



Im Industriezeitalter Ende des 19. Jahrhunderts wurde das Fahrrad erfunden. Anfang des 20. Jahrhunderts, fand seine Massenverbreitung statt – die Preise waren so tief, dass es sich auch Arbeitende leisten konnten.

Dank der neu gewonnenen Mobilität liesen sich längere Distanzen bis zur Arbeitsstätte überwinden. In der Zwischenkriegszeit avancierte das Fahrrad zum wichtigsten Individualverkehrsmittel. Mit dem Aufstieg der Automobilherstellung in den 1950er Jahren und dem zunehmenden Wohlstand wurde das Fahrrad von den Strassen verdrängt und verlor an Bedeutung. Von nun an galt es als «Fortbewegungsmittel der Armen». Erst nach den Ölkrisen in den 1970er Jahren, als ein wachsendes Umweltbewusstsein auf-

P.P.

3000 Bern

Post CH AG

Wie der Drahtesel

den Strassenraum

zurückerobert

Der Standpunkt



GUTE NEUIGKEITEN vom Gemeinderat: Die Stadt Bern soll bis im Herbst neun weitere Begegnungszonen erhalten. Damit steigt die Zahl der Begegnungszonen in Berns Quartieren auf 95 – ein erfreulicher Schweizer Rekord. Begegnungszonen bringen mehr Lebensqualität, machen die Strasse zum Lebensraum für alle, womit der öffentliche Raum aufgewertet und für alle Nutzerinnen und Nutzer sicherer wird. Neben den Kindern profitieren davon besonders auch ältere Menschen. «Achten Sie darauf, wie viele Kinder und alte Menschen auf Strassen und Plätzen unterwegs sind», sagte Jan Gehl auf die Frage, wie Lebensqualität gemessen werden kann. Der dänische Architekt und Stadtplaner berät weltweit Städte, wie sie zu «Städten für Menschen» werden können. Eine zentrale Rolle kommt dabei der Infrastruktur zu. Immer mehr ältere Menschen leben heute in Bern. Damit sie möglichst lange selbständig und unabhängig unterwegs sein können, sind Anpassungen und Verbesserungen im öffentlichen Raum notwendig. In Bern braucht es vor allem in der Innenstadt und an gut frequentierten Orten noch mehr Sitzgelegenheiten, sind doch die meisten älteren Menschen zu Fuss oder mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs. Dies zeigt der Bericht Altersfreundlichkeit in der Stadt Bern (2013) auf. Gut, dass der Gemeinderat nun einen Pilotversuch mit neuen multifunktionalen Sitzelementen plant. Dabei braucht es Lösungen, die allen Generationen dienen. Damit sich alle gerne im öffentlichen Raum aufhalten und sich dort wohl fühlen. Oder um es mit Jan Gehls Worten zu sagen: «Der öffentliche Raum soll das Wohnzimmer der Stadt werden.»

MARIEKE KRUIT,
VORSTANDSMITGLIED

keimte, erlangte das Velo in den Industrieländern wieder an Bedeutung.

Umdenken im Gang

Vor allem im städtischen Nahverkehr wurde das mit muskelkraftbetriebene Fahrzeug wiederentdeckt. Denn das Velo (Kurzform von *vélocipède*, «Schnellfuss») ermöglicht den Transport von Menschen und Gütern auf eine flächensparende, Lärm und Abgas vermeidende Art. In den durch Luftverschmutzung und Stau belasteten Städten verspricht sich die Politik durch die Förderung des Veloverkehrs mehr Lebensqualität. Während es in ärmeren Ländern immer noch als «Armen-Verkehrsmittel» gilt, wandelte es sich in vielen europäischen Städten geradezu zum trendigen Accessoire. Nicht nur preisgekrönte Städte wie Amsterdam oder Kopenhagen führen bessere Veloverkehrssysteme ein, auch zahlreiche andere Städte folgen diesem Wandel. So ist beispielsweise ganz Stockholm mit einem ausgezeichneten Veloverkehrsnetz ausgestattet, damit das Velo auch im kalten und dunklen Winter ein einfaches Fortbewegungsmittel bleibt. Auch die ausgezeichneten Radwege in Berlin regen dazu an, das Velo nicht nur in der Freizeit, sondern auch beim täglichen Pendeln zu nutzen. Weitere Beispiele aus französischen Städten wie Bordeaux, Paris oder Lyon zeigen, wie wichtig diese Veränderung ist: Die Velo-Infrastruktur wird aufgerüstet, sei es entlang von Promenaden, die dem Flanieren gewidmet sind, oder mittels einer effizienten Verkehrsführung durch die

Stadt. Zudem schiessen Mietvelostationen überall aus dem Boden. Die italienische Stadt Bozen leistete sich zur Steigerung des Veloverkehrsanteils eine neue, funktionale und ästhetisch ausgeprägte Fuss- und Velobrücke.

Wo steht Bern?

Während sich viele Städte stark engagieren, sind andere noch zurückhaltender. Eine Feldstudie in Sofia zeigte, dass mehrere Bevölkerungsgruppen sich für eine Zunahme des Veloanteils einsetzen, die Politik aber nicht dazu bereit ist, Massnahmen einzuleiten. Zu wichtig sei die Strassenbau- und Autoindustrie. Freiwillig Engagierte müssen sich jeden einzelnen Velostreifen erkämpfen. Regelmässige Velodemonstrationen zeigen, dass die Bevölkerung den Velos mehr Strassenraum einräumen möchte. Bern befindet sich im Vergleich mit andern europäischen Städten nicht in der Pionierrolle, doch es tut sich etwas: Am 2. Dezember 2015 wurde die Velo-Offensive verabschiedet, mit dem Ziel, Bern zur Velohauptstadt der Schweiz zu machen. Konkret soll der Veloanteil von heute 11 auf 20 Prozent im Jahr 2030 gesteigert werden. Die Rückeroberung des Strassenraums zu Gunsten des Velos ist nicht nur für die Energie- und Klimapolitik zentral, sie steigert auch die Attraktivität der Stadt. Denn ein ausgeprägtes Fuss- und Veloverkehrsnetz gilt als Qualitätsmerkmal. Bleibt zu hoffen, dass der aufgekommene Schwung anhalten wird und die gewünschte Veränderung auch in Bern eintritt.

MARIA HOPF, VORSTANDSMITGLIED

Autofrei leben liegt im Trend

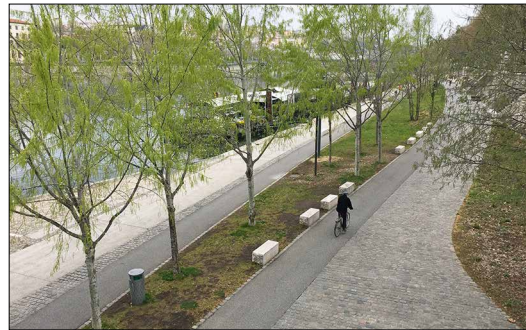
Anlässlich der Jahresversammlung hat uns Christian Zeyer, Co-Präsident und Projektleiter der Bauphase, die autofreie Siedlung Oberfeld gezeigt. Zwei Fragen an ihn:

Was müsste die Politik ändern, um mehr autofreies Wohnen zu ermöglichen?

Grundsätzlich geht es immer darum, den Langsamverkehr und ÖV zu fördern. Dies aber nicht unbedingt wegen der autofreien Siedlungen, sondern weil dies zu einer Entlastung im Verkehr generell führt – eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik fördert ganz automatisch autofreie Siedlungen.

Bürgerliche Politiker in Bern wehrten sich gegen eine autoarme Siedlung auf dem Viererfeld, weil dies angeblich potenzielle Investoren abhalte. Was sind deine Erfahrungen?

Genossenschaftliches Wohnen in einer autofreien Siedlung bietet Mehrwert für alle. Die besagten bürgerlichen Politiker orientieren sich am Mobilitätsbedürfnis einer älteren Generation, für die ein eigenes Auto eine Errungenschaft war. Die junge Generation bevorzugt jedoch, ohne eigenes Auto mobil zu sein. Dies zeigt sich ja auch daran, dass in der Stadt Bern inzwischen rund jeder zweite Haushalt ohne Auto lebt. (momo)



VELO-PERSPEKTIVE: LYON - BOZEN - LYON

NACHHALTIGE STADTENTWICKLUNG AUF DEM VIERERFELD

Am 5. Juni entscheiden die Berner Stimmberechtigten über den Bau von rund 1000 neuen Wohnungen auf dem Mittelfeld und dem Viererfeld. Die Abstimmungsvorlage beinhaltet den Kauf des Viererfelds durch die Stadt Bern und die Umzonung der beiden Parzellen, um ein verdichtetes und nachhaltiges Stadtquartier mit Wohnraum für gut 3000 Menschen sowie einen grossen Park zu realisieren. Die Vorlage ging aus einem breit abgestützten Partizipationsverfahren mit einer öffentlichen Mitwirkung hervor. Mit der Teilüberbauung des Viererfelds können verschiedene Zielsetzungen erreicht werden.

■ Die Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum leistet einen wichtigen Beitrag gegen die Wohnungsnot und die steigenden Mieten in der Stadt Bern. Die Hälfte der Fläche ist für gemeinnützige Wohnbauträger reserviert. Damit wird sichergestellt, dass auf dem Viererfeld auch bezahlbarer Wohnraum entsteht.

■ Die Verdichtung an zentraler Lage wirkt

der Zersiedelung entgegen und reduziert den Pendlerverkehr in der Region. Mit zwei Buslinien ist das Viererfeld mit dem ÖV bereits optimal erschlossen.

■ Die Errichtung einer nachhaltigen Überbauung nach den Vorgaben der 2000-Watt-Gesellschaft hat Vorbildcharakter. Pro Wohnung werden maximal 0.5 Parkplätze erstellt und die Energieversorgung erfolgt grösstenteils durch erneuerbare Energieträger.

■ Die Realisierung eines Stadtteilparks mit Sportanlagen und Familiengärten auf der Hälfte des Viererfelds schafft einen Mehrwert für die Quartierbevölkerung. In der Länggasse gibt es bisher nur sehr wenige öffentliche Grünflächen.

«Läbige Stadt» ist Mitglied des Abstimmungskomitees «Ja zum Viererfeld». Es umfasst 12 Organisationen und Parteien, die sich für dieses nachhaltige Stadtentwicklungsprojekt einsetzen.

MICHAEL SUTTER,
VORSTANDSMITGLIED

Die Klatschspalte

DAS JA ZUM TRAM in Ostermündigen freut uns riesig. Nach der deutlichen Zustimmung 2014 in Bern wird die Buslinie 10 damit in naher Zukunft umgestellt. Dass die kantonalen Tram-Mittel inzwischen Autobahnzubringer im Emmental und Ob- und Nidertessin finanzieren sollen, ist dagegen äusserst fragwürdig. Wer diese Fehlinvestition noch verhindern kann? Nicht zuletzt unser langjähriger Ex-Vorstand und Alt-Stadtrat **Daniel Klausner** ab September im Grossen Rat. Wir wünschen einen guten Start.

Dass nach den Nachtzügen Richtung Italien und Spanien Ende Jahr auch die **City Night Lines** wegfallen, besorgt auch uns. Grund genug, sie nochmals auszukosten. So reisen derzeit Vorstandsmitglieder nach Berlin, Graz, Hamburg, Prag, Utrecht ... Wer wo was erlebt hat, steht in der nächsten Ausgabe.



Verabschieden müssen wir uns leider auch von unserem langjährigen Vorstandsmitglied **Muriel Riesen**. Nach über elf Jahren, davon fünf als Sekretärin und viele Jahre als Redaktions-

mitglied, trat sie an der JV im April zurück. Wir danken Muriel von Herzen für ihren grossen Einsatz für «Läbige Stadt». Wir werden Dich vermissen – gönne Dir aber auch die neu gewonnene Freizeit!

(nm)

Velo Agenda: Mach mit beim Berner Velo-Sommer

23. und 24. Juni 2016
MoveCity Bern auf dem Bundesplatz

17. Juli 2016: Velo-Fest mit Tour de Berne
18. bis 20. Juli 2016: Tour de France

19. bis 21. August 2016
Stadtfest in Bümpliz-Bethlehem mit Velo-Sternfahrt am 21. August 2016

3. September 2016: Velobörse im Breitsch

11. September 2016
Ein Quartier lädt ein & Velo Fashion am autofreien Sonntag im Stadtteil 3 und Race for Life auf dem Bundesplatz

Weitere Infos zum Velo-Sommer der Stadt Bern unter:
sportamt-bern.ch, provelobern.ch
velofashion.ch





Blick vom Solardach auf die autofreie Siedlung Oberfeld.

Lebensqualität im Fokus

DIE DIESJÄHRIGE Jahresversammlung begann bei strahlendem Sonnenschein mit einem spannenden Rundgang durch das Oberfeld in Ostermundigen. Unter der fachkundigen Leitung von Christian Zeyer entdeckten wir die Vorzüge einer nachhaltigen, autofreien und mit dem öV gut erschlossenen Genossenschafts-siedlung.

Anschliessend trafen wir uns zum statutarischen Teil der Versammlung. Wir definierten drei Jahresschwerpunkte: «Verkehr, Mobilität und Stadtentwicklung», «Autofreies Leben / Autofreie Innenstadt» und die Volksabstimmung zum «Vierfeld/Mittelfeld». Der Rundgang durch die autofreie Siedlung Oberfeld lieferte uns zu allen Schwerpunkten viele Anregungen.

Bei den Wahlen in den Vorstand wurden die Bisherigen mit Applaus wiedergewählt. Muriel Riesen trat nach über 11-jährigem (!) Engagement zurück, Michael Steiner nach einem Jahr. Wir nutzten die Gelegenheit, ihnen für ihren grossen Einsatz zu danken und ein Geschenk zu überreichen. Umso mehr freuen wir uns auf die Verstärkung durch **Lukas Gutzwiler, Michael Sutter** und **Anne Wegmüller**.

Wie üblich liessen wir die Jahresversammlung mit einem kleinen Apéro ausklingen. Die Diskussionen zum autofreien Wohnen und Leben wurden dabei angeregt weitergeführt.

KATHRIN BALMER, VORSTANDSMITGLIED

MACH MIT BEIM BERNER UMWELTTAG

Sind Insekten die Nahrung Ihrer Zukunft oder bleiben Sie doch lieber beim Gemüse vom eigenen Balkon? Antworten auf diese und weitere Fragen finden Sie am 4. Juni 2016 am Berner Umwelttag. Bewohnerinnen und Bewohner aller Quartiere haben ein attraktives Programm rund um den verantwortungsbewussten Umgang mit der Umwelt zusammengestellt.

Wie die nachhaltige Ernährung der Zukunft aussehen könnte, wird im alten Tramdepot Burgernziel thematisiert. Im Breitenrain erhalten Sie Setzlinge für den

Junge Musizierende am Umwelttag 2015 im Rossfeld



Foto M. Lopez

eigenen Balkongarten; bringen Sie einen Topf mit! Bei Bedarf wird er per Lastenvelo nach Hause gefahren.

Entdecken Sie die Tier- und Pflanzenwelt auf zwei Führungen in Berns Westen. Eine davon ist speziell für Kinder.

Um defekte Spielsachen und Geräte kümmern sich Profis im Repair-Café. Nicht mehr gebrauchte Kleider werden an zwei Orten getauscht und liebevoll gewonnene und praktische Gegenstände suchen an verschiedenen Standorten neue Besitzer. Alte Velos, fahrtüchtig oder nicht, werden von «velafrika» entgegengenommen.

Was in einem Quartier alles so getauscht und geteilt wird, zeigen Bewohnende der Lorraine. Dort erfahren Sie auch, wie Sie Teilhaber einer Berner Solaranlage werden, die in den nächsten 20 Jahren für Sie Strom produzieren wird.

Weitere Informationsstände werden an den einzelnen Standorten vertreten sein; Dark Sky Switzerland informiert beispielsweise über den Schutz des Nachthimmels. Die Lokale Agenda 21 der Stadt Bern koordiniert den Anlass. Das detaillierte Programm finden Sie unter www.bern.ch/umwelttag

Stimme aus Rom

«ROM VERBANNT ROLLER AUS DER INNENSTADT» und «Strasse der Kaiserforen wird autofrei» – Schlagzeilen, die unsere Herzen höher schlagen lassen. Darum sofort hin: Bern ab 7.34 Uhr, sechs Stunden später schlendern wir durch die «Ewige Stadt». Spätestens ab Milano ist die Reise im Frecciarossa komfortabel. Und für Frühbucher fast umsonst.

Und siehe: Rom ist wirklich auf dem grossen Sprung! Die «Via dei Fiori Imperiali» ist autofrei. Dies, nachdem Mussolini mit der «Strasse des Imperiums» einst Platz für seine Paraden schuf. In Etappen buchstabiert die Politik zurück: Weil unter den gigantischen Betonmassen antike Kaiserforen liegen, war die Prachtstrasse bereits seit 1981 sonntags gesperrt – seit 2013 ist sie es nun vollständig. Für italienische und erst recht römische Verhältnisse eine kleine Revolution. Ehemaliger Stapi und begeisterter Velofahrer Ignazio Marino sorgte – nebst vielen kleinen, privaten Initiativen – auch sonst für Furore. Im Jahr darauf verwies er Vespa & Co. aus dem Zentrum. Auch die Einkaufsmeile «Via del Corso» (und viele weitere Gassen) sind heute verkehrsfrei. Wenn auch die Durchsetzung der Verbote eine nächste Kolumne hergäbe...

Fazit: Fluchen, Pfeifen und Hupen wird zwar nicht aus Roms Strassen verschwinden. Aber auch in der «Ewigen Stadt» steigt das Bewusstsein für mehr Lebensqualität dank weniger MIV.

NADINE MASSHARDT

Velofahren wird auch von der Gastronomie gefördert. Wir freuen uns auf viele Nachahmer in Bern.

Impressum

Redaktion:
Monika Bernoulli (momo), Nadine Masshardt (nm),
Maria Hopf (mh)

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

