



Über Nacht fanden wir uns in einer Situation wieder, in der unsere Mobilität massiv eingeschränkt wurde und sich unser Bewegungsradius auf den Wohnort reduzierte. Dies unterstreicht die Bedeutung einer guten Fuss- und Veloinfrastruktur. Die Gemeinden können dabei auf die Erfahrungen der letzten Monate bauen.

Nachhaltige Mobilitätsinfrastruktur als Teil der Grundversorgung

P.P.

3000 Bern

Post CH AG

Der Standpunkt



Unsere Städte werden sicher mittel- oder gar langfristig durch die Corona-Pandemie verändert. Abstandhalten in dicht besiedelten Gebieten und an stark frequentierten Orten, ein verändertes Konsum- und Freizeitverhalten oder neue Mobilitätsmuster stellen Städte vor grosse Herausforderungen.

So belegen Studien etwa, dass der städtische Veloverkehr während des Lockdowns deutlich zugenommen hat. Berlin, Wien, New York reagierten rasch mit der Einrichtung so genannter Pop-up-Bikelines. Wo bleibt Bern?

Unsere Stadt will den Menschen mehr Platz geben – mehr Platz zum Gehen und (An-)Stehen dank breiterer Trottoirs, mehr Platz zum Spielen dank zusätzlicher Spielelemente im öffentlichen Raum, mehr Platz zum Sein und Begegnen dank temporär für Autos gesperrter Quartierstrassen. Corona verleiht Forderungen Nachdruck, für welche sich «Läbige Stadt» schon lange einsetzt. Die Krise verdeutlicht, dass rasches und unbürokratisches Handeln gefragt ist.

Viele kleine Läden haben sich unter grösstem Druck rasch auf die neue Situation eingestellt, indem sie Lieferservices anboten. Mit Blick auf den gigantischen Onlinehandel steckt hier grosses Potenzial auch über die Krise hinaus. Effiziente, koordinierte und ökologische Lieferservices sollten in Bern für alle Geschäfte Standard werden. Diese Krise zu bewältigen, bedeutet nicht, möglichst rasch zur «alten Normalität» zurückzukehren. Vielmehr haben wir sie erst überwunden, wenn wir in eine «neue Normalität» gefunden haben. «Läbige Stadt» wird sich dafür einsetzen, dass dies eine Normalität wird, die den Menschen zugutekommt.

MARIUS CHRISTEN, CO-PRÄSIDENT
«LÄBIGE STADT»

Eine hohe Aufenthaltsqualität am Wohnort und die Möglichkeit, sich an der frischen Luft zu bewegen oder auf kurzen Wegen zur Arbeit, zum Einkauf, ins Naherholungsgebiet zu gelangen, sind Grundbedürfnisse. Insbesondere für Personen ohne eigenes Auto – in der Stadt rund 57% der Haushalte – wurde die Situation diesen Frühling herausfordernd. Für Angehörige der Risikogruppen dürfte sie schwierig bleiben.

Immerhin konnten während des Lockdowns die Velowerkstätten offenbleiben. Die Händler*innen berichteten von vielen Kund*innen, die ihr altes Velo aus dem Keller holten und revidieren liessen. Eine Studie der ETH Zürich und der Universität Basel bestätigt den Trend: Das Velo erlebte einen kleinen Boom; der Fussverkehr nahm zwar ab, jedoch weniger als die übrigen Verkehrsarten.

Wirtschafts- und gesundheitspolitische Visionen

Es gibt gute Gründe dafür, diese Erkenntnisse beim Wiederaufbau der Wirtschaft zu nutzen und in die künftige Agglomerationsstrategie der Regionalkonferenz einfließen zu lassen: Durchgängige, klar signalisierte Veloschnellbahnen und Fusswegnetze, einfach zugängliche E-Bike-Lade- und Velostationen, Velo- und E-Lieferdienste tragen dazu bei, die Grundversorgung in einer Gemeinde sicherzustellen. Auch das aktuell durch den Berner Regierungsrat diskutierte Road- oder Mobilitypricing könnte einen marktkonformen Rahmen bieten. All diese Massnahmen stehen im Einklang mit

den Klima- und Energiezielen, ermöglichen vielfältige Innovationen im Bereich Tourismus und Logistik und stärken das lokale Gewerbe.

Auch aus gesundheitlicher Sicht ist ein rascheres Tempo angezeigt: Eine schadstoff- und lärmarme Infrastruktur und mehr Bewegungsmöglichkeiten stärken die physische wie psychische Gesundheit der Anwohner- und Nutzer*innen. Eine dauerhaft erhöhte Belastung mit NO₂, Feinstaub und Ozon schwächt das Immunsystem, die Virenabwehr der Atemwege und ist gesichert an der Entstehung von Herz-Kreislauf- und Atemwegserkrankungen sowie Krebs beteiligt. Laut BAFU/BAG kommt es in der Schweiz allein luftbelastungsbedingt zu jährlich 2200 bis 2800 frühzeitigen Todesfällen und 14000 Spitaltagen. Die Gesundheitskosten werden mit jährlich 6,5 Milliarden Franken beziffert. Zur Entlastung des Gesundheitswesens ist auf eine gute Luftqualität deshalb speziell zu achten. Innovativer gemeindeübergreifender Infrastrukturausbau und regionale Logistiklösungen sind nur möglich, wenn sich alle Akteure – von Stadt, Kanton und Agglomerationsgemeinden bis Wirtschaft und Tourismusorganisationen – zusammensetzen, um rasch und unbürokratisch umsetzbare, kostengünstige Konzepte für die Region zu entwickeln. Von gesunden und verkehrsberuhigten Lebensumgebungen profitieren wir alle.

DUSCHA PADRUTT, GESCHÄFTSLEITERIN NETZWERK
QUARTIERZEIT UND REDAKTIONSMITGLIED
«LÄBIGE STADT»

VERNETZTE UND MULTIMODALE MOBILITÄT IN DER REGION BERN

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland ist aktuell dabei, das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) 2021 zu erarbeiten. Das Konzept bildet die Grundlage für die räumliche und ver-

Veloschnellbahnen wie in den Niederlanden könnten auch die Region Bern voranbringen.

© Michael Liebi



kehrliche Planung und Entwicklung in den 77 Mitgliedsgemeinden und entwirft ein Zielbild für die Region Bern-Mittelland bis ins Jahr 2040. Im Bereich Siedlung steht eine konsequente Innenentwicklung im Fokus. Dabei soll die Qualität der Landschaft erhalten werden. Im Bereich Verkehr sollen gemeindeübergreifende Verkehrsnetze geschaffen und die multimodale Mobilität gefördert werden. Geplant ist ein durchgehendes Netz von Velohaupttrouten in der

gesamten Region. Für Mobilität-Hubs, die das Umsteigen von einem Verkehrsmittel auf ein anderes ermöglichen, sollen geeignete Standorte ermittelt werden.

Die öffentliche Mitwirkung lief bis Mitte Mai. Auch «Läbige Stadt» hat sich geäussert. Wir begrüssen die gemeinsame Abstimmung über Gemeindegrenzen hinaus, insbesondere auch im Hinblick

auf eine Verkehrsstrategie. Hingegen vermissen wir in Sachen Verkehr eine klare Priorisierung des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr MIV. In der Stadt wie auch in der Kernagglomeration Bern muss – anstelle des prognostizierten Wachstums – eine Reduktion des MIV das Ziel sein. Zudem fehlt eine Gesamtstrate-

gie für die Mobilität-Hubs. Es gilt zu verhindern, dass durch die Hubs die Parkplatzzahl in der Stadt steigt.

Für weitere Informationen www.bernmittelland.ch/de/rgsk/projekte/RGSK-2021.php

LAURA BINZ, CO-PRÄSIDENTIN

MEHR BÄUME GEGEN DIE HITZE

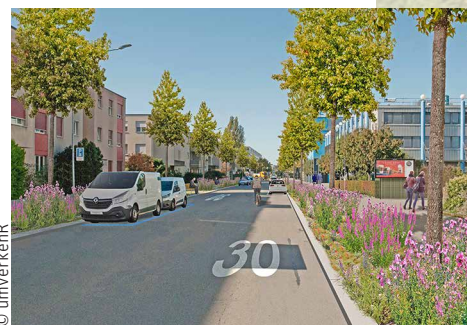
2015, 2017, 2018, 2019 – Hitzesommer werden zur Regel, auch in Bern. Neben den «Völkerwanderungen» aareaufwärts ist zu beobachten, dass die Menschen sonnengeflutete Plätze meiden. Dies, weil sich dort an Sommertagen die Hitze staut und es z. B. auf dem Bahnhofsplatz, beim Bollwerk, beim Eigerplatz oder auf dem Waisenhausplatz unerträglich heiss wird.

Eine wirksame Gegenmassnahme drängt sich auf: Boden entsiegeln und Strassenraum mit mehr Grünflächen gestalten. Bäume etwa haben eine besonders positive Wirkung auf das Mikroklima; sie spenden Schatten und reduzieren die Hitze dank ihrer Verdunstungsleistung lokal um mehrere Grad. Auch andere, innovative Lösungen sind denkbar: So könnten zum Beispiel Tram- und Bushaltestellen von einem Blätterdach überspannt werden, das im Sommer Schatten spendet und im Winter die Sonne durchscheinen lässt.

Dank mehr Grün statt Grau wird der öffentliche Raum attraktiver. Als Aufenthalts- und nicht nur Durchgangsorte fördern klimaangepasste Strassen und Plätze die Lebensqualität in der

Stadt. Gerade in Zeiten, in denen man lieber in der Nähe bleibt, statt in die Ferne zu schweifen, sind attraktive innerstädtische Aufenthaltsorte wichtig.

Klar ist, der (Frei-)Raum in den Städten ist knapp, auch in Bern. Wir müssen uns daher fragen, wozu er dienen soll. Mit Blick auf die Klimaerwärmung ist es doppelt sinnvoll, Flächen für die Erhaltung und Verbesserung unserer Lebensqualität zu nutzen, statt sie dem motorisierten Individualverkehr zu opfern.



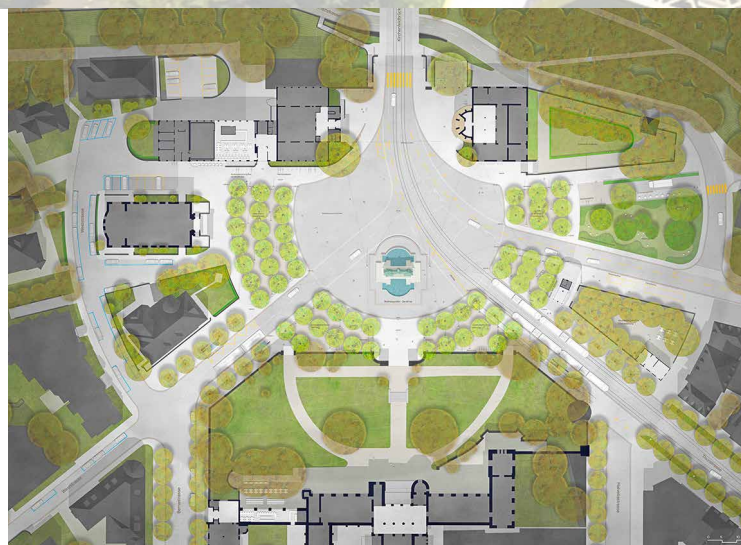
Baslerstrasse in Zürich vor und nach Begrünung.

LAURA BINZ & MARIUS CHRISTEN,
CO-PRÄSIDIUM «LÄBIGI STADT»

HELVETIAPLATZ: EIN WEITERER SCHRITT IN RICHTUNG NEUGESTALTUNG

Am 12. März 2020 hat der Stadtrat der Erhöhung des Projektierungskredits zur Neugestaltung des Helvetiaplatzes um CHF 2.15 Mio. zugestimmt und damit der Ausarbeitung des Vorprojekts grünes Licht gegeben.

Das Siegerprojekt des Wettbewerbs, «coquilles saint-jacques», sieht auf den veröffentlichten Visualisierungen schon sehr konkret aus; die detaillierte Planung im Rahmen des Vorprojektes steht nun allerdings erst an. Grosse Bedeutung kommt in dieser Phase dem Betriebskonzept Verkehr zu. Besonderes Augenmerk gilt dabei der Verbesserung der Situation für den Fuss- und Veloverkehr. Auch die Massnahmen im Bereich Stadtklima können jetzt genauer definiert werden. So hat der Helvetiaplatz z. B. durch die im Siegerprojekt vorgesehenen entsiegelten Versickerungsflächen, Bäume, die Regenwasserrückhaltung und die Umsetzung von Vorgaben des Biodiversitätskonzepts das Potenzial, massgeblich zur Verbesserung des Stadtklimas beizutragen.



Situationsplan Wettbewerb Helvetiaplatz. Die Umsetzung beginnt frühestens im Jahr 2024.

Während der Projektierungsphase sollen temporäre Aufwertungsmassnahmen und Testnutzungen umgesetzt werden. Einerseits lassen sich damit Erfahrungswerte sammeln, zum andern ermöglicht dies der Bevölkerung, den Platz schon vor der effektiven Neugestaltung – die frühestens 2024 beginnt – zu nutzen und ihre Anliegen einzubringen.

LAURA BINZ, CO-PRÄSIDENTIN «LÄBIGI STADT»



«Die Kapazität der Autobahnen rund um Bern muss genügen.» Markus Heinzer, Präsident Verein Spurwechsel.

Glosse

Praktisch kein Verkehr, autofreie Altstadtgassen, unverstellte Quartierstrassen: So erlebten wir den April in Bern. Müsste ein autokritischer Verein wie «Läbigi Stadt» unter diesen Umständen nicht den tollsten Monat seit Bestehen feiern? Nein, freuen konnten wir uns darüber nicht. Denn was nützt die gewonnene Fläche in den Altstadtgassen, wenn niemand flaniert und kein Tisch rausgestellt werden kann?

«Autos weg» ist kein Selbstzweck. Wir sind nicht gegen das Auto an sich, sondern stellen das Menschenrecht auf einen zentralen Parkplatz in der Stadt in Frage, die Vorzugsbehandlung von Autos gegenüber anderen Verkehrsmitteln, den unverantwortlichen Ressourcenverbrauch auf Kosten kommender Generationen.

Das nötige, aber belastende Zuhause-bleiben liess Zeit zum Sinnieren darüber, was Lebensqualität in normalen Zeiten ausmacht. Finden plötzlich keine spontanen Begegnungen mehr statt, so merken wir, wie sehr diese unseren Alltag bereichern. Drehen wir unsere Bewegungsrunden durch eine menschenleere Stadt, so realisieren wir, dass sie ihre Schönheit nicht nur den Sandsteinfassaden verdankt, sondern den vertrauten und unbekanntenen Gesichtern. Freuen wir uns darauf, wenn alles überstanden ist, wieder geniessen zu können, was uns nun so sehr fehlt: die Läbigi Stadt.

HANNES RETTENMUND,
VORSTANDSMITGLIED «LÄBIGI STADT»

Impressum

Redaktion: Karin Fluder (kf), Laura Binz (bi), Nadine Masshardt (nm), Duscha Padrutt (dp) und Marius Christen (mc)

Korrektorat: Anja Cohen (ac)

Herausgeber: Läbigi Stadt, 3000 Bern

PC 30-569222-7, Grafik: muellerluetolf.ch

Druck: auf FSC-Papier von Bubenberg Druck

Erscheint vierteljährlich, Auflage: 950

www.laebigistadt.ch

DEN AUTOBAHN-VERKEHR DECKELN

Lange betrachteten Verkehrsplaner*innen die Autobahnen als Verkehrs-«Absauger». Getreu der Idee: Je mehr Autos über die Autobahn fahren, umso weniger durchqueren die Stadtquartiere. Entsprechend willkommen war Ausbau.

Leider ein Fehlschluss. Autofahrende wählen immer die praktischste Route. Und je bequemer das Fahren, umso mehr Menschen nutzen das Auto. Je breiter die Autobahnen, umso mehr Autoverkehr.

Nur wenn wir umgekehrt vorgehen und andere Verkehrsmittel fördern, werden die Stadtquartiere vom Autoverkehr entlastet. Tatsächlich entfallen lediglich 19% des Verkehrs auf der Autobahn auf Transitverkehr (also z. B. Thun-Zürich); vier von fünf Autos fahren zuerst oder am Schluss durch ein Berner Stadtquartier.

Um «Engpässe zu beseitigen», will der Bund auch die Autobahnen rund um Bern massiv ausbauen. Der Wankdorf-Anschluss soll «leistungsfähiger» und das Grauholz von sechs auf acht Spuren erweitert werden. Damit würde die Fahrt mit dem Auto in die (oder aus der) Stadt noch attraktiver.

Mit dem Verein «Spurwechsel» fordern wir eine Abkehr von diesem Teufelskreis. «Läbigi Stadt» und alle links-grünen Stadtparteien bis hin zur «glp» sind Mitglied in unserem Verein. Werde auch du Mitglied!

spurwechsel-bern.ch/aktuell/kontakt-mitgliedschaft/

MARKUS HEINZER,

PRÄSIDENT VEREIN SPURWECHSEL BERN



Der Verein Spurwechsel freut sich über Verstärkung.

Stimme aus Bern

Während des Corona-Notstands standen der Verkehr und das öffentliche Leben in der Stadt Bern auf einmal still. Trotz – oder gerade wegen – des Stillstands zeigte unser Stadtteil seinen Lokal-Charme: Der Frühling hielt Einzug, viele ansässige Gewerbler*innen boten Hauslieferdienste an, unzählige Nachbarschaftshilfen wuchsen aus dem Boden und die gelebte Solidarität der Stadtberner*innen wurde sicht- und hörbar. Unsere Familie war gezwungenermassen viel zu Hause; eine für uns alle ungewohnte und manchmal konfliktrichtige Situation. Obwohl wir in einer autofreien Siedlung wohnen, wurde der Bewegungsradius unserer Kinder stark eingeschränkt: Es galt, sich nur mit den unmittelbar benachbarten Kindern zu treffen. Da sich die Umsetzung für



© Nadja Kehrl-Feldmann

Siedlungskinder an einem warmen Frühlingstag nach einer hartumkämpften Wasserschlacht.

unsere bewegungsfreudigen und freiheitsliebenden Jungs als sehr schwierig erwies, mussten Alternativen her: Eine willkommene Fluchtmöglichkeit aus unserer Stadtwohnung boten die ausgedehnten Spaziergänge im nahegelegenen Wald, über die Allmend und durch die Quartiere. Dabei entdeckten wir in der uns aufgezwungenen Isolation neue Seiten der Stadt Bern. Der Friedhof diente als Park, die Allmend blühte als Naherholungsort auf und die Quartierstrassen – durch den Shutdown verkehrsarmer – wurden von spielenden Kindern eingenommen und so trotz der geschlossenen Geschäfte belebt.

Der eingeschränkte Bewegungsradius (ver-)führte zur Entdeckung von ruhmloseren und scheinbar unbedeutenderen Stadtberner Plätzen, die auch in der Post-Corona-Ära mehr Beachtung und Anerkennung verdient haben.

NADJA KEHRLI-FELDMANN,
VORSTANDSMITGLIED «LÄBIGI STADT»

Mitgliederversammlung 2020

Die Mitgliederversammlung vom 17. März 2020 musste wegen Corona kurzfristig verschoben werden. Sie findet neu am **26. August 2020** von **18–20 Uhr** statt. Der Ort wird auf der Website und über den Newsletter bekanntgegeben. Wir hoffen, dass sich die Situation weiterhin positiv entwickelt, sodass wir den Anlass durchführen können. Wir danken fürs Verständnis.