



Während die Städte jahrzehntlang für Automobilisten hergerichtet wurden, ist eine Kehrtwende unübersehbar. Infolge der Klimadebatte wird die Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen verstärkt vorangetrieben und der Umbau zu auto-freien Innenstädten nimmt zu.

Oslo geht in diesem Bestreben rigoros vor: Ab 2019 dürfen keine privaten Autos mehr in die Innenstadt. Die norwegische Hauptstadt mit rund 600 000 Einwohnern will mit dem radikalen Autoverbot den Abgasausstoss drastisch senken und im Gegenzug den öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie die Velos und die Fussgänger stärken. Damit nimmt die Stadt in Europa eine Pionierrolle beim Umdenken bezüglich des Autoverkehrs ein.

Mittlerweile gibt es einige europäische Beispiele, wie die Städte diese Herausforderung anpacken. Das belgische Hasselt schlug den Weg für die kostenlose ÖV-Nutzung ein und gilt heute als Paradebeispiel dafür. Die Stadt zählt 74 000 Einwohner und stand Ende der 1980er vor einem verkehrspolitischen Kollaps.

P.P.  
3000 Bern

## Umbau zu autoarmen Innenstädten

Neues autoarmes Viertel  
in der Osloer Innenstadt

## Der Standpunkt



Bern wächst und will weiter wachsen – bis 2030 um 17 000 Menschen. Die 17 000-Einwohner-Frage lautet also: Wie bringen wir mehr Leute auf denselben Raum, ohne dass dabei die Lebensqualität leidet? Gemäss Stadtentwicklungskonzept (STEK) soll gleichzeitig zum Bevölkerungswachstum der Verkehr reduziert, Bern grüner und die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Quartieren gesteigert werden. Damit dieses Zauberstück gelingen kann, braucht es neben städtebaulichen und verkehrlichen Massnahmen ein feines Gespür für soziale Fragen. Auch das klingt im STEK an: Die Identität der Quartiere spielt eine zentrale Rolle für Berns Entwicklung. Es brauche identitätsstiftende Impulse. Aus Sicht der Bewohnerinnen und Bewohner ist aber nicht nur die Identität des Quartiers, sondern auch die Identifizierung mit dem Quartier massgeblich. Denn Lebensqualität ist, wo wir uns wohl fühlen. Das STEK – und übrigens auch die Vision 2035 von «Läbige Stadt» – richtet den Blick primär auf das Grobmaschige. Das ist wichtig und richtig. Es braucht sichere, schnelle Quartiersverbindungen, ruhige Parks, attraktive öffentliche Plätze. Vergessen dürfen wir aber den Blick auf die kleinen Nischen nicht, auf die Quartierperlen, die ein Quartier erst zu dem machen, was es ausmacht. Dies können ein schattenspendender Baum mit Brunnen – zum Beispiel am Hopfenrain – eine schöne Kreuzung – zum Beispiel die Beaumontweg-Steinauweg-Kreuzung – oder ein paar gemütliche Bänkli sein – anzutreffen an der Lentulusstrasse. Die Gestaltungs- und damit Identifizierungsmöglichkeiten im Kleinen sind schier unbeschränkt. Man stelle sich vor, was alles auf einem aufgehobenen Parkplatz möglich ist: von der Schaukel über Urban Gardening oder einem Tischtennistisch bis hin zur Quartierlounge.

MARIUS CHRISTEN, VORSTAND



Der öffentliche Personennahverkehr bestand zu dieser Zeit aus zwei Regional- und acht Stadtbushlinien. Das Strassennetz war im Verhältnis zur Stadtgrösse zwar gut ausgebaut, gelangte aber dennoch an seine Kapazitätsgrenze. Die bürgerliche Stadtregierung setzte sich daher für den Ausbau in Form eines zusätzlichen Autobahnringes ein. Gegen den sinnlosen Ausbau der Strasseninfrastruktur opponierte der sozialdemokratische Lokalpolitiker Steve Stevaert. Er schlug ein alternatives Verkehrskonzept vor und wurde dafür 1994 ins Amt des Bürgermeisters gewählt. Statt des dritten Strassenrings wurde ein dichtes Busnetz errichtet, welches aus 34 Stadt- und Regionalbuslinien bestand. Die vierspurigen Einfallstrassen wurden zurückgebaut und zu grünen Boulevards mit grosszügigen Velostreifen und reichlich Platz für Aussengastronomie umgestaltet. Schliesslich wurde im Jahr 1997 die Benutzung des ÖV innerhalb der Stadt kostenfrei gestellt. Die Folgen waren vielfältig. Die Passagierzahlen sprangen innerhalb eines Jahres von ca.

350 000 auf rund 2 Millionen und stiegen schliesslich auf das heutige Niveau von jährlich etwa 4,5 Millionen Fahrgästen. Hasselt entwickelte sich zum regionalen Anziehungspunkt für Shopping-, Flanier- und Tourismusausflüge. Die lokale Wertschöpfung profitierte entsprechend und verzeichnet heute einen im Vergleich etwa verdreifachten Umsatz. Die Stadt setzt auch in Zukunft auf Alternativen zum Autoverkehr. Nach dem Umbau der Innenstadt soll nun die Region besser erschlossen werden – durch ein Tram.

Die Beispiele zeigen: Es braucht stets Mut, radikale Änderungen in Angriff zu nehmen. Doch die positiven Effekte überwiegen. Die Stadt Bern soll sich nicht scheuen, auch in kleinen Schritten voranzugehen, beispielsweise mit Testwochen für eine autofreie Innenstadt. Das jährlich im August stattfindende Buskers hat dazu bereits einen ersten Beitrag geleistet und macht neben dem künstlerischen und kulinarischen Vergnügen den Bewohnerinnen und Bewohnern genau dies erlebbar.

ANDREAS HENGSTERMANN UND MARIA HOPF

## VIERERFELD/MITTELFELD UND HELVETIAPLATZ AUF KURS

Langsam, aber stetig wandelt sich Bern. So durften sich Anwohnerinnen und Anwohner, Parteien und Verbände vor den Sommerferien gleich zu zwei städtebaulichen Brennpunkten äussern: «Läbige Stadt» nahm am ersten Runden Tisch vom 3. Juli zur Areal- und Wohnstrategie Viererfeld/Mittelfeld teil und ist zudem Mitglied in deren Begleitgruppe Mobilität. Am 18. September findet der zweite Runde Tisch zum städtebaulichen Wettbewerb statt. Am 5. Juli diskutierten wir am ersten Workshop über den Helvetiaplatz. «Läbige Stadt» ist sehr erfreut, dass sich endlich

etwas bewegt, so dass das Museumsquartier hoffentlich bald ein attraktives «Tor» erhält. Beim zweiten Workshop am 20. September sollen die vorgebrachten Ideen und Bedürfnisse vorgestellt werden.

NADINE MASSHARDT, PRÄSIDENTIN

*Das Areal eignet sich ideal für die Schaffung eines urbanen Stadtquartiers.*





WASSERSPIEL

## WAHLEN IN KÖNIZ

Die Gemeindewahlen in Köniz finden am 24. September statt. Die folgenden drei Kandidaten sind «Läbige Stadt»-Mitglieder.



**Christian Roth,** SP, 1967, Sozialarbeiter FH, Mitglied Gemeindeparlament, Kandidat für den Gemeinderat und für das Gemeindeparlament (bisher).



**Hansueli Pestalozzi,** Grüne, 1963, Biologe, Mitglied Gemeindeparlament, Kandidat fürs Gemeindepräsidium und für den Gemeinderat.



**Thomas Brönnimann,** GLP, 1968, Gemeinderat (bisher), mag. Rer. pol., Jurist, Grossrat, Kandidat fürs Gemeindepräsidium und für den Gemeinderat (bisher).

### Vorankündigung: Empfehlungen zu den kantonalen Wahlen 2018

Zum Glück gibt es immer wieder «Läbige Stadt»-Mitglieder, die sich im Grossen Rat engagieren. Denn diese – wenn auch bisweilen unterschätzte – Arbeit ist auch für die Lebensqualität in der Stadt Bern von grosser Bedeutung. Tram Ostermundigen, Angebotsbeschluss und Rahmenkredit für Investitionen im ÖV oder neue Strassen mitten durchs Grüne sind nur einige Stichworte. Deshalb planen wir auch zu den kantonalen Wahlen vom 25. März 2018 wiederum Empfehlungen. Und zwar für alle, die Ende Jahr «Läbige Stadt»-Mitglied sind. Wir freuen uns auf deine Mitteilung respektive Kandidatur!

Bist du «Läbige Stadt»-Mitglied und kandidierst in einer Gemeinde? Dann melde dich ebenfalls unter [info@laebigistadt.ch](mailto:info@laebigistadt.ch). Wir unterstützen dich auch auf kommunaler Ebene gern.

(RED)

### Fragen an den Stadtpräsidenten Alec von Graffenried

#### Ist die Berner Innenstadt in zehn Jahren frei vom motorisierten Individualverkehr?

Nein, es wird immer Verkehr geben in der Stadt, eine Stadt ohne Verkehr ist tot. Wir differenzieren aber zwischen dem Wirtschaftsverkehr, darunter verstehen wir den Berufsverkehr, z.B. für Service und Montage, die Anlieferung, Taxis, öffentlicher Verkehr. Diesen Verkehr wollen wir ermöglichen und flüssig abwickeln. Den Privatverkehr von Berufspendlern und den Freizeitverkehr wollen wir aber mehr und mehr mit ÖV, Fuss- und Veloverkehr abwickeln, daraus resultiert insgesamt eine weitere Reduktion des MIV. Das gilt übrigens auch, wenn der MIV dereinst voll elektrisch und emissionsfrei ist. Nicht die Umweltbelastung ist das Hauptproblem, sondern der fehlende Platz in den Innenstädten. Der MIV ist nicht flächeneffizient und daher auch in Zukunft kaum innenstadtverträglich.

#### Welche Ideen bestehen bezüglich Aufwertung des Berner Mühlenplatzes?

Die Matte ist nicht mehr das Club- und Partyquartier, das sie vor 10 Jahren noch war. Sie muss sich neu erfinden. Die Befreiung der Plätze von Parkplätzen hat sich in der Stadt Bern bewährt, Stichwort Bundesplatz, Waisenhausplatz. Das könnte man auf dem Mühlenplatz auch probieren. Vielleicht entstehen dann mehr Anlässe als der Flohmärkt einige Male pro Jahr. Wir wollen eine sozial aktive Stadt, Begegnung und Stadtleben findet primär in der Nachbarschaft statt. Wir wollen daher, dass der öffentliche Raum in allen Quartieren

«aktiviert» wird. Dafür stellen wir Flächen zur Verfügung und wollen Nutzungen aus dem Quartier rasch und unbürokratisch ermöglichen. Nutzungen sollen auch mal ausprobiert werden können.



Der Mühlenplatz in der Vision 2035 von Läbige Stadt. Dank der rotgrünen Stadtregierung nicht erst in 18 Jahren vom Verkehr befreit?

## Autofreier Sonntag vom 10. September: viel Platz und very british

Seit der ÖV wieder über den Eigerplatz rollt, ist die Ausstellung «Öffentlicher Traum» des Netzwerks Quartierzeit im Stadtteil 3 zu sehen (noch bis zum 13. September). Darin geht es um das Wechselspiel von öffentlichem Raum und Unterwegs-Sein. Ein Teil der Ausstellung befasst sich auch mit historischen Orten im Quartier. Das Restaurant Eiger hat dazu seine alte Telefonkabine in eine Zeitkapsel verwandelt mit Impressionen zur Verwandlung des Eigerplatzes von einem dörflichen Platz zu einem anonymen Verkehrsknotenpunkt, der mit dem aktuellen Umbau wieder ein Stück seiner Lebendigkeit zurückgewonnen hat. Das Plätze-Memoriespiel von «Läbige Stadt» ist während der Ausstellung auch im Restaurant Eiger platziert und am autofreien

Sonntag unsere Attraktion. Wir freuen uns auf deinen Besuch. Auch sonst freuen wir uns natürlich auf den kunterbunten Anlass. Verlockend finden wir zum Beispiel den Geschichtenkiosk, die LiteRadTour mit dem Poetry Slammer Valerio Moser durchs Quartier oder das Velokonzert von «The Bicycle Beauties» mit Fahrradsongs – zu hören vor der Velo Fashion Parade um 12 Uhr und um 19 Uhr nochmals zum Ausklang des Tages. Auch das Faltrad-Plauschrennen um 15 Uhr, zu dem die Teilnehmenden mit Hemd und Schlips antreten, klingt vielversprechend. Ein vertiefter Blick auf das vielfältige Programm lohnt sich auf jeden Fall.

(RED)  
quartierzeit.ch



«Läbige Stadt»-Memoriespiel zu verschiedenen Plätzen in Bern am Berner Umwelttag (oben).  
Brompton Swiss Championship, erstmals in Bern (unten).

## Die Klatschspalte

ALPHORN, DAS: Erfreut berichtete Vorstandsmitglied Lukas Gutzwiller in der letzten «Läbige Stadt»-Zeitung über die geplante Aufwertung des Helvetiaplatzes. Der behäbigen Umsetzung der von «Läbige Stadt»-Mitgliedern eingereichten und zu gefühlt biblischen Zeiten überwiesenen Piazza-Motion wollte er damit bestimmt nicht den Marsch blasen. Vielmehr blies er zur Feier des (Umwelt-)Tages am 17. Juni auf dem Helvetiaplatz das Alphorn – als musikalische Attraktion des «Läbige Stadt»-Standes.

Dreifaltigkeit, die: Der Stadtteil Mattenhof-Weissenbühl, statistisch als Nummer Drei klassiert, wird spätestens mit der zweiten Durchführung des autofreien Sonntags rund um den Eigerplatz zur Boom-Gegend. Ein untrügliches Zeichen dafür: Fast schon ein Drittel des «Läbige Stadt»-Vorstands, drei an der Zahl, wohnen «im Drü».

HANNES RETTENMUND, VORSTAND

## Stimme aus dem Unterengadin

MIT DEM ZUG DAUERT DIE FAHRT NACH SCUOL (SCHULS) von Bern aus noch knapp vier Stunden. Das war nicht immer so! Meine ersten Ferien als Kind im Engadin waren immer mit langen Passfahrten verbunden. Der Vereinatunnel wurde im November 1999 nach acht Jahren Bauzeit eröffnet. Die doppelspurige Normalspurstrecke der rhätischen Bahn (Unesco Welterbe seit 2008) führt über fast 20 Kilometer von Klosters (1200 m.ü.M) nach Sagliains (1400 m.ü.M.), von wo es über die bekannten Stationen Lavin, Guarda und Ardez noch 20 Minuten bis Scuol sind. Das Unterengadin hat es mir vor allem wegen dem ältesten Nationalpark der Alpen angetan. Die erste Wanderung führt uns von S-Charl, am Fusse des Piz Lischana (während dem Sommer stündlich per Postauto erreichbar) durch Europas höchstgelegenen Arvenwald Tamangur nach Lü (1900 m.ü.M.), von wo man bereits den Südtiroler Ortler sieht. Den inoffiziellen Titel als höchstge-

legene Gemeinde Europas hat Lü vor kurzem verloren. Jetzt ist das Bergdorf im Münstertal aber von Astronomen als dunkelster Flecken der Schweiz entdeckt worden: So gut wie in Lü sieht man den nächtlichen Himmel nirgends. Mit dem Postauto geht's zurück über den Ofenpass nach Zernez und Scuol. Am zweiten Tag gelangt man dann endlich in den Nationalpark, und zwar ins Val Mingèr (Einstieg unterhalb S-Charl), wo 1904 der letzte Braunbär der Schweiz geschossen wurde. Der Aufstieg durch den «wilden», mit umgefallenen Baumstrünken und Moosboden geschmückten «Urwald» zum Pass Sur il Foss ist jedes Mal eindrucklich. Zudem ist es auch im Sommer leicht, Hirsche zu beobachten. Ein guter Feldstecher ist aber ratsam. Und vom Pass aus hat man eine imposante Sicht auf die Pyramide des Piz Plavna Dadaint.

LUKAS GUTZWILLER, VORSTAND



### 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 Bubenberg Druck  
Erscheint vierteljährlich, Auflage: 950  
[www.laebigistadt.ch](http://www.laebigistadt.ch)