

Die Zeitung.

Du hältst die letzte «Läbige Stadt» Zeitung des Jahres in den Händen. Es ist auch die letzte Sonderausgabe, die wir einem bestimmten Stadtteil widmen, dem Stadtteil IV. Im Stadtteil Kirchenfeld-Schosshalde ist die Wohn- und Lebensqualität überdurchschnittlich hoch, solange man nicht direkt an einer der zahlreichen Hauptverkehrsachsen wohnt oder arbeitet. Denn entlang der Thun- oder der Kirchenfeldstrasse ist die Verkehrs- und Lärmbelastung sehr gross. Zudem haben die vielbefahrenen und breiten Strassen eine starke Trennwirkung innerhalb der Wohnquartiere und zum Naherholungsraum Dählhölzliwald. Welche Verbesserungen oder Veränderungen in den nächsten Jahren zu erwarten sind, erfährst du in dieser Ausgabe. Die ersten sogenannten Begegnungszonen der Stadt entstanden vor sieben Jahren im Stadtteil IV. Heute beleben deren 14 das Quartierleben und bieten Kindern und Erwachsenen Platz zum Spielen und Leben, wo früher Autos durchs Quartier rauschten. Auf der letzten Seite präsentieren wir dir den Stadtteil IV aus Kindersicht. Für alle, deren Kinder sich auch eine «Spilstrasse» wünschen, erklären wir wie auch vor der eigenen Haustüre eine Begegnungszone entstehen kann.

Remo Goetschi

Vorstandsmitglied «Läbige Stadt»

Der Stadtteil IV: Viel Verkehr auf schönen Strassen und Plätzen

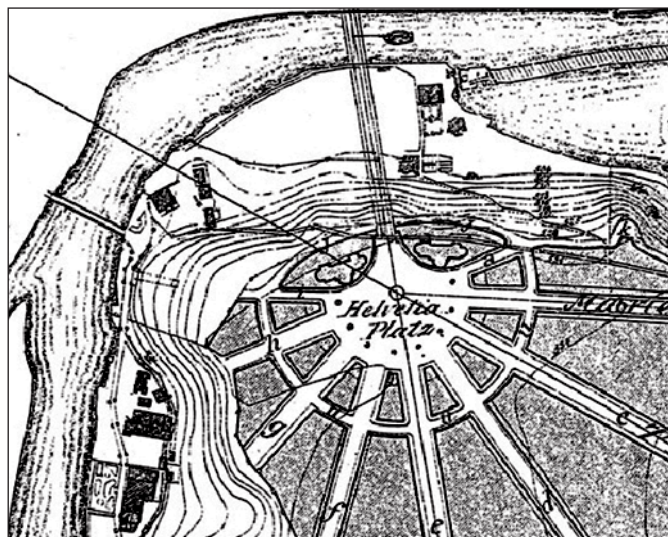
Im letzten Teil unserer dreiteiligen Quartierserie widmen wir uns dem Stadtteil IV. Laszlo Litzko vom Stadtplanungsamt und Luc Schiffmann von der Verkehrsplanung der Stadt Bern begleiteten «Läbige Stadt» auf einem Verkehrsrundgang und standen als Experten Red und Antwort. Barbara Jucker nahm als interessierte Quartierbewohnerin am Rundgang teil.

Am Helvetiaplatz

Wir treffen uns am Helvetiaplatz, einem der drei grossen Plätze und Verkehrsknoten des Stadtteils. Am Helvetiaplatz wurde in diesem Jahr viel gebaut. Die alten Tramgeleise aus den 70er Jahren mussten ersetzt werden. Dennoch ist die Gestaltung des Platzes längst nicht abgeschlossen. Einerseits sind diverse Randsteine und Geländer Provisorien und sollen bald ersetzt werden. Andererseits existieren für den Helvetiaplatz seit 1881 grössere Pläne, die man über 100 Jahre später nun zu verwirklichen gedenkt. Der ursprüngliche Plan aus dem Jahr 1881 sah einen sternförmigen Platz vor, der von einer Ringstrasse gesäumt wird (siehe Bild). Die Bürgergemeinde Bern verkaufte das damals noch unverbaute Kirchenfeld für 425000 Schweizer Franken an eine britische Investorengruppe namens «Bern Land Company» unter der Auflage, dass letztere eine Verbindungsbrücke zur Innenstadt und den ausgearbeiteten Strassenplan mit sternförmigem Helvetiaplatz baue. Damit begann die Überbauung des Kirchenfelds mit der Absicht eine Anlage von Landhäusern für den vermögenden Teil der Bevölkerung zu schaffen. «Dass kein Proletarierquartier auf dem Kirchenfeld entstehe, dafür ist durch den hohen Preis des Terrains gesorgt», waren die aus heutiger Sicht politisch nicht ganz korrekten Worte des für die Planung zuständigen Kirchenfeld-Komitees.

Der angestrebte «Strahlenplatz» wurde jedoch nur ansatzweise im Bereich der Thun- und Marienstrasse realisiert. Gemäss Quartierplaner Laszlo Litzko hat die Stadt Pläne für eine «Renaissance» des alten Konzeptes. Die Pläne aus dem Jahr 1881 be-

Plan für den Helvetiaplatz von 1881



dürfen dabei selbstverständlich einiger Ergänzungen. An Rollstuhlfahrende zum Beispiel haben die Planer damals gewiss nicht gedacht. Dass der Helvetiaplatz umgestaltet wird, scheint also gewiss. Der Zeitpunkt dafür steht jedoch nicht fest. Dem Vorhaben standen stets die fehlenden finanziellen Mittel im Weg. Andere Umbauprojekte genossen höhere Priorität.

Auf die Frage, ob am Helvetiaplatz Massnahmen zur Verkehrsberuhigung

strasse» reagiert Luc Schiffmann zuerst mit einem Augenzwinkern: «In einer Richtung ist die Thunstrasse ja bereits autofrei.» Damit spielt er darauf an, dass die Thunstrasse für Autos nur in einer Richtung befahrbar ist. Der Gegenverkehr wird durch die Jungfrau-/Marienstrasse geführt. Von einer autofreien Thunstrasse halten die beiden Stadt- und Verkehrsplaner jedoch wenig. Herr Litzko wirft die Frage auf, ob die Jungfrau-/Marienstrasse dafür nicht



Die Thunstrasse aus der Sicht eines Velofahrers

geplant seien, stellt Verkehrsplaner Luc Schiffmann klar: Das Ziel sei nicht den Verkehr zu reduzieren, sondern den Platz schöner und sicherer zu machen. Zudem weist er darauf hin, dass der Platz in den letzten Jahren etliche Verbesserungen für Fussgänger und Velofahrerinnen erfahren hat. Dazu gehören die Aufhebung der Verbindungsstrasse vor dem Historischen Museum, neue Veloabstellplätze und an diversen Stellen mehr Raum für Fussgänger.

Entlang der Thunstrasse Richtung Thunplatz

Die Thunstrasse, deren Name die ursprüngliche Bedeutung verrät, führt vorbei an Geschäften und Wohnhäusern hinauf zum Thunplatz und schliesslich weiter zum grossen Burgernzielkreisel. Zwischen Helvetia- und Thunplatz hat die Strasse den Charakter einer Hauptachse. Die breite Strasse mit Allee und die imposanten Häuser erwecken ein wenig die Illusion einer Weltstadt. Auf den etwas provokativen Vorschlag für einen «autofreien Boulevard Thun-

besser geeignet wäre als die Thunstrasse, die städtisch geprägt sei. Allerdings äussert er grundsätzliche Bedenken. Das Kirchenfeldquartier sei im Vergleich zu anderen Quartieren nicht sehr dicht bewohnt und eigne sich daher nur bedingt für autofreie Plätze und Strassen. Zuwenige Leute würden diese bevölkern. Luc Schiffmann sieht für einen autofreien Boulevard ein weiteres Problem: Nur ein kleiner Teil des motorisierten Individualverkehrs würde «verschwinden». Der grösste Teil rollte durch kleinere Quartierstrassen. Mehr Verkehr auf die Kirchenfeldstrasse zu verlagern sei ebenfalls unerwünscht, da diese bereits heute eine sehr starke Trennwirkung habe.

Ungemütlich bis gefährlich ist die Situation für Velofahrende. Statt aus Radstreifen besteht der Strassenrand der Jungfrau-/Marienstrasse links wie rechts aus Parkplätzen. Ist man mit dem Velo unterwegs, wird man von parkierten und fahrenden Autos gewissermassen in die Zange genommen. Auf der Thunstrasse ist die Situation etwas besser. Stadtauswärts dürfen Velos auf dem

Das Zitat Wort für Wort

«Berns Speichensekte, deren Seligsprechungsprozess in 17 Jahren RGM-Regierung weit fortgeschritten ist, darf im Kirchenfeld inzwischen legal tun, was verboten sein müsste: das Trottoir befahren.» Solche und ähnliche markige Sprüche klopfte unlängst BUND-Redaktor Markus Dütschler. Und weiter: «Wenn Velofahrendinnen (oder so) auf der Bundesgasse westwärts radeln, wechseln sie vor der Mobiliar aufs Trottoir und preschen auf selbigem die Monbijoustrasse hinunter (...) In akuter Gefahr befinden sich Fussgänger – solche mit Damenschuhen mitgemeint.» Rücksichtslose Velofahrende stören nicht nur den blumig formulierenden Glossenschreiber. Sie stören uns alle und sind in Schranken zu weisen. Genauso wie rücksichtslose Autofahrende, die illegal parkieren, herumrasen und zusätzlich noch die Luft verpesten. Die Rücksichtslosen sind bei Velo- und Autofahrenden die Minderheit. Aber sie fallen auf und vermindern unsere Lebensqualität. Wir hoffen, Markus Dütschler wird nach seinen Ergüssen über Drahtesel-Rowdies bald auch eine Glosse über Falschparker und Tempo-Bolzer auf vier Rädern schreiben. (geb)

I M P R E S S U M

Redaktion: Muriel Riesen (mr), Marc Gebhard (geb), Remo Goetschi (rg)

Herausgeber: «Läbigi Stadt»,
Postfach 5504, 3001 Bern
PC 30-569222-7
Abo: Fr. 15.–

Grafik: muellerluetolf.ch; Druck: Hagi Druck Bern
Erscheint vierteljährlich; Auflage: 1 100

www.laebigistadt.ch

breiten Trottoir fahren (siehe auch «Das Zitat»), was gemäss Luc Schiffmann allerdings regelmässig zu Konflikten zwischen FussgängerInnen und rücksichtslosen Velofahrenden führt. In der anderen Richtung ist das Fahren auf dem Trottoir untersagt. Zwar fahren in dieser Fahrtrichtung nur wenige Autos (Zubringerdienst), durch die Tramschienen und die am Strassenrand parkierten Autos ist das Velofahren dennoch nicht ungefährlich. Einen Radstreifen gibt es auch hier nicht. Die Schaffung von solchen ist wünschenswert, hätte jedoch den Wegfall von Parkplätzen zur Folge. Schiffmann gibt zu Bedenken, dass diese von den Geschäften benötigt werden, räumt jedoch ein, dass man die Anzahl der Parkplätze womöglich reduzieren könnte. Eine Reduktion der Parkplätze zugunsten des Veloverkehrs wäre gewiss eine wünschenswerte Massnahme.

Vom Thunplatz zum alten Tramdepot (Punto)

Der Thunplatz vereint Kirchenfeld- und Thunstrasse. Entsprechend hoch ist das Verkehrsaufkommen. Luc Schiffmann erklärt uns, dass vom Thunplatz bis und ohne Freudenbergplatz ein grosses Projekt bevorsteht. Dabei soll einerseits der heute sehr provisorisch anmutende Thunplatz definitiv fertiggebaut werden. Andererseits sind weitreichende Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs geplant, wofür der Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms Geld zur Verfügung stellt. Diese Aussage nährt die Hoffnung, dass der für Velofahrende und FussgängerInnen sehr unattraktive Strassenabschnitt bald eine Aufwertung erfahren wird. Herr Litzko betont die Wichtigkeit des Thunplatzes aus städtebaulicher Sicht. Aufgrund des angrenzenden Dählhölzliwaldes als Naherholungsgebiet sei es besonders wichtig, dass

man den Platz zu Fuss rasch und gefahrlos überqueren könne.

Ab dem Thunplatz Richtung Ostring fahren die Autos in beiden Richtungen auf je zwei Spuren, vor dem Burgernzielkreisel sind es gar deren drei. Stellenweise müssen sich die Trams die Fahrspur mit den Autos teilen. Für Velofahrende ist dieser Abschnitt wiederum sehr unattraktiv. Das Trottoir darf nicht befahren werden und ein Radstreifen fehlt. Wenn sich zu Stosszeiten die Autos stauen, ist die Strasse zudem auch für Velofahrende ziemlich verstopft. Für FussgängerInnen ist die Lage nicht besser. Zebrastreifen sind Mangelware und die vorhandenen erstrecken sich teilweise über drei Fahrspuren. Für Luc Schiffmann ist denn auch die Verkehrssituation auf diesem Teil der Thunstrasse generell unbefriedigend. Mit dem Projekt für die



Vor dem alten Tramdepot (Punto)

Sanierung der Thunstrasse soll vieles besser werden. Eine Spurreduktion ist eine von zwölf Varianten, die laut Luc Schiffmann geprüft werden. Das vorrangige Ziel sei jedoch die Bewältigung des Verkehrsaufkommens um Verdrängungseffekte in andere Strassen zu vermeiden.

Das alte Tramdepot wird zugunsten einer Überbauung mit neuen Wohnungen abgerissen und soll gemäss Laszlo Litzko idealerweise zu einem Quartierzentrum werden. Wie das Restaurant «Punto» als Quartiertreff beste-

Mitwirkung Teilverkehrsplan MIV

In Etappen entwickelt die Stadt Bern zu jedem der sechs Stadtteile einen separaten Quartierplan, der die Wohn- und Lebensqualität verbessern soll. Jeder Quartierplan enthält einen sogenannten Teilverkehrsplan MIV (Motorisierter Individualverkehr) mit dem Zweck, den Verkehr in den Quartieren erträglicher zu machen. In einer öffentlichen Mitwirkung können Bürgerinnen und Bürger sowie Parteien und Organisationen jeweils Kritik und Vorschläge zu den vorliegenden Plänen einbringen. Der Quartierplan für den Stadtteil IV ist derzeit in Bearbeitung und soll 2010 in die Vernehmlassung gehen.

hen bleibt, hänge in erster Linie vom Ausgang des Architekturwettbewerbs ab, den die Stadt lancieren wird. Da die vierspurige Strasse erheblichen Lärm erzeugt, taucht die Frage nach der Wohnqualität auf. Luc Schiffmann erklärt, man werde kompakt bauen müssen um den Lärm im Innern der Siedlung zu mindern.

Die nächsten Jahre werden also einige Baustellen mit sich bringen. Weil der Verkehr bereits relativ stark auf den Hauptachsen konzentriert ist, sind jedoch keine grossen Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu erwarten. Wie bereits im Stadtteil III (Mattenhof-Weissenbühl) wird sich «Läbigi Stadt» auch im Stadtteil IV im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zum Teilverkehrsplan MIV (siehe Kasten) für umwelt- und menschenfreundliche Verkehrslösungen einsetzen. (rg)



Berner HOFgesang: OrganisatorInnen gesucht

Rund 500 Sängerinnen und Sänger haben diesen Frühsommer über dreissig schöne und weniger schöne Innen- und Hinterhöfe der Stadt Bern in Konzertsäle verwandelt. Damit die erfolgreiche Aktion wiederholt werden kann, werden engagierte Personen gesucht, die mithelfen den 2. Berner HOFgesang zu organisieren.

Mehr Infos unter www.hofgesang.ch.

Interessierte können sich unter info@laebigistadt.ch melden.

Eine Begegnungszone bald auch vor deiner Haustüre?

Zu den erfolgreichen Schweizer Erfindungen gehört die Begegnungszone. 2002 wurde das Verkehrszeichen in unsere Signalisationsverordnung aufgenommen. Belgien und Frankreich liessen sich vom Schweizer Vorbild inspirieren. In Frankfurt wurde ebenfalls eine Begegnungszone eingerichtet, auch wenn in Deutschland der rechtliche Rahmen noch fehlt. Mit mittlerweile über 50 Begegnungszonen nimmt die Stadt Bern eine Pionierrolle ein. Diverse Quartierstrassen wurden in den letzten Jahren auf Initiative der Anwohnerschaft in Begegnungszonen umgewandelt, 14 davon im Stadtteil IV.



Die Begegnungszone an der Werner-/Staufferstrasse

In Begegnungszonen gilt Tempo 20. FussgängerInnen haben Vortritt. Sie dürfen die ganze Strasse frei benützen aber ohne den Verkehr unnötig zu behindern. Die Begegnungszone ist Spielraum, Treffpunkt und trotzdem auch Strasse. Die Gestaltung erfolgt vorwiegend mit «weichen» Elementen wie auffälligen Bodenmarkierungen, Hinweistafeln, Spiel- und Blumenkisten.

Die Initiative für eine Begegnungszone muss von der Anwohnerschaft kommen. Die ersten Schritte sind:

1. Sich mit den Nachbarn zusammensetzen und eine Interessengruppe bilden.
2. Interesse an einer Begegnungszone bei der Verkehrsplanung der Stadt Bern anmelden.
3. Erste Sitzung der Anwohnerschaft mit der Verkehrsplanung.
4. Gestaltungsideen entwickeln, Unterschriften einer Mehrheit der Anwohnenden sammeln, Stellungnahme der Quartierorganisation einholen, Antrag bei der Verkehrsplanung einreichen.
5. Zweite Sitzung mit Verkehrsplanung zu Gestaltungsideen und weiterem Vorgehen.

Die Planung und der Unterhalt einer Begegnungszone sind eine gute Gelegenheit das Quartierleben und die Nachbarschaft zu pflegen. So organisiert der AnwohnerInnenverein Werner-/Staufferstrasse – anlässlich eines Verkehrsberuhigungs-Projekts gegründet – neben dem alljährlichen gemeinsamen Auffrischen der Begegnungszone Anlässe wie ein Strassenfest, ein Openairkino oder ein Fussballturnier.

Unterstützung und weitere Informationen:

www.bern.ch/leben_in_bern/wohnen/wohnen/begegnung
und www.spieleninbern.ch. (mr)



Ich will

- «Läbigi Stadt. Die Zeitung.» abonnieren (für 15.–).
- Mitglied des Vereins «Läbigi Stadt» werden (Nicht-Verdienende 20.–, Verdienende 30.–).
- aktiv werden. Nehmt mit mir Kontakt auf.

Bitte zurücksenden an:

«Läbigi Stadt», Postfach 5504, 3001 Bern
oder per mail an: info@laebigistadt.ch

Stimmen aus dem Stadtteil V

Von Nanja und Joanna, acht und sieben Jahre alt.

Wo wohnt ihr?

Anshelmstrasse

Was gefällt euch dort?

Fast keine Autos

Ka-We-De

Viele Kinder

kurzer Schuhlweg!

Der Tier Park

Was wünscht ihr euch?

Ich wil Einen

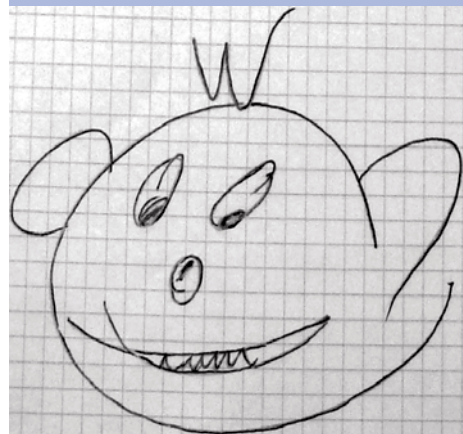
Spilplatz

Und Eine

Spilstrasse

Wie geht ihr zur Schule?

Zu Fuss!



Adresse:

P.P.

3001 Bern

Postfach 5504

3001 Bern