



Es braucht in den nächsten Jahrzehnten urbanen Wohnraum. Sonst können die Früchte, die mit dem deutlichen Ja zum neuen Raumplanungsgesetz gesät wurden, nicht geerntet werden. Aber nicht um jeden Preis: Auf den kostbaren Boden der Stadt gehören städteplanerisch vorbildliche Projekte.

Bauen statt Zubetonieren

«Jede Minute wird in der Schweiz ein Quadratmeter zubetoniert.» Sätze wie dieser fielen in der politischen Diskussion um das Raumplanungsgesetz oft. Es war wichtig, das Schlagwort des «betonierten Bodens» zu betonen, um eine breite Unterstützung für das Anliegen zu gewinnen.

Es wäre jedoch verfehlt, im Sog dieses Argumentes gegen sämtliche neuen Bauvorhaben zu sein. Vielmehr braucht es auch aus ökologischen Gründen eine aktive Bautätigkeit in der Stadt und in Stadtnähe. Dies unterstützt wichtige Ziele der Raumplanung wie nachhaltiger Umgang mit dem Boden, Entlastung der Verkehrsinfrastruktur und geringerer Energieverbrauch. Die Frage ist nicht, ob jemand wohnt, sondern wo und wie er wohnt.

Familie auf dem Land

Illustrieren lässt sich dies an einem Beispiel: Eine Familie im Kanton Bern sucht ein neues Zuhause mit mehr Platz. So kann sie sich für ein neues Einfamilienhaus im Grünen entscheiden, zum Beispiel im Kanton Freiburg oder im Emmental. Dieses Haus braucht nicht nur mehr Fläche, sondern muss auch erschlossen werden – mit Strasse, Strom und Wasser. Meist wird der Job mit dem Umzug nicht gewechselt, sondern es wird gependelt. Mehr als die Hälfte der Pend-

lerinnen und Pendler benutzte in der letzten Erhebung 2011 das Auto. Die durchschnittliche Pendeldistanz beträgt 30 Minuten. Der Teufelskreis ist altbekannt: Der Druck auf den Infrastrukturausbau nimmt zu und es müssen noch weiter entfernte ruhige Wohnlagen gebaut werden. Eine neuere Studie zeigt aber, dass es ökologisch betrachtet nicht per se schlechter ist, auf dem Land zu wohnen. Nämlich dann nicht, wenn jemand am Wohnort arbeitet und flächensparend wohnt. Viele Landgemeinden entdecken derzeit die Vorzüge verdichteten, ökologischen Wohnens und lassen sich mit dem Energiestadt-Label zertifizieren.

Urbane Verdichtung nicht um jeden Preis

Umgekehrt ist die urbane Verdichtung dann am sinnvollsten, wenn innovativ gebaut sowie ein verträglicher Lebensstil gepflegt wird. Dies ist in Bern derzeit «statistisch» der Fall: Mehr als die Hälfte der Stadtberner Haushalte besitzt kein eigenes Auto. Dass in der Stadt bisher nicht mehr gebaut wurde, hat mit den knappen Bauparzellen zu tun: Während in vielen Städten alte Industriebrachen zur Verfügung stehen, sind solche in Bern praktisch nicht vorhanden. Die Überbauung von grünen Wiesen ist oft mit mehr Emotionen verbunden, wes-

Der Standpunkt



IN DIESER ZEITUNG dreht sich alles um alte und neue Quartiere: Am Wochenende vom 7./8. September lohnt sich ein Ausflug ins Breitenrain-Quartier. Die durch Anwohnerschaft, Mobilitätskonferenz, Quartierkommission und Stadt entwickelte Kombination des autofreien Sonntags mit dem Herzogstrassenfest ist ein Glücksfall: dessen neues Team war kurzum bereit, ein gemeinsames – erstmals zweitägiges – Festival zu lancieren. Trotz kurzer Frist sind Ideen entstanden, die über den autofreien Tag hinausgehen: Wie der «Breitsch» früher aussah, ist am Festwochenende im Kino ABC in einer Ausstellung zu sehen. Lässt man sich dafür Zeit, erzählt ein Quartier Geschichten und regt zum Nachdenken über Städtebau an: Wie das heute sehr dicht besiedelte Berner Quartier für neu zu bauende Quartiere Pate stehen kann, ist im Haupttext zu lesen. Die Fachstelle Natur und Ökologie von Stadtgrün Bern wird am autofreien Sonntag einen Rundgang zum Thema Biodiversität im Quartier anbieten. Der «Do it yourself» Rundgang soll den Blick dafür schärfen, wie man selber für die Natur im Quartier aktiv werden kann. Ein möglicher Beitrag, Fauna und Flora in der Stadt zu fördern, ist das immer beliebtere Urban Gardening, das Wildbienen und Schmetterlinge anlockt. «Rezepte» dazu, z.B. wie man Balkon-Tomaten mit Basilikum selber ansäht und damit erst noch mehr Geschmack erzielt, erfährt ihr auf Seite 2. Offen ist, ob am autofreien Sonntag ein Pony im Einsatz ist (siehe Klatschspalte). Sicher ist aber, dass es zu Fuss und mit Rikschas-Taxis für Jung und Alt viel zu entdecken gibt und dass dabei auch ein gewisser Glamour nicht fehlen wird (Programm Seite 3).

Duscha Padrutt, Vorstand «Läbige Stadt», Projektleitung Komitee autofreier Sonntag/Mobilitätskonferenz

halb entsprechende Vorhaben in Bern oftmals scheitern. Dies obwohl das Landwirtschaftsland für die Bevölkerung meist nicht einmal zugänglich ist. Überbauungen wie auf dem Mittelfeld/Vierfeld können und müssen deshalb ein Mehrfaches leisten: der Bevölkerung neuen öffentlichen Raum mit attraktiven Grünanlagen zugänglich machen, aber auch das Wachstum in der Stadt verträglich halten und den Pendlerverkehr reduzieren. Orientierung geben können auch bestehende Quartiere, wie beispielsweise das Breitenrainquartier mit seinen Blockrandbebauungen und verhältnismässig tiefem Autoanteil. Es ist eines der am dichtesten besiedelten Berner Quartiere. Die Regionalkonferenz Mittelland, der Zusammenschluss der 95 Gemeinden rund um und mit Bern, hat die Zeichen der Zeit er-

kannt: Mit der Kampagne «Boden gutmachen» will sie der Bevölkerung aufzeigen, warum zukünftige Einzonungen im urbanen Umfeld nötig sind und welche Vorteile diese mit sich bringen.

Damit dies zukunftsverträglich ist, müssen Neubauten nach den ökologischsten und innovativsten Kriterien gebaut werden. So können Mehrbelastungen für die Quartierbevölkerung vermieden werden. Dass ein weitblickendes Bauen in Bern möglich und gefragt ist, zeigen jüngste Projekte wie Burgunder in Bümpliz, Stöckacker, und Oberfeld in Ostermundigen. Dies sollte möglichst bald der selbstverständliche Standard für Neubauten sein.

HANNES RETTENMUND,
VORSTAND «LÄBIGI STADT»



Berner Rosen in der Länggasse

Anlässlich unseres Jubiläums besuchen wir Cordula und Oli vom Atelier Müller Lütolf. Cordula und Oli wirken seit 15 Jahren bei «Läbige Stadt» mit. Etwa eben solange – auf jeden Fall lange vor «Urban Gardening» – gärtnern die beiden in ihrer Stadtoase. Inmitten der Länggasse spriesen Wildstauden und -gehölze, Heil- und Wasserpflanzen, Obst und Gemüse. «1500 Zeichen stehen für den Text zur Verfügung? Viel zu wenig, um jedes Blümlein in unserem Garten zu beschreiben», gibt Oli zu bedenken. Die einheimische Pflanzenvielfalt lockt Vögel, Schmetterlinge und Wildbienen an. Auch die Nachbarn haben Totholzhaufen aufgeschichtet, die Igel und weiteren Gartenbewohnern als Unterschlupf dienen. Besonders stolz ist Oli auf seine Tomaten, ausschliesslich Berner Rosen. Die Stauden zieht er aus Samen, die er in der vorgängigen Tomatensaison aus der prächtigsten Frucht gewonnen und getrocknet hat. Dazu sät Oli Basilikum, der durch die Tomatenblätter vor der prallen Mittags-sonne geschützt wird. Die Kombination soll

den Geschmack der Tomaten intensivieren. Cordulas Geheimtipp sind essbare Blüten auf dem Salat und der anspruchslose Rucola, der auch während längerer Trockenphasen auf dem Fenstersims vergesslicher Gärtnerinnen überlebt. Im Winter freut sie sich an den stehengelassenen Pflanzenstängeln. Die Pflanzen erfrieren so weniger, dienen Tieren als Winterquartier und sehen besonders bei Schnee und Frost schön aus. Zuerst steht jedoch der Höhepunkt der Erntesaison im September an. (mr/pad)



Für die Kröten in städtischen Teichen ist das Auto nur der zweitgrösste Feind. Die grösste Gefahr droht von der gemeinen Hauskatze.



EIN QUARTIER STELLT SICH VOR...

Jubiläum

«Städtische Mobilität im Wandel», mit Prof. Dr. Ulrike Reutter.
Dienstag, 15. Oktober 2013,
19:30 Uhr, Tramdepot, Grosser
Muristalden 6, Bern

Zu unserem 20-jährigen Bestehen laden wir zu einem Referat und Diskussionsabend mit **Ulrike Reutter, Professorin für Verkehrswesen an der technischen Universität Kaiserslautern**,



ein. Reutter gilt als eine der renommiertesten ExpertInnen im Bereich autoarmes / autofreies Wohnen, Mobilitätsmanagement und Raumplanung. Sie ist unter anderem Mitherausgeberin des 2012 erschienenen Buchs «Mobilitätsmanagement – Wissenschaftliche Grundlagen und Wirkungen in der Praxis».

Ulrike Reutter wird einen Überblick über den Stand autofreier Siedlungen geben: Was können diese leisten, wo sind die Grenzen? Anschliessend wird sie dem Publikum das Thema Mobilitätsmanagement als Baustein einer nachhaltigen Verkehrs- und Stadtentwicklung näher bringen. Wie kann damit Verkehr vermieden, verlagert oder verträglicher gestaltet werden? Welche Beispiele aus verschiedenen Städten sind erfolgreich? Eintritt frei.

KATHRIN BALMER,
VORSTAND «LÄBIGI STADT»

7./8. September: Herzogstrassenfest & autofreier Sonntag

Kommen Sie mit auf Entdeckungstour!

Samstag, 9 Uhr bis spät: Herzogstrassenfest

- Live-Musik quer durch alle Genres auf drei Bühnen, unter anderem mit Trummer, Fygeludi, Alentezo, David Emanuel, Balkan Imports
- Kurzfilmkino und Lichtinstallation
- Jubiläumsfeier der Zauberalaterne im Kino ABC
- Berns grösste Spielwiese
- After Party im «Breitsch-Träff»



Sonntag, 10 bis 18 Uhr: Herzogstrassenfest & autofreier Sonntag

- Velo-Oldtimerparade u.a. mit Velos vom Velokurierladen und Gump-&Drahtesel
- Brunch & Musik am Herzogstrassenfest
- Rundgang zur Biodiversität im Quartier
- Ausstellung und Blick hinter die Leinwand im Kino ABC
- Tour «schönste Plätze im Quartier» und Rikscha-Gaumentürchen spezial
- Kindertour von Kugelrutschbahn bis Glacéparadies und Kinder-Improvisationstheater im La Cappella
- Musikalischer Rundgang u.a. mit Klapparat und «Chor im Breitsch»

An beiden Tagen: Handwerkermarkt, Essen und Trinken aus aller Welt, Workshops und Performances, Stattland-Rundgang «Bern glaubt», Rikschahaltestelle «Läbige Stadt» beteiligt sich unter anderem an der Tour «schönste Plätze im Quartier» (Vgl. auch «Klatsch» auf Seite 4).

Die Anwohnerschaft ist herzlich eingeladen, die Strassen individuell zu nutzen, indem sie ihre Strasse festlich schmückt, Liegestühle aufstellt, einen Brunch organisiert. Quartierläden und Restaurants können einen Tag der offenen Tür anbieten und sich an den Touren sowie am Herzogstrassenfest beteiligen.

www.herzogstrassenfest.ch
www.autofreiersonntag.be

Velokunst von
Janeth Berrettini



Die Klatschspalte

AUCH NACH 20 VEREINSJAHREN stellen sich «Läbigi Stadt» Fragen, über die so noch nie abgestimmt wurde. An einer Vorstandssitzung im Juli meinte **Regula Tschanz**: «Wer hat alles keine kleinen Kinder und findet Ponyreiten uncool?» Das knappe Abstimmungsergebnis zeigte, dass sich der Vorstand nicht über alle ökologischen Transportmittel einig ist.

Zum Glück ging es um eine Aktion am autofreien Sonntag und nicht um einen Positionsbezug.



Leider lagen bis Redaktionsschluss nur weit entfernte Pony-Angebote vor – mit Strapazen für die Tiere. Alternativ prüft «Läbigi Stadt» deshalb nun die Unterstützung der Tour «schönste Plätze im Quartier». So kann die Leserschaft unabhängig von ihrer Ponygesinnung den beigelegten Einzahlungsschein mit dem Vermerk «**autofreier Sonntag**» für eine kleine Spende brauchen. Vielen Dank! Ebenfalls schön ist, dass uns SP-Grossrat und Physiker **Andreas Hofmann** zum Schwerpunktthema Flugverkehr der letzten Ausgabe schreibt, der Artikel sei sehr wichtig, aber es müsse heissen «Kondensstreifen absorbieren das Sonnenlicht» statt «reflektieren». Wir sind dankbar für diese Richtigstellung und freuen uns, dass unsere Zeitung so genau und kritisch gelesen wird. (Jh)

Impressum

Redaktion:
Jonas Hirschi (jh), Nadine Masshardt (nm),
Duscha Padrutt (pad), Muriel Riesen (mr)

Herausgeber: «Läbigi Stadt», 3000 Bern
PC 30-569222-7

Grafik: muellerluetolf.ch
Druck: auf FSC-Papier von p.i.n.k.elefant Bern
Erscheint vierteljährlich
Auflage: 1050

www.laebigistadt.ch

Mobility Pricing heute

Die Staugebühr (Congestion Charge) in London ist heuer 10-jährig geworden. Obschon die Westerweiterung nach dem politischen Machtwechsel rückgängig gemacht wurde, kann die Strassengebühr im Stadtzentrum als Erfolg gewertet werden. Ein soeben im Zug von London über Paris nach Bern gereistes «Läbigi Stadt»-Mitglied berichtet, an der Themse sei der Autoverkehr deutlich weniger unangenehm als an der Seine. Die Gegner der Congestion Charge beklagen sich zwar über die hohen Bussen – ein erheblicher Teil der Einnahmen erfolgt über Strafgebühren – und bemängeln, die Staus seien nicht weniger und die Durchfahrtszeiten für Autofahrer nicht kürzer geworden. Für die Mehrheit ist klar, dass der Verkehr und die Umweltbelastung ohne Lenkung unerträglich wären und sich die Situation sowohl im öffentlichen Verkehr als auch für Velofahrer stark verbessert hat.

Während in London die Gebühr tageszeitunabhängig erhoben wird, verlangt Stockholm während der Stosszeiten einen höheren Preis und nimmt so mehr Einfluss auf die Staubildung. Waren 70 Prozent der Bürger gegen eine Einführung der Citymaut, sind heute 70 Prozent dafür. Laut Jonas Eliasson, Direktor des Zentrums für Verkehrsstudien an der Königlich Technischen Hochschule in Stockholm, haben sie die Vorteile schätzen gelernt. Er erwähnt im Interview mit der «ZEIT» zudem zahlreiche Studien, die belegen, dass sich die Maut nicht – wie oft befürchtet – negativ auf den Einzelhandel auswirkt.

In der Schweiz hat der Bundesrat dem UVEK die Erarbeitung eines Konzeptberichts Mobility Pricing in Auftrag gegeben. 2015 soll er als Basis für politische Entscheide zum weiteren Vorgehen dienen.

(mr)

Stimme aus Budapest

In Bern gehört das Bild schon fast zur Stadt, wie der Zytglogge oder das Münster: Kinder und – etwas schüchterner – Erwachsene vergnügen sich beim Wasserspiel, Berufstätige und SchülerInnen treffen sich auf dem Platz zum «Zmittag». Sobald es die Temperaturen zulassen, wird der Bundesplatz zu einem lebendigen Treffpunkt.

Vom Parkplatz zum «Platz als Platz»: der Megatrend ist auch in Budapest in vollem Gange. Der Platz vor dem Parlamentsgebäude – um ein vielfaches grösser als der Berner Bundesplatz – wird zurzeit umfangreich umgebaut. Die Pläne lösten heftige Kontroversen aus, weil mit der Umgestaltung verschiedene auf dem Platz angesiedelte Denkmale entfernt wurden. Der «Kossuth tér» diente bisher in erster Linie als Parkplatz für die Abgeordneten. Nun wird er bis Mai 2014 bis zur Donau-Uferpromenade begrünt und komplett autofrei. Die Parkplätze werden im Rahmen der Umgestaltung in ein unterirdisches Parkhaus verlegt.

Wir freuen uns, wenn das «Berliner Beispiel» zum Exportschlager wird. Ansonsten lässt sich



eine Aktion, wie sie «Läbigi Stadt» im Jahr 2000 auf dem ehemaligen Parkplatz vor dem Bundeshaus durchgeführt hat (siehe Ausgabe 1/2013 dieser Zeitung) auf der nächsten Reise auch im Ausland mit wenig Aufwand durchführen.

REGULA TSCHANZ,
VORSTAND «LÄBIGI STADT»