



Vor kurzem wurde in den Medien über die Entfernung von Leitlinien für Blinde am Bahnhof Löwenstrasse in Zürich berichtet. Die vielen Markierungen würden die Sehenden irritieren, was ein Sicherheitsrisiko für die Reisenden sei, hiess es vom Bundesamt für Verkehr. Oder erinnern Sie sich an die Diskussionen in Bern über den Lift beim Bärenpark, der Behinderten den Zugang zum Bärenbad und an das Aareufer ermöglicht? «Läbige Stadt» will das hindernisfreie Bauen mal etwas genauer betrachten.

Alle Menschen sollen arbeiten und am gesellschaftlichen Leben teilnehmen können. Deshalb müssen auch die Bedürfnisse behinderter Menschen beachtet werden. Immer mehr Menschen können ihr Leben trotz Behinderung selbstständig und unabhängig gestalten, sofern ihnen keine baulichen Barrieren im Weg stehen. Von baulichen Hindernissen besonders betroffen sind schweizweit fast eine halbe



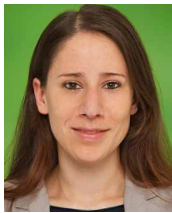
P.P.
3000 Bern

Post CH AG

Hindernisfrei für alle!

© Susanne Keller, Bern

Der Standpunkt



HEUTE ZAHLEN die NutzerInnen des öffentlichen Verkehrs 30 Prozent mehr als vor zehn Jahren. Autofahren hingegen ist im gleichen Zeitraum günstiger geworden. Trotzdem behaupten die bürgerlichen InitiantInnen der Initiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung», die «Milchkühe der Nation» zu sein. Verkehrte Welt! Mit der **«Milchkuh-Initiative»** wollen sie erreichen, dass die Mineralölsteuer vollumfänglich dem Strassenverkehr zugutekommt. Heute fliesst je die Hälfte in die allgemeine Bundeskasse und in den Strassenverkehr.

Betrachtet man alle Kosten des Verkehrs – auch Umweltschäden, Unfälle, Lichtsignale, Autobahnpolizei, Strassenreinigung usw. – übersteigen die verursachten Kosten die Einnahmen aus Treibstoffzuschlägen und Vignetten deutlich. Anders gesagt: AutofahrerInnen sind nicht die geschröpften Milchkuhe der Nation, vielmehr sind sie wie Milchkuhe subventioniert.

Ein Teil der Einnahmen aus der Mineralölsteuer, dem Mineralölsteuerzuschlag und der Autobahnvignette fliesst heute auch in den öffentlichen Verkehr. Eine Annahme der Milchkuh-Initiative führte zu Ausfällen von jährlich mindestens 250 Millionen Franken für den öffentlichen Regionalverkehr, was weitere Preiserhöhungen oder einen Leistungsabbau zur Folge hätte. Dafür würde die Schweiz mit neuen Strassen überzogen:

Klimaschutz ade! Am 5. Juni braucht es aus finanz-, verkehrs- und klimapolitischen Überlegungen ein überzeugtes Nein zur Milchkuh-Initiative.

REGULA TSCHANZ, VORSTANDSMITGLIED
«LÄBIGI STADT»

Das Bild zeigt wie schwierig es für eine blinde Person ist, sich ohne Leitlinien oder Randsteinkante zwischen Tram und Velo zu orientieren, und Gefahren zu erkennen.



Million Gehbehinderte, davon etwa 40000 Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer, 324000 Sehschwache, 10000 Blinde, etwas mehr als eine halbe Million Hörbehinderte und etwa 81000 Gehörlose. Auch Betagte sind durch Altersgebrechen in ihren Möglichkeiten immer mehr eingeschränkt.

Für blinde, sehbehinderte und hörbehinderte Menschen sowie für Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer gibt es unterschiedliche Hindernisse. Sind die Barrieren absolut, verunmöglichen sie den Zugang komplett. Beispiele für eine Ausgrenzung von Rollstuhlfahrenden sind Treppen, wenn gleichzeitig der Lift fehlt oder zu klein ist. Relative Hindernisse hingegen erschweren den Zugang zu einem Gebäude oder die selbständige Orientierung im öffentlichen Raum. Dies ist beispielsweise bei unzureichender Beleuchtung für Sehbehinderte oder bei fehlender Hörhilfe für Menschen mit Hörproblemen der Fall.

Seit Anfang 2004 verbietet das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) die Diskriminierung von Menschen aufgrund einer Behinderung. Es enthält die minimalen Grundrechte behinderter Men-

schen und ist bei öffentlich zugänglichen Bauten, Bauten mit Wohnungen, Bauten mit Arbeitsplätzen und im Verkehrsraum anzuwenden.

Die kantonalen Bauvorschriften und das BehiG bestimmen, ab wie vielen Wohneinheiten und ab wie vielen Arbeitsplätzen die Vorschriften des hindernisfreien Bauens zu erfüllen sind. Gesetzlich vorgeschrieben ist also, wo hindernisfrei gebaut werden muss. Zwei Normen bestimmen, wie hindernisfrei gebaut werden soll. Die Norm SIA 500 «Hindernisfreie Bauten» des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins SIA muss für Hochbauten angewendet werden, die Schweizerische Norm SN 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum» für den Tiefbau. Wenn die Normen nicht vollumfänglich eingehalten werden können, hilft die kantonale Beratungsstelle für hindernisfreies Bauen, gute Lösungen zu finden.

«Läbige Stadt» begrüsst all diese Massnahmen und hofft, dass der öffentliche Raum zugänglicher wird für alle Menschen mit anderen Geschwindigkeiten und speziellen Bedürfnissen.

MONIKA BERNOULLI, REDAKTIONSLEITUNG

Jahresversammlung «Läbige Stadt»

MITTWOCH, 20. APRIL, ab 18.30 Uhr,
Lindenweg 10, Ostermundigen

Für einmal halten wir unsere JV in Ostermundigen ab. Die vorbildliche Siedlung Oberfeld soll uns Inspiration sein für die Viererfeld-/Mittelfeld-Abstimmung im Juni. Die autofreie Siedlung in Berns Agglomeration strebt ein Gesamtkonzept an, in dem alle Pfeiler der Nachhaltigkeit zum Tragen kommen: nachhaltige Mobilität, tiefer

Energieverbrauch, reiches Sozialleben, natürliche Materialien, lebendige Umgebungsgestaltung und faire Preise.
Mehr Infos: wohnenimoberfeld.ch

Ablauf der JV:

18.30 Uhr: Christian Zeyer, Co-Präsident und Projektleiter der Bauphase, führt uns durch die autofreie Siedlung Oberfeld
19.30 Uhr: Statutarischer Teil
Anschließend Apéro



MIT UND OHNE HINDERNISSE

DÄNISCHE EMPFEHLUNGEN FÜR BERN'S VELOFÖRDERUNG

Wo Bern Aufholbedarf hat, erläuterte Klaus Bondam, der Direktor des dänischen Radfahrerverbands, in seinem Referat «Bern goes Copenhagen – Wie sich die Vision Velostadt verwirklichen lässt» am Pro-Velo-Anlass vom 15. Dezember 2015 in Bern. Als ehemaliger Bürgermeister von Kopenhagen schilderte er glaubwürdig die Taten, aber auch die Tücken, die zu einem solchen Wandel gehören: Es brauche Leuchtturmprojekte, welche von engagierten Politikern konsequent vertreten und gefördert werden. Während seiner Amtszeit sei der Velopendleranteil in Kopenhagen stark gestiegen und erreiche heute fast 50 Prozent. Nach einer vorgängigen Fahrradtour durch die Strassen Berns ortete Bondam die Vorteile und Herausforderungen der Stadt: Ihm falle positiv auf, dass bereits heute viele Bernerinnen und Berner jeden Alters das Velo benützten, trotz Winterwetter und unzureichender Infrastruktur. Angesichts dieses Potenzials werde den Velos viel zu wenig Platz eingeräumt. Es brauche eine klare Verkehrsführung mit sichtbaren und sicheren Fahrradstreifen, die ein flüssiges Fahren ermöglichen. Auch ein 10-jähriges Kind müsse sich im Strassenverkehr sicher fühlen. Wie denn genügend Platz zu schaffen sei, bei den bereits heute engen Verkehrsverhältnissen, fragte ein Zuhörer. «Braucht es wirklich so viele Parkplätze entlang der Strassen?», war Bondams Antwort. «In einer Stadt mit hoher Lebensqualität müssten die Strassen auch für Fahrradwege ausgerichtet sein, gesäumt von Trottoirs und Bäumen.» Zum Schluss betonte er, dass Velofahren nicht mit politischer Ausrichtung zu verwechseln sei, vielmehr gehe es um Lifestyle. Man verbringe täglich Zeit draussen, bewege sich, erlebe die Stadt aus einer andern Perspektive und vor allem: «Man ist in der Stadt meist schneller am Ziel als mit allen andern Transportmitteln.»

MARIA HOPF, VORSTANDSMITGLIED

Save the Date

11. SEPTEMBER 2016 im Mattenhof-Weissenbühl (rund um den Eigerplatz)

Ein Quartier lädt ein & Velo Fashion am autofreien Sonntag: Der Anlass steht allen offen, die mit Tanz, Theater, Musik, Sport, Spielideen oder Rundgängen Strassen beleben möchten. Zudem wird das modische Velofahren und das schicke Flanieren wieder im Zentrum stehen – mit einer Fashion Parade, einer Velo-Ausstellung und vielen Velo Specials.

Ideen jetzt anmelden unter www.quartierzeit.ch/anmeldung



Model des Coiffeurladens «The Corner Shop» und Kinder des Vintage-ladens «Start» an der Velo-Parade 2015



Fotos: Paul Steinmann und Claudia Rauber



Das Zitat

DIE «LÄBIGI STADT»-VISION spornt Bern an. Ein Platz nach dem anderen wird in der Hauptstadt verkehrsberuhigt und belebt. Dass diese Ideen auch ausserhalb Berns Anklang finden, freut uns umso mehr: «Langenthal soll die Stadt der kurzen Wege sein», war am 7. Januar in der «BZ» zu lesen. Und weiter: «Ja, wir wollen in den Quartieren Subzentren schaffen, welche die Grundversorgung abdecken. (...) Die kürzeren Wege wären für viele zu Fuss oder mit dem Velo zu schaffen.» Nein, die Sätze schrieb kein LS-Mitglied. Enrico Slongo, Langenthaler Stadtbaumeister, hat sie dem Journalisten diktiert. Anlass des Interviews: der neue Siedlungsrichtplan der Stadt. Für zusätzliche Ideen ist ein gedrucktes Exemplar unserer Vision unterwegs in den Oberaargau. Weitere Bestätigungen, dass unsere Ideen keine Träumereien sind: «Der Autoverkehr in Stadtzentren muss stark eingeschränkt werden» (Jan Gehl bei seinem Besuch in Bern, zitiert im «Bund» vom 19. August). Oder Journalist Beat Metzler (im «Bund» vom 18. Januar): «Während der letzten zwei Jahre haben zahlreiche europäische Städte angekündigt, Autos ganz oder teilweise aus ihren Zentren zu verbannen. (...) In «beruhigten» Strassen eröffnen Cafés und Läden, sie werden zu Orten, wo man sich gerne aufhält.» Und OECD-Vertreter Philippe Crist nennt den neuesten Trend «Aktive Mobilität». Diese mache Städte noch anziehender, schreibt er am 8. Februar auf «klimaretter.info».

Fazit: «Läbige Stadt» hilft Trends auch weiterhin gerne zum Durchbruch.

NADINE MASSHARDT, PRÄSIDENTIN

Die Klatschspalte



Meridian Matrix Grünert heisst der zweitjüngste «Läbige Stadt»-Sprössling. Der zweite Sohn des ehemaligen Vorstands-

mitglieds **Andreas Grünert** wurde am 2. Januar in Bangkok geboren. Von der Welt hat Meridian trotz abenteuerlich klingendem Namen noch nicht viel gesehen. Denn nach Thai Chinesischer Tradition dürfen Mutter und Kind im ersten Monat nach der Geburt das Haus nicht verlassen.

Froh, das Haus für die Arbeit nicht immer verlassen zu müssen, ist unsere Chefredaktorin **Monika Bernoulli**.

Nebenberuflich arbeitet sie aus praktischen und ökologischen Gründen im Homeoffice, und zwar als Interessenvertreterin für den Schweizerischen Blindenverband im Kanton Bern. Diese Aufgabe teilt sie sich mit einer Kollegin. Eine neue Stelle hat auch Vorstandsmitglied und Stadträtin GB **Regula Tschanz**. Sie wurde zur Generalsekretärin der Grünen Schweiz gewählt.

Noch-Vorstandsmitglied und Stadtrat GFL **Michael Steiner** hat bedauerlicherweise keine Zeit mehr, um bei «Läbige Stadt» mitzuarbeiten, denn er ist soeben zum dritten Mal Vater geworden. Franca Mina ist am 27. Februar, kurz vor Redaktionsschluss, dazu gestossen.

Wir gratulieren allen von ganzem Herzen. (mr)

Urban Geranium, imaginäre Kaffees und autofreier Sonntag

ES GEHT ETWAS auf den Plätzen und Strassen Berns: Mit «Geranium City» feiert Bern einen Sommer lang seine Lieblingsblume, zum Beispiel auf dem Helvetiaplatz. Da das Geranium bei uns eingewandert ist, heisst die Ausstellung, mit der das Alpine Museum Ende April den Auftakt macht, «Out of Africa». Wer den öffentlichen Raum mit Kunst verändern möchte, wendet sich an Transform, ein «interdisziplinäres Kunstprojekt mit Folgen». Das Veränderungspotential der Stadtteile wird durch Kunstschaaffende in «Versuchsanordnungen» erforscht. Zum Wandel regt auch das «Boulevard-Café Neuer Raum» an. Diese Idee hat Martin Beutler 2013 mit dem Kunstmuseum Bern und dem PROGR ins Leben gerufen. vatter&vatter und BePART führen sie weiter. Jeden 18. des Monats werden von 17.30 bis 18.30 Apéro-Stühle auf beiden Seiten der Hodlerstrasse aufgestellt, die an andere Nutzungsoptionen der Strasse erinnern.

Auf neue Perspektiven freuen darf man sich auch beim autofreien Sonntag. Dieser wandert 2016 in den Stadtteil 3 (siehe S. 3). Der Stadtteil ist «im Kommen», was u.a. am Entstehen neuer Kulturlokale zu erkennen ist. Ein Wermutstropfen bleibt: Obwohl 70 Gewerbetreibende aus dem Breitsch die Umgestaltung des



Martin Beutler in seinem temporären «Boulevard-Café Neuer Raum»

Breitenrainplatzes öffentlich befürworteten und die Zustimmung des Stimmvolks mit 63 Prozent deutlich war, haben «Leist Bern Nord» und TCS Mittelland gegen das Vorhaben Einsprache erhoben. Es bleibt zu hoffen, dass das demokratische Verständnis und die Freude an Veränderungen auch in diesen Organisationen überwiegt. (mr)

www.geraniumcity.ch

www.transform.bz

www.facebook.com/Quartierarbeit-Stadtteil-III-Bern

www.quartierzeit.ch

Stimme aus Frankreich

OHNE CO₂-AUSSTOSS AN DEN ATLANTIK FAHREN – dies war unser Ziel für die bevorstehenden Ferien. Ist dieses Vorhaben von der Haustür aus möglich? Wie umständlich ist es? Sobald das Velo fahrbereit und das Gepäck in den Velotaschen verstaut war, wollten wir dies testen. Die 850 teilweise strapazierenden Kilometer durch den Jura und anschliessend quer durch Frankreich belohnten uns mit vielen Überraschungen: Übers ganze Land hinweg trafen wir auf unzählige schicke historische Städtchen, in denen die Zeit stehen geblieben schien. Das Sprichwort «Essen wie Gott in Frankreich» bewahrheitete sich – nicht zuletzt, als wir ein köstliches Mittagmenu (Vorspeise, Hauptgang, Käse, Dessert, ein Glas Wein und einen Kaffee) für sagenhafte 13.50 Euro erhielten. Velorouten hingegen scheinen in der Nation der Tour de France weniger verbreitet zu sein. Immerhin führen viele Strassen und Nebenstrassen relativ sicher durch die abwechslungsreichen Landschaften. Auch um Übernachtungsmöglichkeiten muss man sich keine Sorgen machen. Falls kein Hotel erwünscht ist: Campingplätze erfreuen sich in Frankreich einer grossen Beliebtheit. Das Fazit der Reise: Ja, mit etwas Zeit – je nach sportlicher Verfassung in ein bis zwei Wochen – ist es mit eigener Muskelkraft möglich, an den Atlantik zu radeln. Und das Beste: Man startet, wann

man will, und hält, wann und wo immer man möchte. Zudem ist das Erblicken des Ozeans am Ende dieser Reise einfach umwerfend.

MARIA HOPF, VORSTANDSMITGLIED



Impressum

Redaktion:
Monika Bernoulli (momo), Nadine Masshardt (nm),
Muriel Riesen (mr)

Herausgeber: «Läbige Stadt», 3000 Bern

PC 30-569222-7

Grafik: muellerluetolf.ch

Druck: auf FSC-Papier von p.i.n.k.elefant Bern

Erscheint vierteljährlich

Auflage: 950

www.laebigistadt.ch