



Stadt Bern: «Soziale Netzwerke» in Zeiten von «Social Distancing» Gemeinderätin Ursula Wyss, Direktorin Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün Stadt Bern

Städte sind «soziale Netzwerke». Menschen wohnen nicht wegen der schönen Aussicht und dem grossen Garten in Städten, sondern weil sie das soziale Leben und die Begegnung mit anderen suchen. In der Stadt ist man sich nah. Das ist Urbanität. Dieser Austausch findet insbesondere im öffentlichen Raum statt – dem erweiterten Wohnzimmer der Städter*innen. Als Aufenthaltsraum der urbanen Bevölkerung ist deshalb seine Qualität umso wichtiger: **Er muss zugänglich und offen für alle Menschen sein, er muss belebt, sauber und sicher sein.**

In Zeiten von Corona und «**Social Distancing**» fällt neu zwar die körperliche Nähe weg. **Das Bedürfnis der Menschen, sich im öffentlichen Raum aufzuhalten, bleibt jedoch bestehen.** Das stellt uns vor neue Herausforderungen – pragmatische Lösungen sind gefragt. Konkret heisst das:

Wir müssen dezentral mehr Platz schaffen. Das soziale Leben konzentriert sich nebst herkömmlichen Parkanlagen und zentralen Plätzen auch mehr auf die Quartiere. Mittels Möblierung kleiner Quartierplätze und breiter Trottoirs sowie der temporären Sperrung von Strassen zum Spielen und Verweilen erreichen wir die dafür nötige Aufwertung in den Quartieren.

Aufenthaltsräume brauchen mehr Sitzgelegenheiten und ein ausgeweitetes Spiel- und Bewegungsangebot. Somit können Menschen in der geforderten Distanz zusammensitzen. Neben herkömmlichen Spielplätzen sollen Pumptracks zum Standardangebot gehören. So lernen die Kinder sicher Velofahren.

Apropos Velofahren: Zurzeit werden deutlich mehr E-Bikes als sonst schon verkauft. Vieles deutet darauf hin, dass in Zeiten von Corona Pendler*innen vermehrt aufs Bike umsteigen. Damit langfristig als Alternative zum öffentlichen Verkehr das Velo und nicht das Auto genutzt wird, braucht es entsprechende **Investitionen in die Velo-Infrastruktur.** **Attraktive Abstellplätze** sind gefragt, bei welchen die Velos sicher und am Trockenen angebunden werden können. Diese braucht es flächendeckend – im öffentlichen Raum, bei Wohn- und Bürogebäuden und an Bahnhöfen. Somit ist auch **kombinierte Mobilität möglich**, wobei der letzte respektive erste Kilometer einer Reise mit dem Velo gemacht wird.

Nebst sicheren und gedeckten Abstellplätzen braucht es zwingend **eine eigene, möglichst abgetrennte Velo-Infrastruktur zum Fahren.** Gelb aufgemalte Linien schützen die Velofahrer*innen nicht und enden oft dort, wo die Platzverhältnisse knapp sind und es für die schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen gefährlich wird. Genau dort – insbesondere an Kreuzungen – brauchen wir eine eigene Velo-Infrastruktur. Damit diese Infrastruktur für alle in den Städten und ihren Agglomerationen rasch realisiert werden kann, brauchen wir die **finanziellen Mittel aus den Agglomerationsprogrammen.** Doch auch mit **vereinfachten Verfahren kann den Städten von Bundesseite geholfen** werden. Für Fuss- und Veloprojekte werden immer noch sehr aufwändige Verfahren erwartet.

Wir sollten die Krise als Chance nutzen, um eine gerechtere Verteilung des städtischen Raums zugunsten der Menschen zu erreichen.