autofreien unteren Altstadt brachte differenzierte Meinungen zutage: 43% der PassantInnen waren dafür, 30% dagegen, 6% war es gleichgültig und 21% wiesen auf die Notwendigkeit von Ausnahmen hin. Eine weitere Handlungsempfehlung betrifft den Langsamverkehr, insbesondere den Veloverkehr. In diesem Bereich könnten das Angebot an Veloparkplätzen erhöht

sowie die Sicherheit der VelofahrerInnen verbessert werden. Dabei ist vermehrt auf die Abstimmung mit den anderen Verkehrsmitteln, v. a. mit den Bussen, zu achten. Gemäss den ExpertInneninterviews sollen die Massnahmen im Verkehrsbereich mit den umliegenden Quartieren koordiniert werden.

Im Bereich des Konsums ist anzumerken, dass die untere Altstadt Bern exklusive und sehr geschätzte Einkaufsmöglichkeiten bietet. Von verschiedenen KonsumentInnen-Kategorien wird aber der Mangel an Geschäften für das Alltagsleben (Lebensmittel) oft erwähnt. Die Freizeit- und Kulturangebote sind reichhaltig, könnten aber noch ergänzt und besser aufeinander abgestimmt werden. Die Seiten- und Verbindungsgassen bieten ein bisher wenig genutztes Potential an. Als Fazit kristallisiert sich heraus, dass um den verschiedenen Ansprüchen gerecht werden zu können ein umfassender Ansatz zur Attraktivitätserhöhung der unteren Altstadt besser geeignet wäre als eine einseitige Herangehensweise. Wichtig für die Zukunft sind die Kommunikations- und Gesprächsbereitschaft der Anspruchsgruppen der unteren Altstadt. Nur so können zielgerichtete und bedürfnisgerechte Massnahmen erarbeitet und harmonisch umgesetzt werden können. Eine Zusammenarbeitsplattform mit den betroffenen Kreisen der unteren Altstadt wäre ein möglicher Verbesserungsansatz, um innovative Lösungen und eine positive Entwicklung auf einer breiten Basis zu fördern.

ADELINE CHARDONNENS

JAHRESVERSAMMLUNG 2018



Neues Vorstandsmitglied

«Läbigi Stadt» ist mit der Jahresversammlung ins neue Vereinsjahr gestartet. Nach der Präsentation der Studie zum KonsumentInnenverhalten in der unteren Altstadt durch Adeline Chardonnens, beschlossen die anwesenden Mitglieder die Jahresschwerpunkte «Läbigi Innenstadt» und «Quartierplätze». Neu arbeitet **Diego Bigger** im Vorstand mit, zudem wird der Vorstand nun von einem Co-Präsidium geleitet. Die Anwesenden hiessen die dafür nötige Statutenänderung gut und wählten **Laura Binz** an die Seite von Nadine Masshardt.

HANNES RETTENMUND, VORSTANDSMITGLIED



© Stadt Bern

VERZAUBERTE SOMMERZEIT

KEINE NEUEN STRASSEN AUF DER ALLMEND!

Der Name «Umgestaltung Anschluss Wankdorf» tönt zunächst ganz harmlos. Dahinter verbirgt sich aber eine massive Kapazitätserweiterung des Autobahnanschlusses. So sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, um den Ausbau sämtlicher Autobahnen rund um Bern zu bewältigen: Ausbau des Grauholz auf 8 Spuren, Ausbau der A6 auf 6 bis 8 Spuren (davon 4 im sogenannten «Bypass») und die Erweiterung des Felsenauviadukts. Mit den zusätzlichen Autobahnspuren, -brücken und -zufahrten beim Anschluss Wankdorf würden die Allmenden zusätzlich mit Strassenflächen verbaut. Das stark genutzte Naherholungsgebiet würde so noch weiter verkleinert und mit zusätzlichen Lärmemissionen belastet, der Wald grösstenteils gerodet.

Ein solch massiver Strassenausbau im Geist der 60er Jahre würde unweigerlich zu Mehrverkehr auf dem städtischen Strassennetz führen. Dies widerspricht aber nicht nur den verkehrspolitischen Grundsätzen der Stadt Bern, sondern würde auch die Lebensqualität der Bevölkerung stark beeinträchtigen. Einer dringlichen Motion gegen das Projekt hat der Stadtrat deutlich zugestimmt und den Gemeinderat damit beauftragt, sich gegen dieses überrassene Ausbauprojekt zu wehren. Nach dem Vorbild von Biel braucht es aber auch den Widerstand der Zivilgesellschaft. Auch Läubigi Stadt wird gemeinsam mit den andern Verkehrsverbänden gegen mehr Verkehr und die Zerstörung von Grünflächen aktiv werden.

MICHAEL SUTTER, VORSTANDSMITGLIED

Die Klatschspalte

Pünktlich zur Eröffnung des neuen Veloverleihsystems in der Stadt Bern durch Verkehrsdirektorin und «Läubigi Stadt»-Gründungsmitglied **Ursula Wyss** schaltet auch unser Vereinsvorstand auf Velo-offensive. Redaktionschefin **MoMo**

Bernoulli testet ein Cargobike fürs Unterwegssein mit den Kindern.

Lesenden dieser Rubrik sicher schon bekannt – da in der Schweizer Illustrierten erschienen, der Klatschspalte in

gross – ist das Velo von Co-Präsidentin **Nadine Masshardt**, dieses «Made in Switzerland». Quartierzeit-Leiterin **Duscha Padrutt** testet derzeit ein faltbares Zweirad fürs Reisen. Man munkelt, dass dieses Faltmodell schneller den Berg hoch fährt als Duschas neu-altes derzeitiges Hauptvelo, ein ehrenwertes Stück «Made in England» anno 1956.

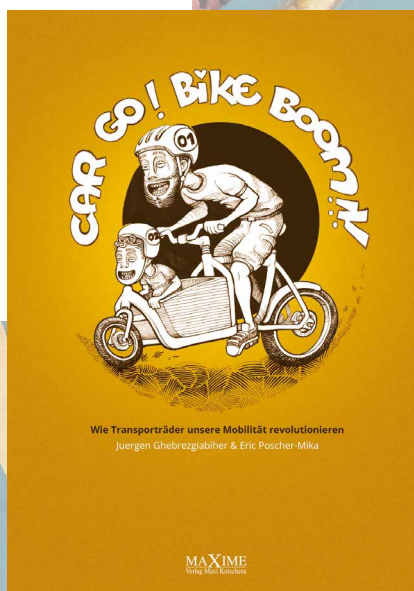
Nicht nur die «Läubigi Stadt»-Zeitung titelt zur «Stadt der kurzen Wege». Die Überschrift fand sich jüngst sogar im Touring-Magazin (Juni 2018), dem TCS-Magazin. Anlass war ein Referat von Stadtpräsident **Alec von Graffenried** an der Hauptversammlung des TCS Sektion Bern-Mittelland mit eben diesem Slogan. Wir freuen uns, dass die «Läubigi Stadt»-Vision zum politischen Programm im Erlacherhof geworden ist!



BUCHTIPP

Maxime Verlag Maxi Kutschera:
CAR GO! BIKE BOOM!!!

Alles zum Thema neuste Cargobike-
Welle mit viel Bild und süffigen Texten



Wie Transporträder unsere Mobilität revolutionieren
Juergen Ghebregziabher & Eric Poscher-Mika

MAXIME
Verlag Maxi Kutschera

Impressum

Redaktion: Monika Bernoulli (momo),
Nadine Masshardt (nm)

Herausgeber: «Läubigi Stadt», 3000 Bern
PC 30-569222-7, Grafik: muellerluetolf.ch

Druck: auf FSC-Papier von Bubenberg Druck
Erscheint vierteljährlich, Auflage: 950

www.laebigistadt.ch

Nachgefragt

In deutschen, dänischen und holländischen Städten gehören sie zum festen Stadtbild: Lastenfahrräder, Cargobikes, Bakfiets. In Bern sind sie seit einigen Jahren erfreulicherweise auch zu sehen. Lastenräder sind insbesondere im urbanen Raum eine relevante Transportalternative und ein Beitrag zur Mobilitätswende. Mit ein- oder mehrspurigen Modellen mit und ohne E-Antrieb lassen sich Transporte bis zu 300 kg bewältigen.

Gewerbetreibende, Familien mit Kleinkindern, Velokurieri, resp. Hauslieferdienste und

autofrei Lebende sind heute die HauptnutzerInnen der praktischen Gefährte. In Wohnsiedlungen sind geteilte Cargobikes sinnvoll, um Raumressourcen zu schonen. Das Mietangebot von carvelo2go.ch, das auch in Bern dezentral aktiv ist, ist sehr praktisch.

Bei einer Büro-Fachexkursion in die Lastenrad-Hochburg Nijmegen (NL) konnten wir erleben, wie Lastenräder ein fester Bestandteil in der Logistikkette sind. Das Konzept ist bestehend einfach: Am Stadtrand werden Warenlieferungen in einem Lagerhaus konsolidiert. Die Feinverteilung in das Stadtzentrum, auf der letzte Meile, passiert anschliessend u.a. mit Cargobikes. Damit werden permanente Kleinstlieferungen per LKW verhindert, die Infrastruktur entlastet, weniger CO₂ ausgestossen. Die früher vom Lieferverkehr geplagte Innenstadt Nijmegens ist heute eine einladende Fussgängerzone zum Verweilen. Das Beispiel aus den Niederlanden macht Schule: In Basel wurde im Frühling 2018 das Projekt City Hub in Betrieb genommen. Und was liesse sich sonst noch politisch tun? In Deutschland z.B. fordern die Grünen im Bundestag: «Eine Milliarde für eine Million Lastenräder» <http://www.taz.de/!5509459/> Wirksame Idee!

MARTINA DVORACEK,
BÜRO FÜR MOBILITÄT AG, BERN

NICHT VERPASSEN:

AUToFREIER SONNTAG AM 21. OKTOBER 2018



DJ Dr. Minx

Faltradmeisterschaft. Die Flanierkultur ist dieses Jahr ein weiteres zentrales Thema: Nach den Sommerferien startet im Vorfeld des autofreien Sonntags ein Spaziergangsprojekt mit verschiedenen Flanier- und Traumwegen rund um den Helvetiaplatz. Auf «Geheimwegen» durchs Museumsquartier sind Fabelwesen zu entdecken. Auf einem «Verwandelweg» vom Helvetiaplatz trifft man auf «Buchstabeninszenierungen» des Künstlers Matthias Zurbrugg und Drachen von Kindern aus dem Quartier (entstanden im SpielreVier, dem neuen mobilen Spielangebot des DOK im Stadtteil 4). Auch «Läbigi Stadt» ist am autofreien Sonntag mit dabei: mit unserem Memory erfährst du mehr über die Verwandlung des öffentlichen Raums in Bern. (red)

QUARTIERZEIT.CH



Stimme vom Bodensee

Mit dem Velo in fünf Tagen durch drei Länder um den drittgrössten See Mitteleuropas? Das ist kein Witz, sondern gut machbar und ein Erlebnis für Gross und Klein. Als Einstieg ins Velofahren zu viert wagten wir uns über Auffahrt an den berühmten und perfekt ausgeschilderten und Instand gehaltenen Bodensee-Radweg. Dank Veloanhänger und Follow-Me – dem praktischen Kinderveloanhänger – logistisch kein Problem. Wir fuhren entlang des Ufers, durch schmucke Ortschaften und Obstplantagen, über Wiesen in voller Blüte oder durch Naturschutzoasen. Zum Znüni gabs Erdbeeren direkt vom Feld. Und immer mal wieder – natürlich – ein Glacé respektive Eis. Mit dem Zug – inklusive Velos, Kindervelo, Anhänger und Gepäck – fuhren wir nach Konstanz. Die weiteren Stationen: Überlingen, Friedrichshafen, Lindau, Rorschach und nochmals Konstanz. Wir schliefen in einfachen Pensionen

und Jugendherbergen – in Romanshorn gar mit einmaligem Seeblick. Die täglichen Etappen à 30 bis 40 Kilometer: problemlos machbar (der Kleine schlief derweil meist). Und wenn es den Kindern im Veloanhänger oder auf dem Follow-Me langweilig wurde, nahmen wir für ein paar Stationen das Schiff. Denn insbesondere entlang der Deutschen und Schweizer Seite ist der Fahrplan glücklicherweise gut ausgebaut. Der kühle Fahrtwind auf dem grossen See, der je nach Wetterstimmung wie das Meer wirkte, war eine willkommene Auffrischung nach der Velofahrt und erfreute nicht nur die Kleinen. Für die Kinder besonders faszinierend: der Zeppelin, der immer wieder am Himmel auftaucht.

NADINE MASSHARDT,
CO-PRÄSIDENTIN

