



Der diesjährige autofreie Sonntag am 21. Oktober lockte das Kirchenfeld aus der Reserve. Laut Kantonspolizei genossen rund 12000 Besuchende das sonnige Wetter und freuten sich über die vielen Angebote, die in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung entstanden sind.

Traumwetter am autofreien Sonntag

P.P.
3000 Bern

Post CH AG



Der Standpunkt



Als Anwohner des Casinoplatzes schaue ich oft aus dem Fenster und denke: Dieser Platz hat so viel Potential! Heute wird die Fussgängerfläche «Lasso-ähnlich» von der Tram-Achse auf der einen und der Auto-Achse auf der anderen Seite umschlungen. Als Zuschauer von oben ist es mitunter durchaus amüsant zu beobachten, wie die verschiedenen Nutzergruppen aufgrund der unklaren Verkehrssituationen (zu) oft in Konflikte geraten. Die drei Bänke, die vor ca. zwei Jahren auf den Platz gestellt wurden sind gut gemeint, stehen aber ein bisschen verloren da, denn der Platz lädt definitiv nicht zum Verweilen ein. Und auch die Beleuchtungssituation lässt den menschenleeren Platz nachts nicht unbedingt sicher erscheinen. Manchmal, wenn ich aus dem Fenster schaue und meine Augen über den Platz schweifen lasse, stelle ich mir vor, wie einer der sonnigsten Plätze Berns aussehen könnte: Der MIV wird nicht mehr um den Casinoplatz herumgeführt, sondern direkt in die Kochergasse und weiter Richtung Bundesplatz bzw. Münzgraben (geleitet). Die Fussgängerfläche ist nun von der Hotel-, Münster- und Herrengasse her durchgängig. Familien und Touristen flanieren mit einem Glacé in der Hand über den Platz, Velofahrende können spontan anhalten und ihren Drahtesel auf den neu geschaffenen Abstellplätzen parkieren. Wo bis vor kurzem Ruffner Lederwaren war, hat sich ein Kaffee-Popup eingestellt, welches mit seiner Aussenbestuhlung den Platz belebt. Daneben lädt auch eine öffentliche Möblierung und «Beblumung» nach dem Einkauf zum Sitzenbleiben ein. Mittags holen sich die Leute aus den umliegenden Büros und der Universitätsbibliothek beim mobilen Take Away auf dem Platz ihren Lunch und schlendern zur beliebten Münztterasse. Ja, so sollte es sein.

DIEGO BIGGER, VORSTAND

«Das Kirchenfeld lässt für einmal seine Zurückhaltung fallen und festet einen ganzen autofreien Sonntag lang auf den Strassen!» schreibt die Quartierkommission QuaVier begeistert auf ihrer Website. Die Experimentierfreude und das Engagement aus dem Quartier haben auch uns überwältigt. Selten hatten wir so viele positive Zuschriften wie dieses Jahr. Läden, Restaurants und Ateliers an der Thunst- rasse haben sich genauso aktiv beteiligt

wie die Institutionen im Museumsquartier. In Kombination mit nachhaltigen Marktständen, Musik, Spielangeboten sowie verschiedenen Velokultur- und Fair Fashion Highlights haben sich die Strassen und Plätze verwandelt. Wir möchten allen Beteiligten ganz herzlich danken und lassen gerne die Bilder sprechen.

DUSCHA PADRUTT,
KOORDINATION NETZWERK QUARTIERZEIT



Brompton Swiss Championship

Martin Bichsel, Eventicum, Muriel Riesen, Mario Riggenbach (mphotos)



Teatro Miniature



Alphorn Experience



Headline



Luisenstrassen-Dreiradrennen





© Muriel Biesen, Eventicum, Susanne Steiner

SPIELEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM

MASTERPLAN VELOINFRASTRUKTUR

Bern hat diesen Sommer den «Masterplan Veloinfrastruktur» in die Vernehmlassung gegeben, in dem standardisierte Veloführungsvarianten für die unterschiedlichsten Verkehrssituationen (Tramhaltestellen, Kreisel, Kreuzungen, etc.) und ein Velonetzplan definiert werden.

Läbigi Stadt begrüsst die gezielte Veloförderung durch einen ganzheitlichen Ansatz und die Behördenverbindlichkeit der Planungsgrundsätze. Teilweise besteht jedoch die Gefahr, dass die Interessensabwägung mit anderen Anspruchsgruppen (MIV, öV) dazu führt, dass das Separationsbedürfnis der Velofahrenden zu wenig Gewicht erhält. Bern soll aber eben gerade wegkommen von der bisherigen kompromissgeleiteten Veloförderungspolitik. Wo entsprechende Platzverhältnisse fehlen, ist eine Beschränkung der MIV-Fläche zu prüfen, um konsequent öV und Velo zu fördern.

DIEGO BIGGER, VORSTAND

Weitere Infos: www.bern.ch/velohauptstadt/infrastruktur/masterplan-veloinfrastruktur

City Logistik

Die Lebensqualität in der Innenstadt ist seit längerem ein Schwerpunkt von *Läbigi Stadt*. Der Vorstand hat mit Fachleuten und Betroffenen Gespräche geführt, um herauszufinden, wo es Handlungsbedarf gibt und welche Lösungsansätze aus anderen Städten bekannt sind.

Im Gespräch mit den Vereinigten Altstadtleisten (VAL) hat sich herausgestellt, dass es ein Thema gibt, bei dem gemeinsame Interessen zwischen ökologischen Anliegen und den Bedürfnissen des Gewerbes bestehen könnten: City-Logistik. Durch eine Bündelung des städtischen Güterverkehrs sollen die städtischen Infrastrukturen entlastet und der städtische Güterverkehr wirtschaftlicher werden, nota bene bei konstanter Versorgungsqualität.

Die Vorstände der beiden Organisationen, VAL und *Läbigi Stadt*, haben deshalb beschlossen, das Thema gemeinsam weiterzuerfolgen. Als erster Schritt wird an einem internen Runden Tisch eine Auslegeordnung gemacht. Was sind die offenen Fragen, welche Bedürfnisse haben die unterschiedlichen Anspruchsgruppen, gibt es einen gemeinsamen Nenner, gibt es aus anderen Schweizer oder europäischen Städten Konzepte, die man – mit Anpassungen an die lokalen Gegebenheiten – auf Bern übertragen könnte?

Wie es nach dem Runden Tisch weitergeht, wird erst am Anlass selbst entschieden. Wir halten euch auf dem Laufenden.

KATHRIN BALMER, VORSTAND

BERN POPT UP!

Die Stadt Bern hat im vergangenen Sommer erstmals mit ‚Pop-ups‘ experimentiert – Quartierbewohnerinnen und -bewohner konnten den öffentlichen Raum eine bestimmte Zeit lang für ihre Bedürfnisse umnutzen. So wurde zeitweilig aus einem Parkplatz ein Sitzplatz, aus einem Kreisel ein Garten oder aus einem Trottoir ein Sofa. Der mediale Aufschrei war nicht klein: Steuergelder werden verprasst, die Bevölkerung bevormundet, Randgruppen verdrängt!

Wir von *Läbigi Stadt* hingegen schätzen es, wenn der öffentliche Raum belebt wird. Deshalb haben wir uns selbst ein Bild gemacht. Die Pop-up-Besuche haben uns überzeugt: Pop-ups tragen zur Lebensqualität bei. Statt zu bevormunden, wurden Möglichkeiten geschaffen. Statt teure Einrichtungen zu erstellen, engagierte sich die Bevölkerung selbst.



Statt zu verdrängen, begegneten sich die Menschen. Besonders beeindruckend ist, dass die Pop-ups die Verantwortung der Nutzenden gegenüber dem öffentlichen Raum erhöhten: Im Montbijouxdreieck etwa wurde der Billardtisch rege von unterschiedlichsten Gruppen genutzt und es kamen weder Kugeln noch Queues weg. Vielmehr haben die Nutzenden Sorge zum Tisch getragen. Einfach so. Weil es eine gute Sache ist.

MARIUS CHRISTEN, VORSTAND



Chillen auf dem Bühlplatzkreisel

Porträt

Ich heisse Bullitt. Täglich liefere ich für Velokurier Bern Essen in die Kita. Die Kinder müssen schliesslich auch mal gross und stark werden, so wie ich. Hoffentlich bleiben die Kleinen gesund, dann sind sie nicht darauf angewiesen, dass ich ihre Blutproben auf direktem Weg in die Pathologie fahre. Ich bin für die Sicherheit der Fahrerinnen und Fahrer verantwortlich, insbesondere indem ich diese im Gleichgewicht halte. Bei meinem Job hilft mir mein ausgeglichenes Wesen. So spüre ich keinen Neid, wenn mich Rennvelos überholen. Denn niemand ist so effizient unterwegs wie ich. Erst recht nicht Autos, die für wenige Pakete eine Tonne Ballast mitbewegen müssen. Ich hingegen kann Lasten bis zum vierfachen meines Eigengewichts transportieren. So reduziere ich das Gedränge auf den Strassen und den Ausstoss von CO₂. Manchmal frage ich mich jedoch, ob meine Anstrengungen vergeblich sind. Wenn die Klimaleugner und Klimaleugnerinnen weiter an politischem Einfluss gewinnen, wird das Warnen vor dem Klimawandel bald unter Strafe gestellt. Die Aktenberge der daraus resultierenden Gerichtsverfahren würden zwar meine Arbeitsstelle sichern, denn auch Kisten voller Bundesordner landen oft auf meiner Ladefläche. Hoffentlich kommt es aber nicht so weit. Mein Traum wäre eine autofreie Innenstadt. Dann wäre ich der König der Strassen.



Bullitt mit Berner Vekokurier



WENIGER PARKPLÄTZE IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Ziel des Parkierungskonzepts der Stadt Bern ist es, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamtverkehr zu reduzieren, den MIV mittels Parkplatzbewirtschaftung zu lenken und die Anzahl der Parkplätze zu reduzieren. *Läbigi Stadt* begrüsst das vorliegende Parkierungskonzept. Es ist positiv hervorzuheben, dass die im STEK 16 formulierten Ziele zur Reduktion des MIV weiterverfolgt werden und die Vorgaben der Energie- und Klimastrategie 2025 der Stadt Bern umgesetzt werden sollen. Das Ziel des Konzeptes, die Zahl der Parkplätze zu reduzieren und damit die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums zu erhöhen und zusätzlichen Raum für Begegnungen zu schaffen, entspricht einer wichtigen Forderung von *Läbigi Stadt*. Es gilt aber zu beachten, dass nicht zu viele fixe bauliche Elemente entstehen und ein gewisser Gestaltungsfreiraum bestehen bleibt. Im Rahmen der Neu beurteilung der Parkplatzbreite, sollen keine Anpassungen in der Breite gemacht werden, damit keine Anreize für noch breitere Autos geschaffen werden. Weiter sollten im Bereich Wirtschaftsverkehr alternative Systeme wie 'City-Logistik' geprüft werden. Nun wird es darum gehen, die skizzierten Massnahmen so schnell und verbindlich wie möglich zu konkretisieren und zu implementieren.

LAURA BINZ, CO-PRÄSIDENTIN

Stimme aus Dijon

Den meisten Zugreisenden aus der Schweiz ist Dijon nur als Durchgangsort aus dem TGV nach Paris bekannt. Allenfalls denkt man dabei noch an den berühmten Senf oder die Burgunderweine. Bernerinnen und Berner haben vermutlich noch düster die Burgunderkriege im Kopf. Doch Dijon gehört zu den am besten erhaltenen Altstädten Frankreichs, hat nicht nur ein lebendiges Markttreiben, sondern auch eine sensationelle Küche zu bieten und ist mit all seinen erhaltenen Kulturgütern allemal ein verlängertes Wochenende wert. Die Stadt ist mit 155 000 Einwohnenden etwa gleich gross wie Bern.

Die Trams, die zwischen 1895 und 1961 durch die Hauptstadt des Burgunds, mussten Anfang der 1960er Jahre wie so vielerorts dem stetig wachsenden Autoverkehr weichen.

Wegen totaler Überlastung des Bussystems – am Schluss fuhren die Busse während der Hauptverkehrszeit auf den wichtigsten Linien im 90-Sekunden-Takt – beschloss Dijon das Tram wieder einzuführen. Seit 2012 gibt es zwei Linien mit rund 20 Kilometern Streckenlänge und 34 Haltestellen. Beide Linien halten am Hauptbahnhof. Von dort lassen sich zahlreiche lohnenswerte Ziele ansteuern. Um den herrlichen botanischen Garten «Jardin de l'Arquebuse» mit dem naturhistorischen Museum zu besuchen, benötigt man das Tram jedoch nicht – er liegt in Fussdistanz zum Hauptbahnhof.

MARC GEBHARD, GRÜNDUNGS- UND EHEMALIGES
VORSTANDSMITGLIED VON LÄBIGI STADT



Impressum

Redaktion: Monika Bernoulli (momo),
Nadine Masshardt (nm)

Herausgeber: *Läbigi Stadt*, 3000 Bern

PC 30-569222-7, Grafik: muellerluetolf.ch

Druck: auf FSC-Papier von Bubenberg Druck

Erscheint vierteljährlich, Auflage: 950

www.laebigistadt.ch