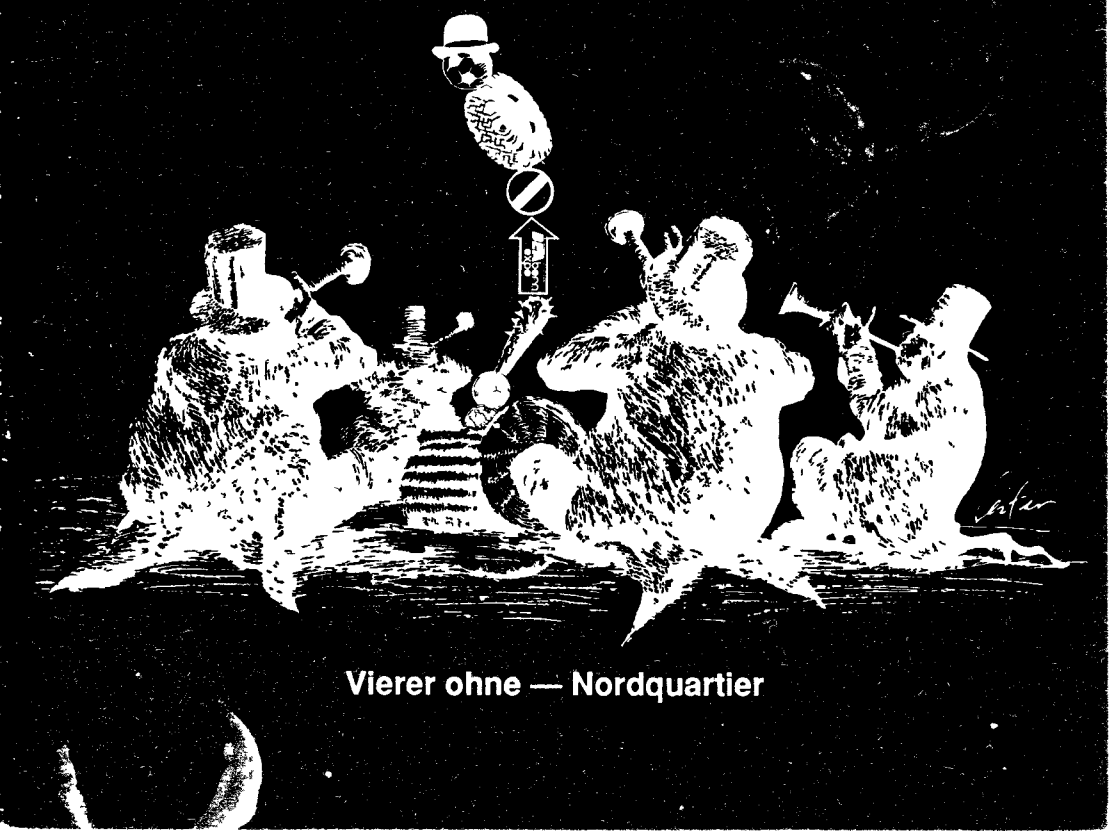
SCHWARZ BUCH

NORD QUARTIER

Wie ein **QUARTIER** verschaukelt wird



Vierer ohne — Nordquartier

Herausgeber:

Quartierforum Bern-Nord
c/o Breitsch-Träff
Breitenrainplatz 27
3014 Bern
Telefon 41 36 46

Weitere Exemplare können unter dieser Adresse bezogen werden

Im Quartierforum sind VertreterInnen der folgenden Gruppierungen aktiv:

Demokratische Alternative	DA
Junges Bern	JB
Landesring der Unabhängigen	LdU
Progressive Organisationen	Poch
Sozialdemokratische Partei Sektion Bern-Nord	SP
Ueberparteiliches Komitee zur Erhaltung des Wohnquartiers Bern-Nord	Ueko
Quartierzentrum Breitsch-Träff	

Ferner wird das Quartierforum unterstützt von
der Freien Liste (FL)
und der Partei der Arbeit (PdA)

Druck: Basisdruck

1000 Ex./November 1988

Inhaltsverzeichnis Seite

1. Wär luegt eigetlech zu Bärn? 2

2. Berner Allmend: Rummelplatz der Nation? 4

3. Auch wir wollen fairen Sport! 10

4. Auch das noch: Armeemuseum 12

5. Kursaal schafft Kurbedürftige 14

6. Breitenrainplatz: Zusammensein oder zusammenstossen? 17

7. Viktoriaplatz: Mehr Licht in den Köpfen statt mehr Lichtsignale 20

8. Wohnungsmisere: Wann müssen auch wir Hütten bauen? 23

9. Nyffeler-Areal: Prinz Charles wäre empört! 27

10. Kommen die Innenhöfe unter die Räder? 29

11. FussgängerInnen-Massnahmen: Geit`s eigetlech no? 30

12. Mitwirkung im Quartier: Bremse oder Antrieb? 31

13. Refrain und Bilanz 35

1. Wär luegt eigetlech zu Bärn?

Dieser Bericht ist ein Versuch, die wichtigsten quartierpolitischen Ereignisse der letzten acht Jahre aus der Sicht der QuartierbewohnerInnen aufzuarbeiten. Zugleich handelt es sich um eine Geschichte von Versäumnissen, vor allem von Seiten der städtischen Behörden. Wir vermuten, dass auch in anderen Quartieren der Stadt Bern solche Schwarzbücher geschrieben werden könnten, beispielsweise im Mattenhof. Unser Vorwurf: Gemeinderat und Stadtverwaltung kümmern sich viel zu wenig um die Lebensqualität der QuartierbewohnerInnen. Wir belegen dies anhand unzähliger Beispiele aus dem Nordquartier (Stadtteil V). Hinter dem Vorwurf an den Gemeinderat (jedenfalls an den bürgerlichen "Vierer") stehen zwei grundsätzlich verschiedene Meinungen über die Hauptaufgaben einer Stadtverwaltung: Während wir der Meinung sind, der Gemeinderat soll sich vor allem um das Wohlergehen seiner MitbürgerInnen kümmern, versteht sich jener hauptsächlich als Supporter der Wirtschaft. Dabei sind es eben gerade Wirtschaftsinteressen, die der noch vorhandenen Lebensqualität der NordquartierbewohnerInnen den Garaus zu machen drohen:

- Das Zentrum greift auf die nächstgelegenen Wohnquartiere über. So wird das Nordquartier zu einem Ersatz-Shoppyland, in welchem, im Gegensatz zur Innenstadt, à discretion parkiert werden kann. Folge: der Verkehr nimmt zu, die Bodenpreise (und damit die Mieten) steigen, das heisst: mehr Büros, weniger BewohnerInnen.
- Die rekordverdächtige "Verkehrsgunst" des Nordquartiers in der Nähe des Autobahndreiecks Wankdorf zieht Investoren an wie Licht die Motten; natürlich auch Grossveranstaltungen aller Art. Je grösser der Ausstellungs-Sport-Komplex im Bereich Allmend/Wankdorf wird, desto mehr beschleunigt sich sein Wachstum, das sich immer mehr jeglicher Kontrolle entzieht.
  Dieses System kann in seiner Instabilität mit einer riesigen Masse verglichen werden, die sich aufgrund ihrer Gravitationswirkung durch das Ansich-Reissen anderer Körper noch weiter vergrössert und damit einem Gravitationskollaps zusteuert. Die Folgen für die angrenzenden Wohnquartiere sind unabsehbar. Mit der übertriebenen Anzahl Büros und dem Gebiet Allmend/Wankdorf als Rummelplatz der Nation **hat die Fremdnutzung bereits jetzt ein untragbares Mass erreicht.**

Das Drehbuch für jedes weitere "Ereignis" (zusätzliche Fremdnutzung) ist schon geschrieben, es ist, wie wir in den folgenden Kapiteln zeigen werden, schon oft durchgespielt worden. Dieses Drama in fünf Akten spielt sich jeweils wie folgt ab:

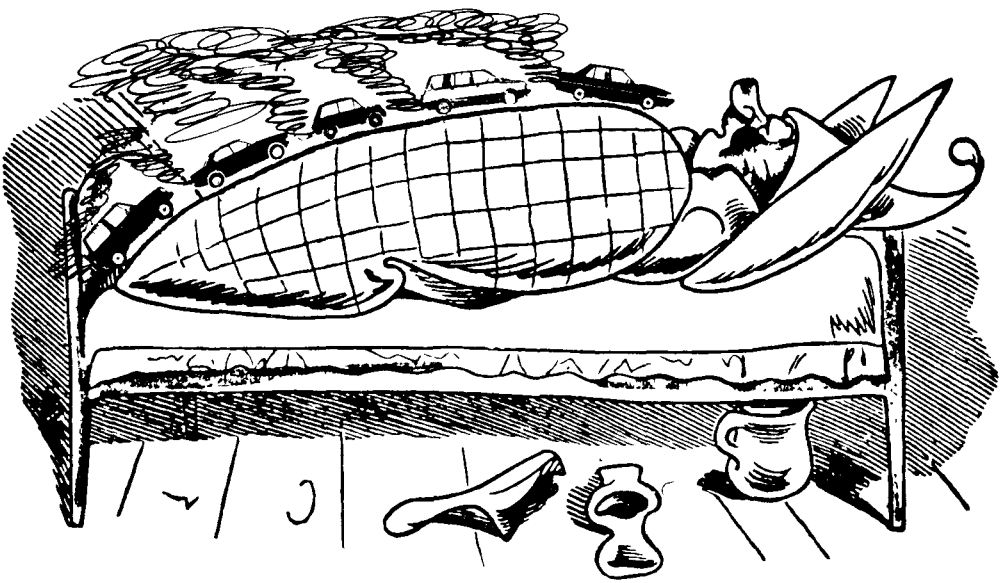
- Ein Fremdnutzer tritt auf.
- QuartierbewohnerInnen leisten Widerstand.
- Der Gemeinderat lässt seine MitbewohnerInnen im Quartier im Stich und schlägt sich auf die Seite des Fremdnutzers. Vielfach spielt die Komplizenschaft allerdings schon vor dem ersten Akt. Nicht selten handelt es sich von anfang an um gemeinderätliche Projekte! Beispiele: Zentrum für Lehrlingsturnen und Sport, Drainage der kleinen Allmend zum Ermöglichen des Allwetterparkierens.
- Die Quartierbevölkerung sucht Hilfe, beim Kanton (Beschwerden an die kant. Baudirektion), bei Gerichten,

bei den StimmbürgerInnen der Stadt Bern.

- Das Ergebnis ist für uns oft niederschmetternd, wobei sich aber im Laufe der Zeit eine Verbesserung abzeichnet: Beschwerdeinstanzen entscheiden zunehmend gegen den Gemeinderat, das Volk verliert immer mehr sein ursprüngliches Vertrauen in die Behörden.

Diese vielfach zermürbenden Kämpfe erfordern von den AktivistInnen im Quartier einen enormen Einsatz an Zeit und, leider immer mehr, auch an Geld. Aufgrund des Versagens der Behörden hat sich im Nordquartier fast eine Art paralleler Stadtverwaltung auf Freizeitbasis herausgebildet. Von den Behörden wird diese Gratis-Oeffentlichkeitsarbeit nicht nur nicht geschätzt, sondern zuweilen auch noch behindert. Wenn wir etwa an die Zugeknöpftheit der Verkehrsplanung denken, löst sich der schöne Begriff "offene Verwaltung" in Luft auf. "Glasnost" wäre hier dringend nötig.

Verantwortlich für die erwähnte Fehlentwicklung des Nordquartiers ist offensichtlich der "Vierer mit".
Besser wäre eigentlich die Bezeichnung "Vierer ohne — Nordquartier". Wir fragen uns: Lässt sich der "Vierer" gegen sein eigenes Gefühl von wirtschaftlichen Sachzwängen erpressen? Die Emotionen, die zuweilen sichtbar werden, sprechen eher dagegen: Wenn "Stadtvater" Bircher mit leuchtenden Augen bekannt gibt, er werde alle möglichen Weltmeisterschaften nach Bern (sprich: ins Nordquartier) holen, wenn Bossart von Colani schwärmt (statt seinem Liegenschaftsverwalter auf die Finger zu klopfen), wenn Peter und Albisetti sich das erweiterte Bellevue-Parking vorstellen (I parkierti gärn im Härz vo Bärn), schlägt ihr Herz höher (und schneller). Wenn es dagegen beispielsweise um Massnahmen gegen die Verkehrslawine geht, dann wirken ihre Stimmen plötzlich gequält, ihre Gesichter werden zusehends grau. Es bleibt dann in der Regel bei einer politischen Pflichtübung.

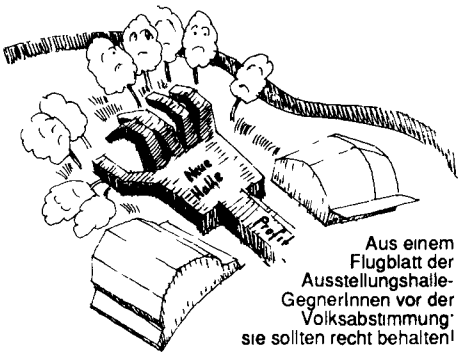


Während des Entstehens dieses Schwarzbuches durften wir zur Kenntnis nehmen, dass wir nicht die einzigen sind, die daran zweifeln, dass unser Stadtpräsident "zu Bärn luegt". Sogar ein Verwaltungsrichter findet es "unverständlich" dass der gleiche Stadtpräsident, der die Aufnahme der Berner Altstadt ins Unesco-Inventar beantragt habe, Steblers Ausbauvorhaben (eine Betriebserweiterung in der Matte; "BZ" vom 18. Oktober 1988) habe unterstützen können.
Bei unserer Kritik am Gemeinderat sind wir uns aber trotzdem bewusst, dass wirtschaftliche und politische Sachzwänge existieren, mit welchen sich auch eine grüne Regierung herumschlagen müsste. Das heisst, dass lokales Umdenken nur ein Ansatz sein kann, der aber noch in Staat und Wirtschaft weiter wirken muss. In diesem Sinne wollen wir interessierten QuartierbewohnerInnen eine Grundlage für den Kampf für bessere Lebensbedingungen zur Verfügung stellen. Nachdem der Gemeinderat Mitte Juli "sein" Verkehrsberuhigungsprogramm vorgelegt hat, können wir die Hände keineswegs in den Schoss legen.
Im Gegenteil: Mit ihrer reichen Erfahrung in Sachen Gegengeschäfte mit Rechtsaussen-Gruppierungen werden die Bürgerlichen sich auch mit der Autopartei zu arrangieren wissen.

2. Berner Allmend: Rummelplatz der Nation?

2.1. Bau der Ausstellungshalle

In der Grünplanung von 1972 und im Bericht "Berner Allmenden" von 1974 ist vom regionalen Grünzug vom Rosengarten bis weit über den Schermenwald hinaus die Rede, von der "einmaligen Chance", diesen zu erhalten. Das hinderte den Gemeinderat 1980 nicht daran, sein volles politisches Gewicht zugunsten einer neuen Ausstellungshalle einzusetzen, die später eben diesen Grünzug unterbrechen sollte. In der Volksabstimmung vom 8. Juni 1980 wurde ein Beitrag der Stadt Bern zum Bau dieser Halle verworfen. Die GegnerInnen wehrten sich gegen den befürchteten Mehrverkehr im Nordquartier.
Bereits am 27. September 1981 fand erneut eine Volksabstimmung über die um ein Stockwerk reduzierte Ausstellhalle statt, bei welcher es nur noch um ein "Unterbaurecht" ohne finanzielle Beteiligung der Stadt ging. Bernerinnen und Berner sprachen sich diesmal knapp zugunsten eines Hallenbaus aus, allerdings gegen eine ablehnende Mahrheit im Nordquartier, wo sich die Opposition am besten organisiert hatte. Die Rolle, welche die Stadtbehörden im Abstimmungskampf gespielt hatten, war mehr als zwielichtig, Selten sind StimmbürgerInnen derart an der Nase herumgeführt worden:

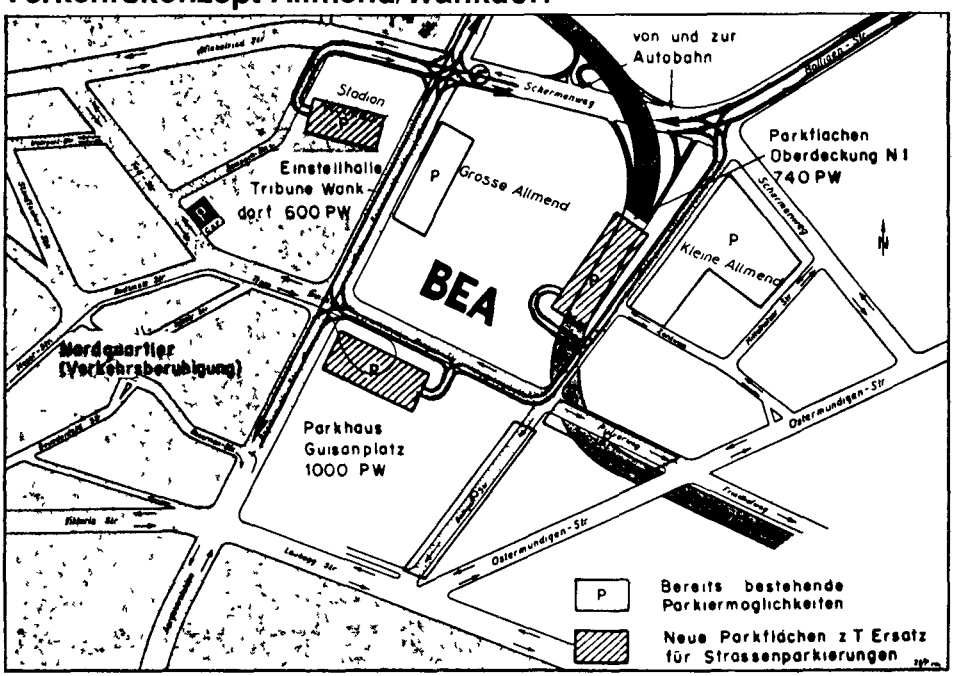


Aus einem Flugblatt der Ausstellungshalle-GegnerInnen vor der Volksabstimmung: sie sollten recht behalten!

Am 8. September stellte Planungsdirektor Hubacher an einer Pressekonferenz mit grossem Pomp das sogenannte "Verkehrskonzept Allmend/Wankdorf" vor Dabei wurde den BewohnerInnen des Nordquartiers in bezug auf die Lösung der BEA-Verkehrsprobleme und eine allgemeine Verkehrsberuhigung das Blaue von Himmel herab versprochen (vgl. Bild).
Inhaltlich war das Konzept völlig verfehlt. In drei zusätzlichen Autoeinstellhallen sollten nicht weniger als 2340 Einstellplätze gebaut werden - für unzählige Millionen Franken! Weil viele Leute damals noch glaubten, Verkehrsprobleme liessen sich mit zusätzlichen Parkplätzen lösen, fühlte man sich im Nordquartier geschmeichelt, dass die Behörden solche Riesensummen auszugeben gedachten.

Um das Verkehrskonzept Allmend/Wankdorf ist es unterdessen still geworden, es hat seinen Dienst für die Abstimmung getan. Obwohl gemäss Hubacher die Planungsphase 1985 eigentlich hätte abgeschlossen sein sollen, wird heute (1988) unseres Wissens bloss noch an der Einstellhalle Guisanplatz projektiert, allerdings unter dem Titel "Park+Ride". Die Seifenblase "Verkehrsberuhigung" ist längst geplatzt.
Die Abstimmungsbotschaft vom 21. 5. 81 enthält eine einmalige Sammlung von (gezielten?) Fehlprognosen. Die Gegner der Ausstellungshalle, oft als wirtschaftspolitische Ignoranten dargestellt, haben die Entwicklung damals richtig vorausgesehen. Die Prognosen der Behörden, zitiert aus der Abstimmungsbotschaft, im einzelnen:

Verkehrskonzept Allmend/Wankdorf



Diese Skizze aus dem Verkehrskonzept Allmend/Wankdorf wurde am 8 September 1981 (knapp drei Wochen vor der Volksabstimmung) in der Tagespresse veröffentlicht Man beachte den Text links "Nordquartier (Verkehrsberuhigung)" Nach sieben Jahren ist immer noch praktisch nichts realisiert!

- In bezug auf neue Publikumsmessen werde in Bern "kaum etwas drin liegen". Also bloss neue Fachmessen, die kaum Mehrverkehr bringen würden.
- Die Besucherzahl bei Fachmessen liege zwischen 2'000 und 10'000 Personen.
- Die Besucherzahl der BEA von rund 300'000 werde durch den Bau der Halle nicht erhöht!

Alle diese Informationen zuhanden der StimmbürgerInnen haben sich in den letzten Jahren als falsch erwiesen:

- Die Ferienmesse, die seit ein paar Jahren neu auf der Allmend durchgeführt wird, wird heute als "grösste touristische Publikumsmesse der Schweiz" bezeichnet.
  Das Wachstum ist wahrhaft explosiv:
  1986: 18'500 BesucherInnen,
  1987: mehr als 21'000,
  1988: fast 38'000 BesucherInnen!
  Zusätzlich öffnen sich immer mehr sogenannte Fachmessen an einem oder mehreren Tagen dem Publikum. Beispiel: Möbelmesse .

BEAbern expo

Schweizer Mobelmesse '88 in Bern.

Wieder mit Publikumstag

Die 5 Schweizer Mobelmesse wird vom 13. bis 17 Oktober wiederum in den Berner BEA-Hallen stattfinden. Obwohl als Fachmesse konzipiert, wird die Schweizer Mobelmesse '88 ihre Pforten im Rahmen einer grossen Trend- und Informationsschau wiederum fur einen Tag der breiten Öffentlichkeit offnen. Der Publikumssonntag wurde auf Sonntag, 16. Oktober, angesetzt An diesem Tag werden die Ausstellungshallen dem Publikum von 9.00 bis 18.00 Uhr durchgehend zuganglich sein.

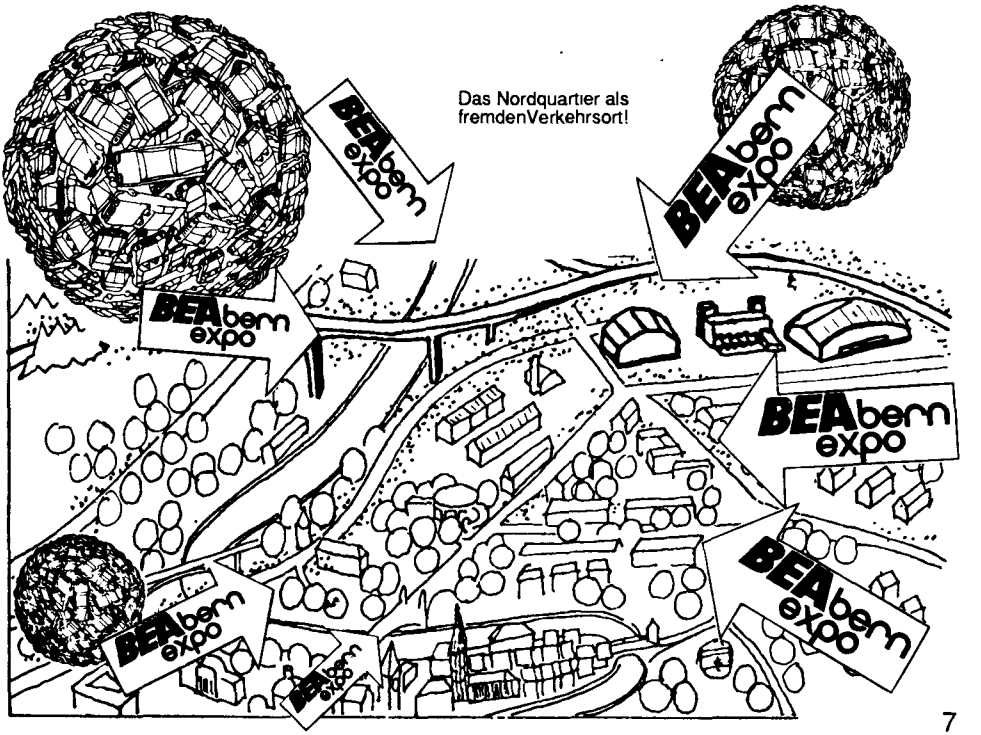
Diese Ankündigung erschien am 5 10 88 im Anzeiger fur das Nordquartier Die Werbung fur diesen "Publikumstag" ist betrachtlich; beispielsweise erschien dazu eine zehnseitige "Bund"-Beilage

Die Besucherzahlen, vor allem deren Wachstum, sind auch hier beträchtlich. Beispiel: "Logic" mit fast 15'700 Eintritten im Jahre 1988, mit einem Wachstum von über 36% gegenüber dem Vorjahr.

- Auch sogenannte reine Fachmessen schiessen viel mächtiger ins Kraut, als 1981 dem Volk dargestellt: Beispiel "Gemeinde 87", eine neue Fachmesse mit über 14'000 Eintritten, 40% mehr als im "Rekordjahr" 1985.
- Die BEA-Besucherzahlen haben sich von 1980 bis 1988 folgendermassen entwickelt (runde Zahlen):
  309'000, 314'000, 328'000, 319'000, 347'000, 361'000, 392'000, 331'000, über 400'000 im Jahr 1988.

Angesichts dieser abgrundtiefen Kluft zwischen Prognose und Wirklichkeit kann man nur fragen: Unfähigkeit oder Wille zur Irreführung? Dass Fachleute die ungeheure Dynamik des Messeplatzes Bern sehr genau vorausgesehn haben, wurde in einem "Bund"-Artikel vom 3. Mai 1985 aufgedeckt: Die den StimmbürgerInnen verkaufte Ausstellungshalle ist nur die 1. Etappe eines viel grösseren Komplexes, dessen Planung allerdings geheimgehalten wurde. BEA-Direktor Bürki ist denn auch in den letzten Jahren mit einem Teil dieser Erweiterungspläne nach und nach herausgerückt. Beispielsweise eine Aufstockung der Curlinghalle oder der Ausstellungshalle um ein Stockwerk - wie es das 1980 abgelehnte Projekt vorsah... Ziel ist der Bau eines Kongresszentrums für ca. 800 Leute, die zwischenhinein als zusätzliche Ausstellungsfläche nutzbar wäre. Der Konflikt ist geradezu klassisch: auf der Sonnenseite ein von Publikumsrekord zu Publikumsrekord eilender BEA-Direktor - wohnhaft in Muri - auf der Schattenseite eine verkehrsgeplagte Quar-

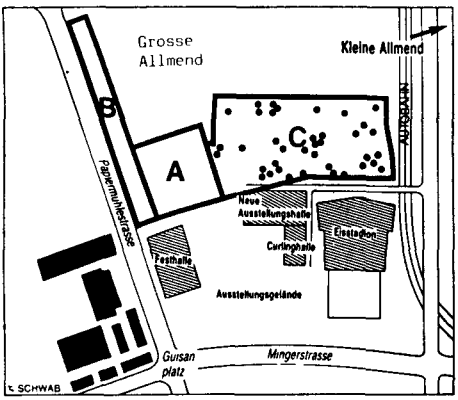
tierbevölkerung. Wem hilft unser "Stadtvater" Werner Bircher? Raten Sie selbst! Auch der Stadtrat ist an seiner Sitzung vom 21. Mai 1981 den Beteuerungen von Planungsdirektor Hubacher aufgesessen (Zitate aus Protokoll Nr. 19/1981): "Anträge zur Verbesserung der Verkehrs- und Parkverhältnisse im Nordquartier werden dem Stadtrat noch in diesem Jahr unterbreitet. Ob es sich dabei um die Gesamtlösung handeln wird oder um eine Partiallösung, kann heute noch nicht verbindlich zugesagt werden". Weiter: "Durch den Bau einer neuen Ausstellungshalle wird die Besucherzahl der BEA nicht beeinflusst und damit auch nicht das Verkehrsaufkommen. Schliesslich hat die Bauherrschaft noch folgendes versichert:
"Es besteht keineswegs die Absicht und dafür können wir einstehen, die Zahl der regelmässigen Publikumsmessen nach der Erstellung der neuen Ausstellungshalle zu vermehren.
Dafür besteht überhaupt keine Bedürfnis. Dazu bedürfte es ohnehin in jedem Fall eine vertraglicheVereinbarung mit der Polizeidirektion und der städtischen Liegenschaftsverwaltung". Dem darf man sicher Glauben schenken, wenn man bedenkt, dass die übrigen schweizerischen Messestädte in nächster Zeit Millionen Franken für den Ausbau ihrer Anlagen investieren werden. Bern wird deshalb keine neuen Publikumsmessen mehr erhalten" (Ende Protokoll-Zitat).
Der Vergleich mit der 88er Wirklichkeit zeigt die Tragweite dieser Fehleinschätzungen. Die Nichteinhaltung der Versprechungen in bezug auf "Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Nordquartier" und die Zulassung neuer Publikumsmessen (wie steht es da eigentlich mit der "vertraglichen Vereinbarung"?) darf ruhig als Wort- und Vertrauensbruch bezeichnet werden.



Das Nordquartier als fremdenVerkehrsort!

2.2. Missbrauch von Grünflächen als Parkplatz

Schon Stadtgärtner Liechti führte in seinem Bericht "Berner Allmenden" von 1974 bewegte Klage über den Missbrauch der Allmend als Parkplatz.
Zitat: "Die bisherige Art der Allmendnutzung muss als verantwortungslos bezeichnet werden..."



Das BEA-Gelände und die Grosse Allmend:
Die Gebiete A, B und C in der Grünzone werden als Parkplätze genutzt.

Seit 1975 ist die gesamte Hintere Allmend, also eingeschlossen die Gebiete A, B und C (vgl. Bild) im Nutzungszonenplan als Grünfläche ausgeschieden. Die Wirklichkeit sieht leider anders aus: Gebiet A ist asphaltiert, Gebiet B ist mit Rasengittersteinen belegt und dient ebenfalls der Parkierung, jedenfalls so intensiv, dass Gräser keine grosse Chance haben. Völlig skandalös ist, dass auch das kaum versiegelte parkähnliche Gebiet C (chaussierte Wege, Bäume, Grünflächen) für Parkierungszwecke benützt wird. Nicht nur die Wege, sondern auch die Grünflächen werden bei jeder "Hundsverlochete" mit Autos überstellt und zwar auch dann, wenn auf den Gebieten A oder B noch mehr als genug Platz wäre. Es existiert auch keinerlei Absperrung bzw. Fahrverbot, um die Einfahrt vom Gebiet A in das Gebiet C zu verhindern. In allen Ausgaben des Hallwag-Stadtplans seit 1982 (Bau der Ausstellungshalle!) ist das Gebiet C als öffentlicher Parkplatz eingetragen. Es entspricht also offensichtlich dem festen Willen der Stadt Bern, einen beträchtlichen Teil der hinteren Allmend zonenwidrig zu nutzen! Es ist auch nicht so, dass etwa private Eigentümer eine Bestandesgarantie für zonenfremde Nutzung geltend machen würden, weil schon vor 1975 zeitweise auf der Allmend parkiert wurde: Die Stadt Bern ist nämlich selber Eigentümerin der hinteren Allmend! Wir finden es deshalb politisch unhaltbar, dass die Stadt auf ihrem eigenen Areal derart krass gegen den Nutzungszonenplan verstösst. Sie macht damit deutlich, wer zu den besonderen "Schützlingen" der Stadtverwaltung gehört: BEA, Aussteller und Grossveranstalter aller Art, die Parkplätze eben gut brauchen können. Die QuartierbewohnerInnen mit dem unstillbaren Bedürfnis nach einem Naherholungsgebiet haben das Nachsehen. Die hervorragenden Zufahrtsmöglichkeiten für den Privatverkehr und die vielen Parkplätze direkt neben dem Rasen zeitigen noch eine weitere unerwünschte Wirkung: Die hintere Allmend ist leider zu einer regionalen Hundetoilette geworden: Hunde haben hier nicht nur vier Beine, sondern oft auch vier Räder!
Die Autobahn hat die frühere "Allmend" in eine "grosse Allmend" und eine "Kleine Allmend" zerschnitten. Ist nun wenigstens die kleine Allmend autofrei? Leider nicht. Während der BEA muss sich diese nach Nutzungszonenplan ebenfalls als Grünfläche eingezonte Wiese (wenn es nicht gerade regnet) Tag für Tag tausende von parkierten Autos gefallen lassen. Wer's nicht gesehen hat, glaubt es kaum.

Kleine Allmend anlässlich der BEA 1985. Foto: Bernhard Künzler

Auch bei anderen Grossanlässen wie internationalen Fussballspielen oder etwa dem Zweitagemarsch (!) steht das Gras zu Diensten. Wenn nicht Stadtrat Scherz vom Burgfeldquartier anfangs 1988 während Monaten die städtische Liegenschaftsverwaltung bekniet hätte, wenigstens eine Absperrung der kleinen Allmend während "normaler" Tage zu erwirken, hätten wir dort heute einen Dauerparkplatz für Pendler. Wenigstens zeitweise wird also auch die kleine Allmend nicht zonenkonform genutzt. Eine verhältnismässig naturnahe Landschaft sollte wirtschaftlichen Interessen geopfert werden.

Damit nicht genug! 1986 nahm die staunende Oeffentlichkeit von einer Projektstudie zur Neugestaltung der kleinen Allmend Kenntnis (BZ vom 22.8.86, Bund vom 23.8.86). Kernstück dieser Studie war die Schaffung von nicht weniger als 3450 Allwetterparkplätzen für Grossveranstaltungen. Durch Drainage (ohne Bodenversiegelung) sollte die Bildung von Morast vermieden werden. Ziel: Parkieren bei jedem Wetter! Mit dem millionenschweren Gesamtprojekt, das auch Sportplätze und Bepflanzungen vorsah, behauptete die Bau- und Planungsdirektion, eine Motion Käsermann aus dem Jahre 1979 zu erfüllen. Eigenartig ist nur, dass die Motion mit keinem Wort Allwetterparkplätze verlangte, sondern mehr Ruhe für die AnwohnerInnen. In Wirklichkeit handelte es sich bei dieser Studie um einen Bestandteil des schon einmal erwähnten Verkehrskonzepts Allmend/Wankdorf (vgl. 2.1.). Dieses heute völlig überholte Konzept sah die Realisierung einer riesigen Zahl von Parkplätzen in unmittelbarer Nähe des Ausstellungsgeländes vor. Die Absicht des Gemeinderates, die kleine Allmend dem Kommerz zu opfern, weckte Opposition. Am 13.1.87 wurde auf Anregung des Quartierforums das "Komitee für eine autofreie Allmend" gegründet, das innert kurzer Zeit eine breite Unterstützung fand (siehe Kasten auf S. 10). Am 4.2.87 schrieb das Komitee dem Gemeinderat einen Brief, der auch von einer Delegation aus dem Burgfeld-

Komitee für eine autofreie Allmend

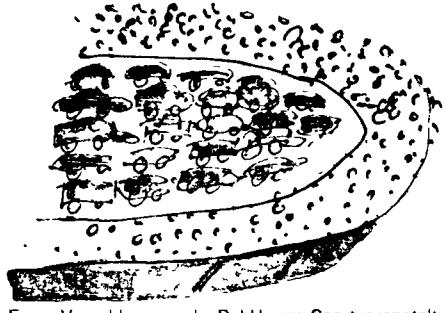
Quartierforum Bern-Nord
SP Bern-Nord
Demokratische Alternative DA
Poch
Junges Bern
Landesring der Unabhängigen LdU
Freie Liste
Ueberparteiliches Komitee zur Erhaltung des Wohnquartiers Bern-Nord
IG Velo Bern
Verein Oeko-Träff Bern
Trägerverein Breitsch-Träff
Verein "Bern bleibt grün"
World Wild Life Found WWF Sektion Bern
VCS Regionalgruppe Bern
Einzelmitglieder

quartier unterzeichnet wurde. Darin beschwor das Komitee die Behörden, auf die Allwetterparkplätze zu verzichten und schlug vor, den Grossveranstaltungsverkehr in ökologisch verträglichere Bahnen zu lenken. Einer dieser Vorschläge, nämlich das Führen von Extrazügen von Ostermundigen über ein Industriegeleise bis zur Eishalle, ist erfreulicherweise unterdessen sogar von der SVP Bern-Nord aufgenommen worden. Mit der Antwort lässt sich der Gemeinderat Zeit: Anfangs 1988 vertröstete er das Komitee mit dem Hinweis, der Brief werde zusammen mit der am 28.1.88 eingereichten Interpellation Hofmann beantwortet. Einige Details sind unterdessen doch noch durch den Informationsnebel gedrungen. Zuerst war zu vernehmen, die Allwetterparkplätze würden an maximal 36 Tagen im Jahr genutzt, was natürlich jene AnwohnerInnen verärgerte, die nur mit den 11 ursprünglich angedrohten BEA-Tagen gerechnet hatten.
Am 30. Mai 88 lasen dann die erstaunten Komitee-MitgliederInnen in der Tagespresse, auf die Drainage werde verzichtet, weil politisch nicht realisierbar. Durch diesen Erfolg konnte das Komitee für eine autofreie Allmend der Stadtbevölkerung Kosten von mehreren Millionen Franken ersparen, die der Gemeinderat der BEA und anderen Grossveranstaltern auf dem Silbertablett darreichen wollte.Eine ausführliche Darstellung der zonenfremden Nutzung der grossen und der kleinen Allmend findet sich in der BZ vom 9. 2. 88.
Dieser Artikel kann beim Quartierforum bezogen werden.

3. Auch wir wollen fairen Sport!

Im ersten Kapitel wurde dargelegt, dass die Fremdnutzung im Nordquartier bereits jetzt ein untragbares Mass erreicht habe. Von dieser Fremdnutzung ist zunehmend auch die Lorraine betroffen, und zwar durch die Gewerbeschule. Ein Grund ist die wachsende Motorisierung der GewerbeschülerInnen, ein weiterer Grund liegt in den Ausbauplänen dieser Schule. Im Juni 85 wurden die Ergebnisse eines Ideenwettbewerbes vorgestellt, welche die BewohnerInnen der Lorraine erschauern liessen: Ein grosser Teil der vorderen Lorraine sollte mit riesigen Gewerbeschulbauten überzogen werden.
Unterdessen ist dieser Gigantismus allerdings verabschiedet worden, nicht zuletzt das Verdienst der seit 1985 amtierenden Schuldirektorin Gret Haller. Aber auch bei einem quartierschonenderen Vorgehen wird es nicht einfach sein, die Interessen der Gewerbeschule und jene der Lorraine als Wohn-

quartier unter einen Hut zu bringen. In diesem Kapitel soll aber nicht der Schulraumbedarf im Vordergrund stehen, sondern seine "Begleiterscheinung", die Raumbedürfnisse des Lehrlingssports - bzw. des Sports überhaupt.
Aufgrund der Gewerbeschulplanung soll in erster Linie offenbar das standortgünstige Nordquartier bebaut werden. Beim Turnhallenbau wurde sogar wesentlich mehr Druck aufgesetzt als beim Schulraum, so dass schon Ende 82 von Plänen für ein neues Hallensportzentrum berichtet wurde ("Bund" vom 1.12.82), dargestellt als "Sportbauwerk des Jahrhunderts". Für diese Eile gab es zwei Hauptgründe: Einerseits waren die Vorschriften des Bundes zur Ermöglichung des obligatorischen Lehrlingsturnens zu erfüllen, anderseits das Wirken einer mächtigen Sportlobby, welche der Planung der folgenden Jahre ihren Stempel aufdrükken sollte. Der Gemeinderat spielte mit: werden wir nicht als ZeitungsleserInnen regelmässig Zeuge der volksverbundenen Sportbegeisterung unserer Gemeinderäte? Der starken Männer nicht genug: Im Zusammenhang mit den Hallenprojekten tauchten auch immer wieder die Namen von "Sportpäpsten", wie Max Beer, Prof. Strupler und Ernst Mühlethaler auf.
So entstand das Projekt "Zentrum für Lehrlingsturnen und Sport" (ZLS), vorgesehen in der Nordrampe des Wankdorf-Stadions. Es durfte runde 70 Millionen Franken kosten. Die Sportlobby hatte sich, etwa mit der dazugehörenden Sporthalle (3'000 Zuschauerplätze) und der Schwimmhalle ein happiges Stück vom Kuchen abgeschnitten. In der Botschaft zur Volksabstimmung vom 16. März 1986 wurden den BewohnerInnen des Nordquartiers nach bewährtem Muster Versprechungen in Richtung Verkehrsberuhigung gemacht. Dafür hatten die Betroffenen bloss noch ein müdes Lächeln übrig. Aergerlich war auch die Verquickung der Interessen von Publikums- und Lehrlingssport: Sollten die Stimmberechtigten die berechtigten Bedürfnisse des Lehrlingssports oder das ebenso berechtigte Bedürfnis der Bevölkerung nach Ruhe berücksichtigen? Sie wählten das zweite. Sowohl in der Stadt Bern als auch im Nordquartier bewegte sich der Nein-Anteil zur ZLS-Vorlage zwischen 54% und 55%. Die Ablehnung richtete sich eindeutig gegen den Publikumssport. Der Bau einiger Turnhallen (ohne Tribünenplätze!) wäre im Nordquartier wahrscheinlich noch zähneknirschend akzeptiert worden, obwohl weder der Lehrlings- noch der Freizeitsport verkehrspolitisch unbedenklich sind, wegen der ansteigenden Zahl der "vierräderigen" Sportler.



Einen Vorschlag, wie die Publikums-Sportveranstaltungen in Zukunft zu bewältigen wären, fanden wir im "Nebelspalter". Keine Spiele mehr, dafür genug Parkplätze für die ZuschauerInnen.

Schon im Juni 86, kaum 3 Monate nach der ZLS-Abstimmung, gelangte der Verein Fussball-Stadion-Wankdorf an den Gemeinderat mit der Bitte, ein neues, privates Projekt "Sportzentrum Wankdorf" zu unterstützen. Der starke Mann, der die Ereignisse vorantrieb, hiess diesmal Willy Sigrist. Verkauft wurde das neue Projekt als - gegenüber dem ZLS - "reduziert und auf die we-

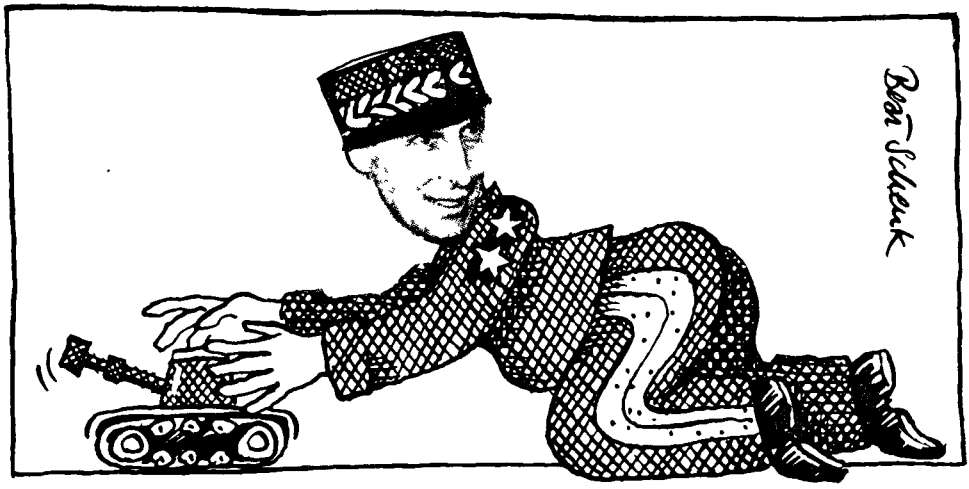
sentlichen Bedürfnisse gestützt". Bei näherem Hinsehen sah die "Reduktion" folgendermassen aus: zwar fehlte die Schwimmhalle, dafür sollte aber zusätzlich gebaut werden:

- eine Sporthalle für 5'000 statt für 3'000 ZuschauerInnen,
- ein Hotel mit 100 bis 150 Betten,
- 500 unterirdische Auto-Einstellplätze
- eventuell zusätzlicher Raum für die BEA

Verkehrspolitisch wäre diese Variante für das Nordquartier weit folgenreicher gewesen als das abgelehnte ZLS. Zum Glück setzte sich im Laufe des Jahres 1987 die Idee von Gemeinderätin Gret Haller durch, Turnraumprobleme dezentral zu lösen. So wurde es denn auch stiller um die Pläne für ein privates Sportzentrum. Aber auch die dezentrale Turnraumplanung ist für das Nordquartier nicht unbedenklich: der Stadtrat sprach am 8. September 88 einen Projektierungskredit von 830'000 Franken für eine Sporthalle mit 3'000 Tribünenplätzen beim Turnerstadion Wankdorf. Immerhin wurde der Gemeinderat zugleich beauftragt, bis zur Baukreditvorlage Anträge zu Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Nordquartier zu stellen. Da es sich bei dieser Sporthalle ganz klar um eine verkehrserzeugende Anlage handelt, müssten die versprochenen Massnahmen (alle Jahre wieder!) eine drastische Reduktion des Gesamtverkehrs bewirken. Andernfalls würde es wohl schwierig werden, der Bevölkerung des Nordquartiers den Sportpalast zu verkaufen. Wahrscheinlich können wir nur mit der Bekämpfung von Publikumssportanlagen unsere Vorstellungen von fairem Sport darstellen: frisch, fromm, fröhlich, autofrei!

4. Auch das noch: Armeemuseum!

Um die Jahrhundertwende entstand die Idee "Kriegs- und Friedensmuseum". Dabei sollte vor allem die Friedensidee propagiert werden und auf die schrecklichen Folgen des Krieges aufmerksam gemacht werden.
In all den Jahren bis heute hat sich die Grundidee, die hinter dem Museum stand stark geändert. Vom "Kriegs- und Friedensmuseum" zum "Heerwesen im 1. Weltkrieg", zum "Grenzbesetzungsmuseum", zu "positive und produktive Erlebnisse der Mobilmachungszeit", zu "Hüter des Wehrgedankens", zu "Krieg in der Realität", zu "schweiz. Landesverteidigung und Selbstbehauptung seit 1815".
In der heutigen Zeit jedoch, wo immer deutlicher wird, dass eine längere Zu-



kunft überhaupt nur durch die Zusammenarbeit der Völker möglich sein wird, mutet es irgendwie lächerlich an, Energie und Geld in ein Projekt zu stecken, das höchstwahrscheinlich wiederum die Illusion erhalten soll, dass die Armee die Schweiz in der Vergangenheit beschützt hat und in der Zukunft beschützen kann.

Der 1978 gegründete "Verein für die Errichtung eines schweiz. Armeemuseums (Vesarm)" versucht unter weitgehendem Ausschluss der Oeffentlichkeit ein Armeemuseum in der alten Reitbahn auf dem Kasernenareal im Nordquartier zu verwirklichen. Die Ausbaupläne sollen so zurechtgestutzt werden, dass eine Einsprache nicht möglich ist. Sang- und klanglos hat der Berner Regierungsrat die alte Reitbahn dem "Vesarm" zur Verfügung gestellt. Kantons- und Stadtregierung scheinen dabei prächtig zusammengespielt zu haben.

Das Nordquartier ist mit Pendelverkehr, Ausstellungshallen, Kursaal, Kaserne, Pentagon, kant. Verwaltung, Gewerbeschulen, Schule für Gestaltung, Sportstadion, Eishalle usw. schon dermassen mit motorisiertem Verkehr belastet, dass eine weitere solche Einrichtung wie das "Armeemuseum" (mit einer Viertelmillion BesucherInnen pro Jahr) für dieses Quartier nicht in Frage kommt. Der Gemeinderat ist in dieser Hinsicht ausreichend informiert. Es wurde jedoch nichts unternommen, um z.B. die Raumbedürfnisse der Stadt beim Kanton anzumelden und Einfluss zu nehmen, damit nicht ein weiterer Publikumsmagnet in das Nordquartier zu stehen kommt.

Nachdem einmal mehr der Gemeinderat der Stadt Bern es nicht für nötig gehalten hatte, sich in einem derart einschneidenden Geschäft einzuschalten, wurde auf Initiative des Quartierforums ein "Komitee gegen die Errichtung eines schweiz. Armeemuseums (KESarm) gegründet. Das "KESarm" richtet sich "gegen die zunehmende Militarisierung der Gesellschaft und gegen die Mehrbelastung des Nordquartiers vor allem durch den mit einem Armeemuseum verbundenen Mehrverkehr". Das "KESarm" will mit verschiedenen Aktionen an die Oeffentlichkeit treten.

5. Kursaal schafft Kurbedürftige

Parallel zu den planerischen Entwicklungen um die Ausstellungshalle auf der Berner Allmend - um die Stadt als Messe- und Ausstellungsstandort auszubauen - laufen auch verschiedene Planungen im und um den Kursaal.

Für die BewohnerInnen der umliegenden Strassen verheissen die in den letzten ca. 6 bis 7 Jahren öffentlich gewordenen Planungsabsichten und zum Teil bereits vorgenommenen Bauprojekte indessen nichts Gutes.
Das Gebiet um den Kursaal ist mit den Hauptverkehrsachsen Viktoriarain, Viktoriastrasse und Viktoriaplatz, an denen Lärmimmissionen entstehen, die weit über dem Alarmgrenzwert von 70 dB liegen, und mit der grossen Anzahl von täglichen Zupendlern von Firmen wie Hallwag, BZ, BKW, der Eidgenössischen Verwaltung usw., bereits heute einer Belastung ausgesetzt, die unbedingt vermindert werden muss.
In der Parkraumplanung des Gemeinderates von 1983 sind rund um den Kursaal "Besondere Massnahmen zum Schutze von Wohnquartieren" vorgesehen.

Die Lärmbelastung während des Tages wird vor allem über das Wochenende vom Nachtlärm durch zu- und wegfahrende Autos und dem Veranstaltungslärm des Kursaals abgelöst.
Aus diesen Gründen wird das planerische Geschehen im und um den Kursaal von der Nachbarschaft sehr kritisch verfolgt.
Eine chronologische Aufzeichnung der vergangenen Jahre zeigt, dass wahrlich kein Grund zur Beruhigung vorliegt, und der Kursaalhügel - trotz besonderen Aaretalschutzbestimmungen - von allen Seiten "angenagt" wird.

1982 Mai
Eine Delegation des Verwaltungsrates der Kursaal AG stellt dem Gemeinderat der Stadt Bern (sie ist Aktionärin!) ein Projekt für einen Hotelneubau mit 430 Betten vor. Der Neubau soll auf dem westlichen Teil des Kursaalhügels zu stehen kommen. Unter dem Hotel ist ein Parking mit ca. 320 Parkplätzen vorgesehen. Dem Projekt wäre ein Grossteil des westlichen Kursaalwaldes zum Opfer gefallen, zudem hätte sich durch die geplante Ein- und Ausfahrt Richtung Greyerzstrasse/Wyttenbachstrasse eine zusätzliche Verkehrslawine in das Quartier ergossen.

Der Gemeinderat findet ein solches Projekt prüfenswert und lässt vom Forschungsinstitut für Fremdenverkehr der Uni Bern (Prof. J. Krippendorf, heute Ordinarius für Oekologie) ein Gutachten erstellen.
Dieses kommt unter anderem zum Schluss, dass die Idee des Kursaalhotels mit max. 300 Betten weiterverfolgt werden sollte. Für die Planung sei ein Architekturwettbwerb auszuschreiben.

1984
Die Kursaal AG veröffentlicht ein Baugesuch für ein neues Dancing (heute "Roulette") auf der Westseite des Baus, und für den Bau eines gedeckten Terrassen-Restaurantes auf der Südseite. Wegen zu erwartenden Lärmimmissionen erheben MieterInnen und Hausbesitzer in der Nachbarschaft Einsprache. Die Einsprachen werden in der Folge ohne Konzessionen von Seiten der Bauherrschaft abgewiesen.

1985
Die beiden Bauprojekte werden ausgeführt.

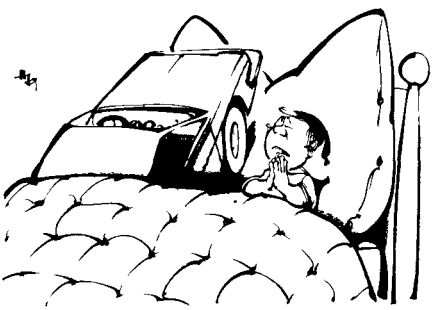
Im gleichen Jahr erklärt der Gemeinderat der Stadt Bern, er unterstütze grundsätzlich die Bauabsichten der Kursaal AG für einen Hotelneubau.

1986 März
Die Kursaal AG reicht ein Baugesuch ein für eine unterirdische Einstellhalle mit 147 Parkplätzen. Auf dem Dach der Halle soll eine wettkampfgerechte Minigolf-Anlage entstehen. Zu stehen käme das Parkhaus an der Schänzlihalde gegenüber der Klinik Beau-Site. Ein- und Ausfahrt führen über die Schänzlihalde, was eine Verbreiterung der Strasse bedeuten würde.

Gegen solche Pläne, die ganz klar nicht den Bestimmungen der Aaretalschutzzone und dem gemeinderätlichen Parkraum- und Verkehrskonzept entsprechen, werden 29 Einsprachen von verschiedenen Quartierorganisationen wie Quartierforum, UeKo, politischen Parteien POCH, SP, DA, JB, Verkehrsorganisationen und AnwohnerInnen eingereicht.

Trotz des grossen Widerstandes soll nach Aussagen der Kursaalgewaltigen der Bau der Einstellhalle nichts präjudizieren. Bei einem Hotelneubau auf dem westlichen Teil des Kursaalhügels müsse dort zusätzlicher Parkraum mit Ein- und Ausfahrt bei der Kunstgewerbeschule entstehen.

Zu gleicher Zeit im März werden im Stadtrat von Müller (Poch) und Vollmer (SP) zwei dringliche Interpellationen zum Thema Kursaalparking und Planung eingereicht. Die Dringlichkeit der Interpellationen wird anerkannt. Der Gemeinderat ist in seiner Antwort der Meinung, dass das Parking keinen Widerspruch zur Parkraum- und Verkehrsplanung der Stadt darstelle. Im Gegenteil könne durch das unterirdische Parkhaus der Suchverkehr im Quartier reduziert werden. Zudem sei keine Zunahme des Pendlerverkehrs zu erwarten, da das Parking für Besucher von Beau-Site und Kursaal gedacht wäre.
(Es wird den AutofahrerInnen egal sein, für wen die freien Parkplätze gedacht sind. Folglich werden sie - weil nun ein zusätzliches Angebot besteht - dieses nach ihrem Bedarf nutzen, beispielsweise für den Besuch der Innenstadt).



"...unseren täglichen Parkplatz gib uns heute"

1986 Juli
Durch den schönen Kursaalwald wird ein neuer Spazierweg gebaut, der die Anlagen des Kursaals von Westen erschliesst. Nach Baugesuch sollten keine Bäume gefällt werden.... trotzdem müssen dem Weg auch Stämme mit 20 cm Durchmesser weichen.

1987 Januar
Regierungsstatthalter Frey weist alle Einsprachen gegen das Kursaalparking ab.
Beim Regierungsrat des Kantons Bern erheben daraufhin unter anderen die POCH und die SP Beschwerde gegen die Baubewilligung.

1988 Mai
Kursaal AG und die Stadt geben an einer Pressekonferenz bekannt, dass

ein Projektierungswettbewerb für ein 4-Stern Hotel mit 160 Betten und 100 Zimmern ausgeschrieben werden soll. Durch die Anwesenheit des Stadtbaumeisters wird einmal mehr klar, wie stark die Stadt Bern in die Kursaalplanung involviert und auch mitverantwortlich ist. Der Bedarf für einen solchen Neubau wird dadurch begründet, dass im Stadtzentrum Hotelbetten weggefallen sind, die es nun zu ersetzen gebe. (Anmerkung: Zügeln die Hotelbetten wegen der besseren Parkiermöglichkeiten zukünftig in die Quartiere?) Zudem brauche es in der Stadt Bern mehr Betten für den Kongresstourismus. Gemäss Verkehrsdirektor ist der Kursaal die einzige Möglichkeit, zu zusätzlichen Betten zu kommen.

Als "Entgegenkommen" an das Quartier wird nun im neuen Projekt auf zusätzliche Parkplätze verzichtet.
Mit der geplanten Einstellhalle für 147 Autos soll der Mehrbedarf abgedeckt und zugleich sogar noch ca. 40 Parkplätze auf der Kursaalterrasse aufgehoben werden können.

Es ist bemerkenswert feststellen zu dürfen, wie sich der Bedarf an Betten von 420 auf 160 und derjenige an Parkplätzen von 320 auf 147 (-40 auf der Terrasse) reduziert hat.

In der aktuellen Planung ist auch nicht mehr nur die Rede von einem Neubau auf der Westseite des Kursaalhügels. Die Vorgabe des Projektierungswettbewerbes zieht auch den Standort auf der Ostseite Richtung Kornhausbrücke in Betracht.

Zusammenfassung:
Die Chronologie zeigt ganz deutlich auf, wie ernst es der bürgerlichen Mehrheit im Gemeinderat ist, ihre eigenen Grundsätze zu verwirklichen. Vieles und fast alles spricht gegen die bisher öffentlich gewordenen Planungsabsichten um den Kursaal. Trotzdem mischt die Stadt auch mit finanziellen Beiträgen, z.B. am Projektierungswettbewerb, mit und lässt Planungsabsichten zu, die sie getreu ihren eigenen Grundsätzen verhindern müsste.
Der Gemeinderat weiss genau um die gravierende Verkehrssituation im Nordquartier, zu dem auch der Bereich Kursaal gehört. Es ist Augenwischerei zu behaupten, dass ein unterirdisches Parking dem Quartier eine Beruhigung bringen würde. Durch neuen Parkraum entsteht erfahrungsgemäss immer Mehrverkehr.

Wenn der Gemeinderat die Quartierbevölkerung wirklich ernst nehmen will, muss er seinen ganzen Einfluss geltend machen, um laufende Planungen quartier- und bewohnerInnengerecht zu korrigieren.
Durch seine bisherige Politik — von der stillen Gewährung bis hin zur aktiven Unterstützung und Mithilfe an den verfehlten Planungen um den Kursaal — demonstriert der Gemeinderat, welche Absichten er verfolgt. Dafür "opfert" er sein Verkehrs- und Parkraumkonzept, nimmt er in Kauf, dass der historisch gewachsene Kursaalkomplex mitsamt der wertvollen Umgebung einseitigen Wirtschafts- und Tourismusinteressen weichen muss.

Der Kursaal heute und der Kursaal morgen wird sicher kein Kurraum für die verkehrsgeplagten QuartierbewohnerInnen sein, wenn es nach den Ideen der Stadt und der Kursaal AG geht. Um sich von den Folgen von Lärm und Gestank zu erholen, wird die Quartierbevölkerung weiterhin in anderweitige Kurorte fahren müssen.

6. Breitenrainplatz: Zusammensein oder zusammenstossen?

Von der fast zehnjährigen Leidensgeschichte des Breitenrainplatzes seien hier nur die wichtigsten Ereignisse erwähnt:

1979
Das Ueko schlägt in einer Eingabe an die Stadtverwaltung eine Fussgängerzone auf der Nordseite des Platzes vor.

13.3.80
Im Stadtrat wird ein Postulat von Peter Vollmer betr. "quartierschützende Verkehrslenkung im Nordquartier" angenommen. U.a. wird darin verlangt, "am Breitenrainplatz Verhältnisse zu schaffen, die nicht nur den Anwohnern mehr Wohnlichkeit bringen, sondern vor allem auch echte Begegnungen zwischen Bewohnern des ganzen Quartiers ermöglichen". Der damalige Polizeidirektor Augstburger bemerkte dazu: "über die Umgestaltung des Breitenrainplatzes bestehen in der Verwaltung konkrete Vorstellungen".

Sommer 80
Das Ueko publiziert im "Nordwind" Nr. 8 seinen Vorschlag "Fussgängerbereich Nordseite".

27. Januar 1982
Die AGVN (Vgl. Kapitel12) regt mit 11:3 Stimmen die Ausarbeitung von Varianten zur Umgestaltung des Platzes an: Fussgängerzone entweder auf der Nord- oder auf der Südseite des Platzes.

2. Februar 82
Oeffentliche Diskussion im Breitsch-Träff über den Vorschlag des Ueko.

16. Februar 83
Die AGVN gibt ihr Einverständnis zu Sofortmassnahmen, die der Gemeinderat zur Beseitigung von Gefahrenstellen einleiten will (15:1 Stimmen, 2 Enthaltungen). Kosten: 60'000 Franken, die in der Kompetenz des Gemeinderats liegen. Die spätere effektive Umgestaltung sollte dann ohne Zeitdruck vorbereitet werden können.

November 83
Bauarbeiten

März/April 84
Vernichtende Kritik des Leistes Bern-Nord am neuerstellten Provisorium: der Gemeinderat soll den "Versuch abbrechen" und "massvollere Lösungen" suchen. Der Leist werde einer definitiven Gestaltung des Platzes in dieser Art nie zustimmen. Insbesondere sei diese Lösung für Velofahrer gefährlich. (Bund und BZ vom 2.4.84).

7. Juni 84
Im Stadtrat wird mit 29:21 Stimmen eine Motion von Ueli Gruner überwiesen (eingereicht am 6.5.83), die eine fussgängerfreundliche Umgestaltung des Breitenrainplatzes fordert. Der damalige Planungsdirektor Hubacher (SVP) sagte dazu, dass Gruner angesichts der Arbeiten in der AGVN "mit seiner Motion offene Türen einrennt". Er wollte diese Motion bloss als Postulat entgegennehmen.

27. August 84
Oeffentliche Diskussion im Breitsch-Träff über die Lage nach dem Erstellen des Provisoriums (Verengen der Fahrbahnen auf je eine Spur, die vieldisku-

tierten "Inseln"). Dieses "Provisorium" entspricht dem heutigen Zustand (Nov. 88).

März 85
Stadtplaner Sulzer stellt dem Verkehrsforum und der Rest-AGVN (Vgl. Kapitel 12) in getrennten Sitzungen die Vorschläge vor, die zur Erfüllung der Motion Gruner ausgearbeitet wurden: Im Vordergrund steht eine Fussgängerzone auf der Nordseite. Beide Gruppierungen geben grünes Licht zu einer Weiterführung der Projektierungsarbeiten im bisherigen Sinn.

September 85
Der Gemeinderat bewilligt einen Projektierungskredit von 45'000 Franken.

6. August 86
Das Stadtplanungsamt lädt Quartierforum und AGPVN (beide Gruppierungen haben sich mittlerweile umbenannt) zu einer gemeinsamen Aussprache über die neuen Projekte ein. Vorgestellt wird eine Variante A, die gegenüber dem bestehenden Zustand wenig Aenderungen bringt, und eine Variante B mit einer eigentlichen Fussgängerzone auf der Nordseite des Platzes. Die VertreterInnen der AGPVN reagieren zurückhaltend (weder positiv noch negativ), der einzige nachhaltig vorgetragene Einwand ist der fehlende Linksabbieger von der Stauffacherstrasse in die Rodtmattstrasse. Das Quartierforum wartet mit verschiedenen Detailvorschlägen auf. Insbesondere fordert es zum x-ten Mal, dass flankierende Massnahmen getroffen werden müssen, um jenen Leuten entgegenzukommen, die Angst vor einer zukünftigen Umfahrung des Platzes haben. Mit solchen Massnahmen könnte auch das Problem mit dem erwähnten Linksabbieger gelöst werden.

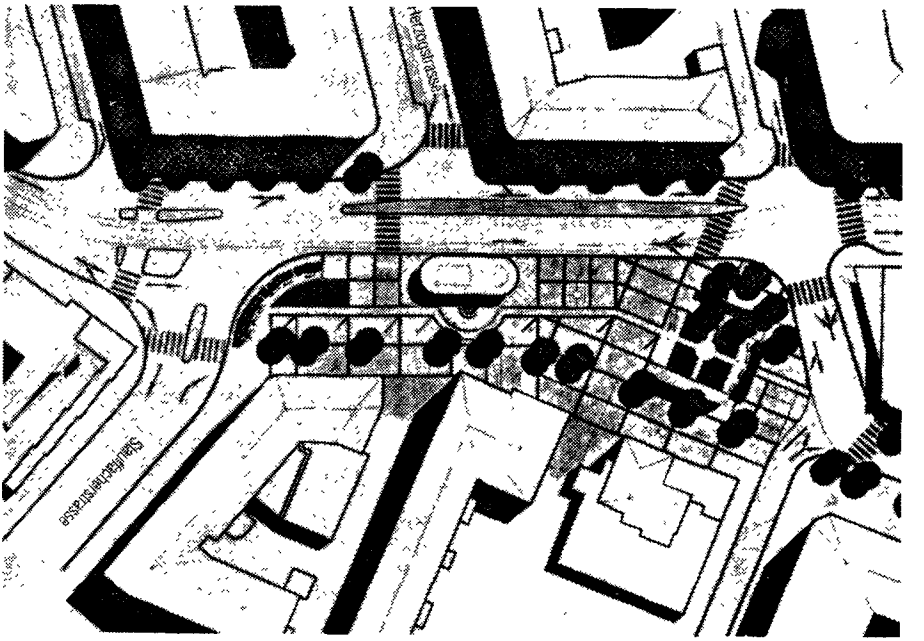
4. September 86
Im "Bund" und in der "BZ" erscheint die Stellungnahme der AGPVN und des Quartierforums zu den Vorschlägen des Stadtplanungsamtes. Während das Quartierforum erwartungsgemäss die Variante B befürwortete, schleuderte die AGPVN beiden Varianten überraschenderweise ein schroffes Nein entgegen. Im Gegensatz zu früheren Stellungnahmen (vgl. März/April 84) will sie am bestehenden Platz festhalten, mit "punktuellen Verbesserungen".
Bei der Variante B wurde erneut deren Velofeindlichkeit kritisiert.

7. November 86
Die drei Quartierleiste führen eine gut besuchte Informationsveranstaltung im Restaurant "Jardin" durch.
Nach einem Bericht im Quartieranzeiger vom 12.11.86 wird, ohne Diskussion, über eine Resolution gegen die Umgestaltung des Breitenrainplatzes abgestimmt. Sie wird mit grossem Mehr angenommen. Der Versuch, die angekündigte Diskussion wenigstens nachher noch zu führen, scheitert.

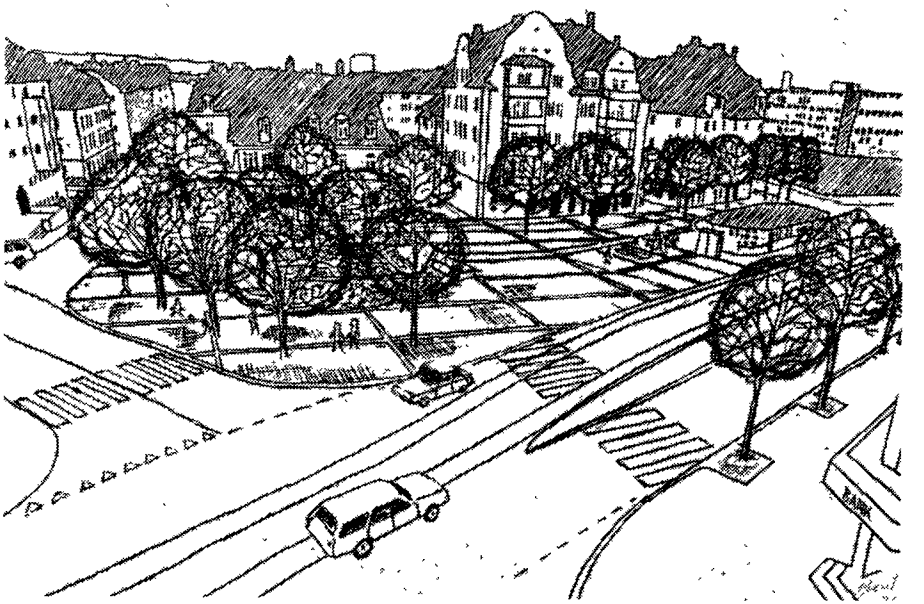
8. Januar 87
Das Quartierforum übergibt dem Gemeinderat mehr als 1'200 Unterschriften zugunsten der Platzgestaltungsvariante B. 95% dieser Unterschriften stammen aus dem Nordquartier.

7. September 87
In einem Brief an den Gemeinderat erinnert das Quartierforum an die zweijährige Frist, innert welcher der Gemeinderat nach Annahme einer Motion, dem Stadtrat eine Vorlage unterbreiten muss. Im Falle der Motion Gruner ist diese Frist am 7.6.86 abgelaufen. Dieses Ueberziehen lässt sich umso weniger rechtfertigen, als die Arbeiten am Projekt seit langem beendet sind.

Breitenrainplatz für alle



"Variante B"gemäss Entwurf des Stadtplanungsamtes



und gemäss zeichnerischer Umsetzung von Beat

Das Quartierforum droht mit einer Gemeindebeschwerde.

3. Februar 88
Antwort des Gemeinderates an das Quartierforum: Die Traktandierung eines Projektierungskredites von über 150'000 Franken zuhanden des Stadtrates wird angekündigt.

4. Juni 88
Alle StadträtInnen erhalten einen Brief der AGPVN: Die Variante B könne "nicht verantwortet werden".

9. Juni 88
Behandlung eines Projektierungskredites von 170'000 Franken zur Ausarbeitung von Variante B im Stadtrat. Nach einer über zweistündigen Debatte stimmt dieser dem Kredit mit 37:31 Stimmen zu.
Der Gemeinderat wird zusätzlich angehalten, flankierende Massnahmen zu treffen (vgl. 6. Aug. 86).
Von bürgerlicher Seite (FDP, SVP, CVP) wird keine einzige Stimme zugunsten des Kredits abgegeben.
Die Stellungnahme von Bau- und Planungsdirektor Marc-Roland Peter vor der Abstimmung ist ebenfalls enttäuschend: er lässt es an jeglichem Engagement für "seine" Vorlage vermissen, vielmehr verbreitet er eine eher ablehnende Stimmung.

7. Viktoriaplatz: Mehr Licht in den Köpfen statt mehr Lichtsignale

Nicht nur der Breitenrainplatz, auch der Viktoriaplatz hat seine Leidensgeschichte.
Von Victory (= Sieg) kann keine Rede sein.

10. Dezember 80
Der Gemeinderat spricht einen Projektierungskredit für die Ausarbeitung eines Projekts, das neben der ohnehin nötigen Tramgeleiseerneuerung auch eine Umgestaltung des Viktoriaplatzes vorsieht.

27. Januar 82
Die AGVN lässt sich über das Projekt informieren. Erste Kritik an den vielen vorgesehenen Ampeln.

11. August 82
In der AGVN wird festgestellt, dass "das Geschäft nicht als Beispiel für das künftige Vorgehen bei der Ausarbeitung von Vorlagen an den Stadtrat gelten kann, weil die AGVN noch zu jung und das Geschäft zu weit fortgeschritten war, als die AGVN davon Kenntnis nahm".

23. September 82
Im Stadtrat wird die Vorlage zur Umgestaltung des Viktoriaplatzes mit 34:8 Stimmen zurückgewiesen.
Kritisiert werden sowohl die 13 Ampelstangen wie auch der Umstand, dass den seinerzeitigen Einwänden in der AGVN nicht Rechnung getragen wurde.

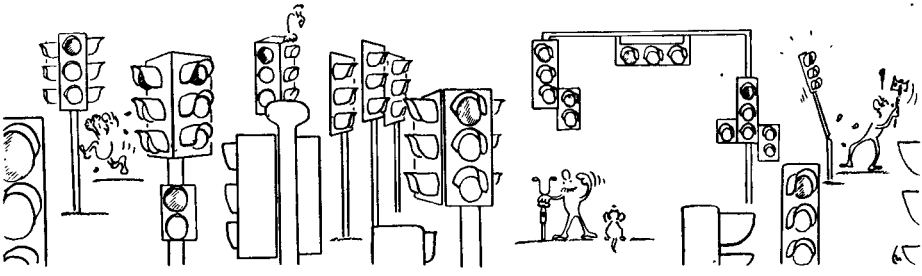
16. Februar 83
Ein neues Projekt zur Umgestaltung des Viktoriaplatzes wird der AGVN vorgestellt. In der zentralen Frage der Lichtampeln halten die Verkehrsplaner kompromisslos am "Ampelwald" fest.
Den paar Verbesserungen (Fussgängerinseln, Sperrung der Keplerstrasse usw.) stehen, gemessen am kürzlich zurückgewiesenen Projekt, schwere Abstriche in bezug auf die eigentliche Platzgestaltung gegenüber:
Um die Kosten von 1,75 Mio. auf 1,3 Mio. Franken zu drücken, wurden die Verbindung des BKW-Pärkleins mit der westlichen Baumgruppe und die Aufpflästerungen auf beiden Seiten der Kornhausstrasse weggelassen.
Derart passiert das Projekt bei der AGVN mit 11:6 Stimmen, wobei alle VertreterInnen von Leisten und bürgerlichen Parteien (ausser EVP) zustimmen.

16. Juni 83
Im Stadtrat unterliegt ein Rückweisungsantrag betr. Umgestaltung des Viktoriaplatzes mit 45:14 Stimmen. Die Vorlage wird schliesslich mit 45:10 Stimmen gutgeheissen.

Sommer 83
Ein Referendumskomitee, bestehend aus Ueko, SP Bern-Nord, Poch, DA, Stadträte des JB aus dem Breitenrain, PdA und VCS sammelt trotz Ferien in kurzer Zeit über 2'100 Unterschriften, um eine Volksabstimmung über diese Vorlage herbeizuführen.

23. Oktober 83
Die Stimmberechtigten der Stadt Bern lehnen die Viktoriaplatz-Vorlage klar mit 31'638 zu 12'288 Stimmen ab.
Dies entspricht einem Nein-Anteil von über 72%. Im Nordquartier sind es sogar rund 83 % Nein-Stimmen!

KEIN AMPELWALD AM VIKTORIAPLATZ



STAEDTISCHE ABSTIMMUNG VOM 22./23. OKTOBER 1983

UMGESTALTUNG VIKTORIAPLATZ **NEIN!**

Wir appellieren an die Bewohner anderer Quartiere: Unterstützt unser NEIN zum Ampelwald am Viktoriaplatz. Vielleicht ist beim nächsten Mal eine solche "Sanierung" in Ihrem Quartier an der Reihe (Eigerplatz u.a.).

Flugblatt des Referendumskomitees vor der Volksabstimmung

Am 24. Oktober schreibt Peter Abelin in der BZ: "Es würde einer Trotzreaktion entsprechen, wenn die Stadtbehörden nun alles beim alten lassen würden. Das Referendumskomitee hat deutlich erklärt, dass am Viktoriaplatz Verbesserungen nötig und unbestritten sind".

2. Februar 84
Im Stadtrat wird eine Motion von Otto Cadegg betr. Verlegung der Tramgeleise auf dem Viktoriaplatz behandelt. Der Motionär möchte, dass die dringend zu erneuernden Tramgeleise an den Trottoirrand verlegt werden. Diese fussgängerfreundliche, schon in früheren Projekten enthaltene Massnahme wurde nie bestritten. Die Motion enthält noch weitere Teile aus früheren Projekten, jedoch keine Ampeln. Planungsdirektor Hubacher (SVP) lehnt die Motion u.a. mit dem Hinweis ab, der Gemeinderat werde ohnehin Sofortmassnahmen zugunsten von Fussgängern und Velofahrern vornehmen. Er habe die entsprechenden Aufträge schon erteilt. Weil ein Teil der StadträtInnen auf diese Zusicherung vertraut, wird die Motion Cadegg knapp mit 27:25 Stimmen verworden.

Sommer 84
Gleiserneuerungsarbeiten. Die Geleise werden am alten Ort eingebaut, die unbefriedigenden Verhältnisse für TrambenützerInnen werden zementiert!

6. September 84
Behandlung der Motion Felix Adank betr. Umgestaltung des Viktoriaplatzes im Stadtrat. Ihr Hauptgewicht liegt in einer Platzgestaltung, die gegenüber dem Verkehr Vorrang hat. Im übrigen liegt der Vorstoss auf der gleichen Linie wie die Motion Cadegg. Gemeinderat Hubacher (SVP) beteuert erneut, die Verbesserungen für Fussgänger und Zweiradfahrer würden ausgeführt: "Entsprechende Pläne liegen vor". An der gestrigen Sitzung habe die AGVN das Geschäft behandelt (zu diesem Zeitpunkt sind die "Grünen" schon nicht mehr Mitglied). Auch für die Motion Adank beantragt Hubacher Ablehnung, was geschieht (38:15 Stimmen).

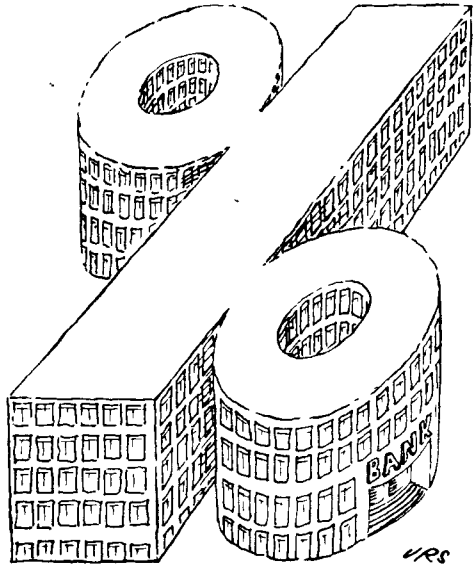
23. Juni 88
Eine Motion Res Hofmann betr. Umgestaltung des Viktoriaplatzes wird eingereicht. Aehnlicher Inhalt wie Motionen Cadegg und Adank: Gestaltung des Platzes ohne Ampeln. Verbesserungen für TrambenützerInnen, FussgängerInnen, ZweiradfahrerInnen. Voraussichtliche Behandlung dieses Vorstosses im Stadtrat: 1989.

August 88
Seitens der Behörden ist uns seit den Hubacher'schen Versprechungen im Februar und September 84 in Sachen "Sofortmassnahmen" bis heute nichts zu Ohren gekommen, geschweige denn, dass etwas passiert wäre. Dieses Nichteinhalten von Zusagen ist umso skandalöser, als der Gemeinderat gerade mit diesen die Motion Cadegg knapp zu Fall brachte. Die Befürchtung von Peter Abelin in der BZ vom 24.10.83 ist somit doch eingetroffen: Aus Trotz über die Abstimmungsniederlage vom 23.10.83 bestraft der Gemeinderat die StimmbürgerInnen, indem er überhaupt nichts tut. A propos nichteingehaltene Versprechungen gegenüber dem Nordquartier: leider ist dies nicht der einzige Fall.

8. Wohnungsmisere: Wann müssen auch wir Hütten bauen?

8.1. Wohnen im Nordquartier (Einführungstext zur Tonbildschau der Arbeitsgruppe WOHNEN)

Wer im Nordquartier eine günstige Wohnung finden will, braucht viel Geduld oder die entsprechenden Beziehungen. Infolge von Spekulation, teuren Altbausanierungen und Wohnungsnot sind günstige Wohnungen sehr rar und werden in Zeitungsinseraten kaum ausgeschrieben.
In vielen Fällen wäre eine Luxusrenovation gar nicht nötig und entspricht auch keineswegs den Bedürfnissen der Mieterinnen und Mietern.
Wohnen ist ein Menschenrecht, das in der Schweiz vielerorts mit Füssen getreten wird. Auch Bern und speziell das Nordquartier drohen sich in Richtung "Wohnort für Gutbetuchte" zu entwikkeln.
Für Familien; in Aus- und Weiterbildung stehende Leute; Künstlerinnen und Künstler; Engagierte, die viel unbezahlte Arbeit leisten; Arbeiterinnen und Arbeiter mit schlechten Löhnen; alleinstehende Mütter und Väter mit Kindern; ältere Leute usw. ist es nach einer Wohnungskündigung infolge Totalrenovation fast unmöglich, wieder einen vergleichbaren Ersatz zu finden. Viele ziehen weg. Viele sind dann entwurzelt, ihres Daheims beraubt.
1987 nahm die Wohnbevölkerung im Nordquartier um 431 Personen ab. Somit liegt unser Quartier im Vergleich mit den anderen Stadtteilen bei der Bevölkerungsabnahme absolut an der Spitze, gefolgt von Bümpliz-Oberbottigen mit minus 245 Personen.
Trotz der beträchtlichen Anzahl luxusrenovierter Häuser gibt es immer noch viele nicht renovierte Altbauten im Quartier. Den meisten droht dasselbe Schicksal: Totalsanierung ohne Rücksicht auf Menschen, Umwelt, Oekologie. Auf Stadtgebiet ist Bauland kaum mehr vorhanden.
Die Bauwirtschaft, welche immer noch im Zeichen von Bauboom und Wachstum steht, ist nicht bereit, sich den gegebenen Verhältnissen anzupassen. Sie weicht aus, einerseits auf das Land, wo haufenweise Kulturland verloren geht; anderseits auf das Renovieren von Wohnhäusern in der Stadt. Meistens machen die Häuserbesitzenden bei diesem üblen Spiel mit und die Leute in den Häusern werden brutal verjagt.



Schlussfolgerungen aus dem Sozialreport Bern 1988

1. Der Gemeinderat handelt in bezug auf Wohn- und Kulturformen konzeptionslos. Auf entstehende Projekte reagiert er primär defensiv, obwohl er die Möglichkeit hätte, steuernd einzugreifen und eine Vielfalt von Wohn- und Kulturformen zu unterstützen und zu ermöglichen. Die Konzeptlosigkeit des Gemeinderates in bezug auf neue und alternative Wohn- und Kulturformen ist eine Verhinderungsstrategie des bürgerlichen "Vierer-Mit". So muss er immer erst dann reagieren, wenn soviel Druck entsteht, dass er handeln muss. Und nachdem die Ursache scheinbar beseitigt ist, bietet er zur Beruhigung Ersatzlösungen an.

2. Dadurch, dass neue Wohn- und Kulturformen ungewohnt und unberechenbar sind und auf gesellschaftliche Schwächen hinweisen, stellen sie sowohl für den Gemeinderat und die Verwaltung als auch für Teile der Bevölkerung eine Bedrohung dar.

3. Die Konzeptlosigkeit des Gemeinderates führt zu einem übermässigen Bedürfnis nach Kontrolle und zu einer restriktiven Bewilligungspraxis. Kommt dazu, dass die Rechtslagen je nach Interesse unterschiedlich beurteilt und die Bestimmungen nicht immer gleich durchgesetzt werden. Die unterschiedliche Handhabung von Paragraphen wirkt sich meistens zu Ungunsten der sozial Schwächeren aus.

4. Dem Gemeinderat und der Verwaltung fehlen sowohl die Fähigkeit als auch der Wille, sich auf neue Wohn- und Kulturformen einzulassen und ihnen den notwendigen Raum zu gewähren. Somit bleiben repressive Polizeimassnahmen und immer einschränkendere Bestimmungen die einzige Möglichkeit der Problemlösung. Der Gemeinderat grenzt dadurch Minderheiten und Andersdenkende systematisch aus.

5. Statt die ursprünglichen Probleme, auf welche die InitiantenInnen von alternativen Wohn- und Kulturformen hinweisen, zu lösen, werden im Gegenteil neue soziale Probleme geschaffen. Dies wiederum führt zu verstärkter Arbeitsüberlastung der SozialarbeiterInnen und erschwert es, gezielt an Problemlösungen zu arbeiten.

6. Besonders aktuelle Probleme sind Wohnungsnot und Obdachlosigkeit, hauptsächlich verursacht durch Spekulation. Obwohl immer mehr Leute davon betroffen sind, wird die Tragweite dieses Problems weder durch Gemeinderat und Verwaltung noch durch die Oeffentlichkeit richtig wahrgenommen. Der Gemeinderat hat es bisher verpasst, eine aktive Wohnraumpolitik zu verfolgen, d.h. Wohnraum zu bauen, zu kaufen und zu erhalten und diesen günstig zu vermieten. Stattdessen zeigt die Liegenschaftsverwaltung mehr und mehr die Tendenz, sich an freimarktwirtschaftlichen Grundsätzen zu orientieren. Wohnbaufonds und Obdachlosenausschuss sind beides Instrumente, die für dieses Problem geschaffen wurden, sind in der Art, wie sie arbeiten, zur Problemlösung jedoch nicht geeignet.

8. 2. Quartierhof: das nächste Zaffaraya?

Im Quartierhof, einem alten, renovationsbedürftigen Gebäudekomplex in der Lorraine, wohnen über 100 Leute, vorwiegend Jugendliche und AusländerInnen, in prekären, aber sehr billigen Wohnungen.
Es bestehen zahlreiche soziale Kontakte unter den BewohnerInnen, ein einfacher Einkaufsladen wurde wiedereröffnet, gemeinsam werden Feste gefeiert, aber auch politische Anliegen vorgetragen.
Seit über 6 Jahren wehren sich die BewohnerInnen gegen den Abbruch oder die Luxusrenovation ihres Lebensraumes. Sollte dieser in Zukunft abgebrochen, zerstört werden, sind Demonstrationen und Auseinandersetzungen ähnlich denjenigen nach der Räumung des Zaffaraya absehbar.
Der Gemeinderat war bisher nicht bereit, sich für die Nutzung des Quartierhofs im bisherigen Sinn, für die bisherigen MieterInnen, einzusetzen.
Nachfolgend eine Dokumentation der Auseinandersetzungen um die Erhaltung des Quartierhofes.

1971
Abbruch von zwei Gebäuden, welche ursprünglich den Quartierhof vollständig machten. Dieser reichte vom Nordring bis zur Lorrainestrasse.

1972
Die PTT kaufen, was von der Liegenschaft noch übrig bleibt und planen ein Telegrafenamt. Die "Jordi Liegenschaften" übernehmen die Verwaltung.

1975
Ein neuer Nutzungszonenplan für die Lorraine wird ausgearbeitet. Die Quartierhofliegenschaft wird umgezont, worauf die PTT sich gezwungenermassen zum Verkauf entschliessen müssen, da sie ihr Projekt nicht mehr realisieren kann.

1979
Der Trakt des Quartierhofs am Dammweg 39 wird durch Feuer- und Gesundheitspolizei abgesprochen und geschlossen.

1982
Die Sägematte AG, eine Tochtergesellschaft der Marazzi Generalunternehmung reicht ein Baugesuch ein für ein Projekt. Diverse Einsprachen sowie das überparteiliche Komitee zur Erhaltung des Wohnquartiers Bern-Nord verhindern die Ueberbauung. Auch die Denkmalpflege und das Stadtplanungsamt machen Einsprachen. Gründung des Vereins für eine lebendige Lorraine.

1983
Der Schutzplan Lorraine tritt in Kraft. In ihm wird der Quartierhof "nur" als erhaltenswert eingestuft. Das bedeutet, dass ein Gebäude abgerissen werden kann, wenn wichtige Gründe vorliegen und sich der Neubau gut ins Quartierbild einfügt. Als wichtigster Grund wird die Baufälligkeit und der Renovationskostenaufwand des Quartierhofs aufgeführt.
Die Einspracheverhandlung findet statt. Das Baugesuch wird zwar nicht formell abgelehnt, aber im Hinblick auf die Inkraftsetzung des Schutzplanes Lorraine und der geplanten Revision des BKP auch nicht bewilligt.
Der Verein für eine lebendige Lorraine lässt von MitarbeiterInnen der ETH Zürich ein Gutachten für eine sanfte Renovation unter Mieterbeteiligung des Quartierhofs ausarbeiten.

Die Unkosten werden auf 1 Mio. veranschlagt. Der Verein für eine lebendige Lorraine reicht eine Petition zur Erhaltung des Quartierhofs ein.
Postulat der DA im Stadtrat bezgl. Erhalten des Quartierhofs wird abgelehnt.

1985
Eröffnung einer Galerie im ehemaligen Coiffeurgeschäft im Quartierhof.
Die WOGENO richtet die Anfrage an den Gemeinderat, wonach dieser den Quartierhof aufkaufen und ihr im Baurecht überlassen könnte. Die WOGENO würde ihn unter MieterInnenbeteiligung renovieren. Abgelehnt! In Verhandlungen mit der PTT und der Sägematte AG erwirkt der Gemeinderat eine Preisreduktion zu Gunsten der Sägematte AG auf der Liegenschaft. Das WOGENO-Projekt lehnt der Gemeinderat mit der Begründung ab, eine Sanierung käme zu teuer und würde die Mietzinse unverhältnismässig in die Höhe treiben. Er liess sich in einer Studie eine allfällige Renovation auf 3 Mio. veranschlagen, wobei es sich dabei um die teuerste Variante dieser Studie handelt.

1986
Projektwettbewerb zur Neugestaltung der Quartierhofliegenschaft. Auch der Verein stellt einmal mehr sein Projekt einer sanften Renovation unter MieterInnenbeteiligung gemäss WOGENO-Vorschlag vor, fällt aber selbstverständlich aus den Rängen. Prämiert wird der Vorschlag der Architekten Matti, Bürgi und Ragez.
In der ehemaligen Galerie "Neu Bern" findet eine Ausstellung über die Sanierung der Lorraine und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Quartierbevölkerung statt. Der Verein für eine lebendige Lorraine organisiert Informationsstände vor der Migros und vor den betroffenen Objekten über bauliche Veränderungen in der Lorraine.
Laufend werden zudem Wohnungen instandgestellt, Höfe begrünt, finden Quartiervollversammlungen statt, Flohmärkte, Quartierhof- und sonstige Feste werden veranstaltet, Communiques verabschiedet usw.

Einmal mehr hat es die Stadt beim Quartierhof verpasst, eine aktive Wohnpolitik zu betreiben. Statt von den PTT den Quartierhof zu kaufen, liess sie das als erhaltenswert eingestufte Gebäude an ein Privatunternehmen verschachern. Was mit den BewohnerInnen beim zu erwartenden Abbruch passieren wird, interessiert die Stadt nicht. Ein soziales Netz würde zerschlagen, das kaum mehr an einem andern Ort entstehen könnte. Im Namen des Profits werden in der Lorraine (und anderswo) Quartierstrukturen zerstört. Die einkommensschwache Bevölkerung, und dazu gehören auch die Quartierhof-BewohnerInnen, wird an den Stadtrand, in die Betonghettos abgedrängt, was für die Betroffenen Vereinzelung und Isolation bedeutet.

8.3. Fazit

Der Gemeinderat in der jetzigen Zusammensetzung setzt sich zuwenig für die Wohn- und Lebensqualität in den Quartieren dieser Stadt ein. Die Innenstadt als Shoppingcenter und Tourismusziel hat Priorität - die Quartiere tragen die negativen Auswirkungen dieser Bevorzugung.
Diese Stadt braucht einen Gemeinderat, der sich für die verschiedenen Anliegen der Bevölkerung einsetzt, insbesondere für diejenigen der hier lebenden und wohnenden Menschen - und speziell auch für die Interessen jener Leute, die keine Millionenpolster haben.

9. Nyffeler-Areal: Prinz Charles wäre empört!

Ueberbauungsplan Stockerenweg
Einstimmig hatte der Berner Stadtrat im August 1983 den "Ueberbauungsplan Stockerenweg" für das Geviert Breitenrainstrasse/Allmendstrasse/Schützenweg/Jägerweg genehmigt. Der Ueberbauungsplan war eine Reaktion auf verschiedene Baugesuche, welche die Baufirma Nyffeler AG zwischen 1977 und 1980 eingereicht hatte. Im Zusammenhang mit diesen Baugesuchen wurden nacheinander fünf Häuser abgerissen, in die nach Angaben des Bauinspektorates "seit Jahrzehnten nichts mehr investiert worden" sei. Sie hätten sich vor dem Abbruch deshalb auch in sehr schlechtem Zustand befunden.

Freifläche für Spielplatz
Hauptvorteil des Ueberbauungsplanes war die Ausscheidung einer Freifläche, auf der sich heute der beliebte Abenteuerspielplatz Schützenweg befindet. Im übrigen hat die Stadt ihren Handlungsspielraum nicht genutzt und einen substanzarmen Ueberbauungsplan ausgearbeitet. Der Regierungsrat bestätigte in seiner Antwort auf die Einsprachen gegen den Ueberbauungsplan, dass die Auflagen in bezug auf die Baugestaltung rudimentär seien und dass durchaus die Schaffung familienfreundlicher Wohnungen sowie Mindestanteile an subventionierten grossen und mittleren Wohnungen in die Sonderbauvorschriften hätten aufgenommen werden können. Schliesslich versuchte der Gemeinderat der Stadt Bern, die Bedenken der Einsprecher zu zerstreuen, indem er im Bericht zur vorliegenden Planung ausführte, dass deren Anliegen trotzdem Rechnung getragen werde: Die Gemeinde werde im Baubewilligungsverfahren eine gute städtebauliche Gestaltung verlangen.

Baugesuche
Zwischen November 1984 und Juni 1985 wurden drei Projekte der Firma Nyffeler AG für den Bau von Mehrfamilienblöcken mit insgesamt 138 Wohnungen publiziert.
Heimatschutz, SP Bern-Nord und Ueberparteiliches Komitee zur Erhaltung des Wohnquartiers Bern-Nord (UeKo) sowie einige Privatpersonen erhoben Einsprache gegen die Bauvorhaben, u.a wegen
- mangelhafter Gestaltung der Baukörper,
- ungenügender Besonnung von einem Drittel der Wohnungen,
- zu vieler Autoabstellplätze (insgesamt fast 200 Plätze).

In der Folge wurden an jedem der drei Projekte einige Retouchen angebracht, welche jedoch unbeholfen und phantasielos wirkten. Auch gegen diese revidierten Projekte wurden Einsprachen erhoben.
Am 27. Juni 1986 erteilte Stadtpräsident Werner Bircher, als Baubewilligungsbehörde der Stadt Bern, die erste Baubewilligung, welcher nach einem Monat die zwei andern folgten. Für den ersten Entscheid brauchte die Baubewilligungsbehörde - welche sich offenbar schwertat - nur zwei Monate, für die andern hingegen mehr als eineinhalb Jahre.

Beschwerde
Wo bleibt da die Logik? fragte das UeKo in seiner Baubeschwerde an die kanto-

nale Baudirektion, und weiter: "Für den 'normalsterblichen' betroffenen Quartierbewohner ist es kaum mehr möglich, in diesem Verwirrspiel die Uebersicht zu bewahren". Zu den Bauvorhaben meint die Beschwerde: "Die Gestaltung des Baukörpers erachten wir im Gegensatz zur Baubewilligungsbehörde als sehr mangelhaft. Kein ausgewiesener Architekt wird diesem Projekt eine genügende Note erteilen". Die gemeinderätlichen Versprechen betreffend der guten städtebaulichen Gestaltung werden in der Baubeschwerde des UeKos folgendermassen moniert: "Es kommt nun einem groben Vertrauensbruch gleich, wenn dieselbe Gemeinde nun für ein städtebaulich dermassen unbefriedigendes Projekt wie das vorliegende die Baubewilligung erteilt!"

Mitberichte

Die kantonale Baudirektion holte nun zur Beurteilung strittiger Beschwerdepunkte Mitberichte ein. Die Kommission zur Pflege der Orts- und Landschaftsbilder äusserte sich zum Projekt folgendermassen:

- "Eine Einordnung (der drei Bauvorhaben) ins Quartier- und Strassenbild ist nicht ersichtlich. Auf die vorhandenen Gestaltungselemente des Quartiers wird nicht reagiert.
- Als Gesamteindruck ergibt sich für die Neuüberbauung ein Inselcharakter ohne Beziehungen zu den Nachbarbauten.
- Statt einer (vorgeschriebenen) vertikalen Gliederung herrscht eine horizontale Schichtung vor (Crèmeschnitte): Fensterbänder, abwechselnd mit Betonbrüstungen".

Die Schlussbemerkung im Bericht lautet: "Das Projekt wird der städtebaulichen Situtation nicht gerecht. Die Randbedingungen des Ortes sind nicht genügend berücksichtigt. Die architektonische Gestaltung genügt den Qualitätsansprüchen an dieser Stelle nicht. Das kantonale Raumplanungsamt nahm zu weiteren Punkten wie folgt Stellung:

- Besonnung: Die Ostfassaden aller drei Bauvorhaben weichen mehr als 20° von der genauen Ostrichtung ab und gelten nach Art. 79, BauV 70 als nicht besonnt, d.h. von den insgesamt 138 Wohnungen sind deren 49 nicht besonnt!
- Minimale Fläche von Wohn- und Schlafräumen: Insgesamt 12 Schlafräume weisen eine Bodenfläche von weniger als 8 m^2 auf und sind nach Art. 80, BauV 70 und Art. 67, BauV 85 unzulässig.

In den erwähnten Mitberichten wurden also die Einwände des UeKo und des Heimatschutzes bestätigt.

Baubewilligungen annulliert

Am 5. August 1988 wurde mit Beschluss der kantonalen Baudirektion die von der Stadt Bern erteilten Baubewilligungen aufgehoben.

In der Zwischenzeit hat die Nyffeler AG das Ueberbauungsprojekt von einem Architekten überarbeiten lassen. Vor allem die äussere architektonische Gestaltung wurde bedeutend verbessert. Ansonsten lassen sich leider keine wesentlichen Aenderungen ausmachen. Entsprechende Einsprachen wurden eingereicht...

10. Kommen die Innenhöfe unter die Räder?

Mit Datum vom 6. November 1986 wollte eine Baugesellschaft am Birkenweg 40 im Nordquartier einen Garagentrakt für drei Fahrzeuge in einem Innenhof erstellen. Zu diesem Zweck wurde nur ein kleines (nicht publiziertes) Baugesuch gestellt.

Zusammen mit dem Ueberparteilichen Komitee hat die Vereinigung "Bern bleibt grün" gegen diese geheime Verbetonierung eines Innenhofes protestiert und eine Beschwerde beim Regierungsstatthalter I deponiert. Ueberraschenderweise gab uns diese Instanz Recht: Bei Bauvorhaben, welche ein öffentliches Interesse betreffen - und dazu gehören nun auch klar die Innenhöfe - , sei ein ordentliches Bauverfahren mit publiziertem Baugesuch durchzuführen, lautete die Antwort. Die Baugesellschaft handelte in der Folge auch danach.

Die postwendend erfolgte Einsprache von "Bern bleibt grün" und anderen Quartierorganisationen (u.a. Ueberparteil. Komitee und SP Bern-Nord) wurde von den Baubewilligungsbehörden der Stadt, unterschrieben von Stadtpräsident W. Bircher, am 30. September 1987 abgelehnt. Das Bauvorhaben, hiess es, entspreche den gesetzlichen Bestimmungen.

Dagegen wiederum reichte "Bern bleibt grün" bei der Kantonalen Baudirektion eine Baubeschwerde ein. Mit Beschluss vom 3. Mai 1988 wurde diese Beschwerde gutgeheissen. Dabei wurde den beiden hauptsächlichen Beschwerdegründen, nämlich der zonenfremden Nutzung der Garagen und der Beeinträchtigung des Innenhofes, vollumfänglich zugestimmt. Dabei wurde zum ersten Mal der im kantonalen Baugesetz etwas schwammige Begriff "wohnhygienisch wertvoller Innenhof" in einem Streitfall konkret definiert. Selbst wenn die Hofsituation nicht mehr intakt ist - was beim Birkenweg, auch nach Auffassung der kantonalen Baudirektion, der Fall ist - können gemäss dem gefällten Entscheid auch kleinere Innenhöfe eine wohnhygienische Funktion erfüllen im Sinne eines "Ortes der Begegnung und der Erholung und als nötiger Bewegungsraum für Kinder".

Sowohl mit dem Entscheid des Regierungsstatthalters wie auch mit demjenigen der kant. Baudirektion dürfte die Hürde für eine weitere Ueberbauung und Zerstörung von Innenhöfen bedeutend höher geworden sein.
Erstaunlich ist in diesem Zusammenhang, das - nicht zum erstenmal - höhere Instanzen angerufen werden müssen, wenn es darum geht, gesetzlichen Bestimmungen Nachachtung zu verschaffen. Allzurasch und allzu leicht werden heute immer noch Baugesuche gestellt und vom Bauinspektorat genehmigt, ohne dass die Auswirkungen z.B. auf die Umgebung, das Wohn- und Landschaftsbild in die Urteilsfindung einfliessen. Dabei sollten doch gerade die städtischen Behörden ein Interesse daran haben, durch eine konsequente Anwendung auch der übergeordneten Gesetze weitere Eingriffe in unsere Quartiere zu verhindern.

Die Tatsache, dass die Bestimmungen über den Schutz von Innenhöfen im neuen kantonalen Baugesetz weitergehen als in der Bauordnung der Stadt Bern, müsste nun Anlass sein, die städtischen Vorschriften (u.a. auch in dieser Beziehung) zu überarbeiten.

11. FussgängerInnenmassnahmen: Geit`s eigetlech no?

"Nützt's nüt, so schadt's nüt" oder "Ein Problem löst man am besten dort, wo es keines gibt", das müssen sich die Verantwortlichen in der Stadtverwaltung gesagt haben, als sie die harmlose Verzweigung Haldenstrasse/Grimselstrasse 1986 zur Fussgängergefahrenstelle erklärten und sich daran machten, mit dem Segen des Gemeinderates und der Unterstützung durch ein Ingenieurbüro das Trottoir für zwölftausend Franken um ein paar Meter zu verlängeren.

Was vielleicht auch als Zückerchen für die autoverkehrsgeplagten Fussgänger gedacht war, mochten allerdings einige Frauen aus dem Quartier nicht schlucken.

Aus eigener Erfahrung stuften sie den Fussgängerübergang als völlig ungefährlich ein und beschlossen, nachdem sie auch die Unterstützung der Verwaltung der betroffenen Siedlung gefunden hatten, das als Alibiübung und Verhältnisblödsinn erkannte Unternehmen der Verkehrsplaner zu verhindern. Nach vielen Telefonaten, Briefen, einer Unterredung mit einem Verantwortlichen, schliesslich gar mit einer Tatortbegehung war es dann soweit, dass das überflüssige Projekt als Planungsleiche begraben werden durfte.
Im Nordquartier gibt es echte Fussgängerprobleme, die dringend einer Lösung bedürfen. Es gibt seit 1983 auch einen zehnseitigen Katalog, in welchem Massnahmen zur Verbesserung der Situation der Fussgänger im Nordquartier aufgelistet sind.

Vielleicht sollten unsere Polizisten ihre Patrouillen wieder gelegentlich zu Fuss absolvieren, und auch unsern Politikern und Verkehrsplanern würden die Augen für die täglichen Gefahren aufgehen, wenn sie unser Quartier nicht nur im Auto durchfahren, sondern begehen würden.

Mit solcher Erfahrung ausgestattet, brauchten sie sich nie mehr Problemstellen aus den Fingern zu saugen.

12. Mitwirkung im Quartier: Bremse oder Antrieb?

Nachdem sich in den 70er Jahren gezeigt hatte, dass immer mehr Verkehrsvorlagen in der Stadt Bern verworfen wurden, beschloss der Gemeinderat im April 1980, im Nordquartier die Bildung einer Kommission zu veranlassen. Diese sollte das Quartier betreffende Verkehrsfragen vorberaten. Alle interessierten Gruppen sollten darin vertreten sein. Daraufhin bildete der Leist Bern-Nord einen Verkehrsausschuss mit der Absicht, diesen durch je ein Mitglied von UeKo und SP anzureichern und dann vom Gemeinderat anerkennen zulassen (UeKo: Ueberparteiliches Komitee zur Erhaltung des Wohnquartiers Bern-Nord). Dies scheiterte am Widerstand der beiden angesprochenen Gruppen. Daraufhin lud im Sommer 81 Planungsdirektor Hubacher (SVP) alle interessierten Gruppierungen zu mehreren Vorbereitungssitzungen ein. Dort setzten sich die bürgerlichen Vorstellungen in praktisch allen Punkten durch:

- Es wurde eine Arbeitsgruppe (ohne die Möglichkeit, die Behörden durch Beschlüsse zu verpflichten) gebildet statt einer Kommission. Sogar Gemeinderat Hubacher, selber Mitglied des Leistes Bern-Nord, hätte eine Kommission gewünscht.
- Die Arbeitsgruppe beschränkte sich auf die Behandlung von Verkehrsfragen.
- Uebervertretung der Leiste bei der Zusammensetzung der AGVN (Arbeitsgruppe Verkehr Bern-Nord, 1. Sitzung am 14.9.81): Leist Bern-Nord: 2 VertreterInnen Leist Lorraine-Breitenrain: 2 VertreterInnen, Altenberg-Rabbental-Leist: 2 VertreterInnen, UeKo: 2 VertreterInnen.
- Die im Stadtrat vertretenen Parteien FDP, SVP, CVP, EVP, NA, LdU, JB, POCH, DA, SP: je 1 VertreterIn.

  Im November 81 entstanden zwei Untergruppen:
- Arbeitsteam "Fussgänger" mit je einem Vertreter von CVP und Lorraine-Breitenrain Leist und einer Vertreterin der EVP.
- Arbeitsteam "Velo" aus je einem Vertreter von DA und SP.

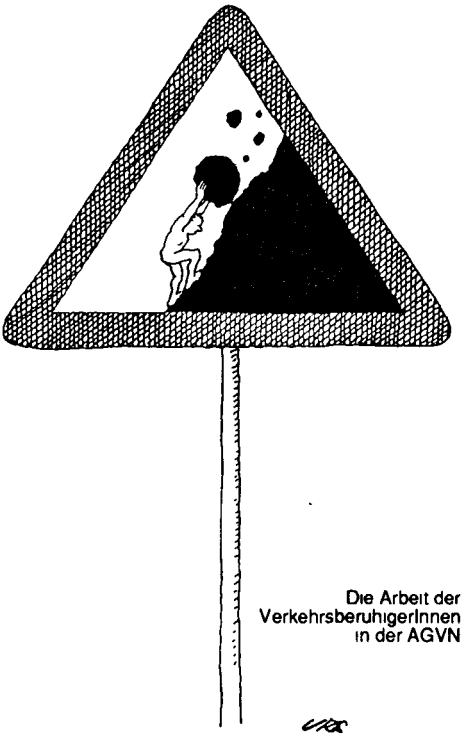
Es zeigte sich rasch, dass bei den Meisten wichtigen Fragen die AGVN in zwei Blöcke zerfiel:

- Bürgerlicher Block aus Leisten, FDP, SVP, CVP, NA und
- "grüner" Block aus UeKo, EVP, JB, DA, POCH, SP.

Beim LdU war die "Blockzugehörigkeit" wechselnd, je nachdem ob Herr Stauffer gerade Mitglied der NA oder des LdU war. Vor allem durch das stramme Einreihen der 6 (!) Leist-Vertreter in das bürgerliche Lager war dessen Mehrheit bei allen umstrittenen Fragen gesichert. Dank den vermittelnden Fähigkeiten von Präsident Hans Baumann (Leist Bern-Nord) ging die Arbeit trotzdem schlecht und recht voran. Am schnellsten kamen die Arbeitsteams vorwärts, so dass die AGVN Vorschläge zu einem Radfahrnetz (1982) und einen Massnahmenkatalog (Vgl. Kapitel 11) für Fussgänger (1983) verabschieden konnte.

Der plötzliche Austritt von Hans Baumann aus der AGVN aus beruflichen Gründen führte am 16.6.82 zur Wahl von Monika Notter (FDP) als Präsidentin. Damit wurde das Klima in der AGVN frostiger.

Das nächste Jahr war durch Treten an Ort gekennzeichnet.
Auch die bei den Sitzungen anwesenden Vertreter der Verwaltung spielten eher auf Zeit: statt beispielsweise mit dem Breitenrainplatz vorwärts zu machen, informierten sie immer wieder über ihre Lieblingsprojekte, z.B. das Parkhaus Guisanplatz. Ab Herbst 83 schien sich ein neuer Aufschwung anzubahnen, als das Nordquartier in "Zellen" aufgeteilt wurde, um die Massnahmen zur Verkehrsberuhigung "zellenweise" behandeln zu können. Immerhin hatte man es zwei Jahre lang geschafft, das Wichtigste, nämlich die flächenhafte Verkehrsberuhigung, nicht anzupacken. Es zeigte sich dann schnell, dass es sehr verschiedene "Zellen" gibt. Beispielsweise stiess man im (seltsamerweise zuerst behandelten) Gebiet Salem auf wenig Probleme. Gegen die Verkehrsberuhigung in schon ruhigen Quartieren hatte offenbar niemand etwas. In solchen Gebieten genügten denn auch eher "weiche" Massnahmen.
Ganz anders sah es in der Zelle zwischen Militärstr./Tellstr./Winkelriedstr./Stauffacherstr. aus (Sitzung vom 21.3.84). "Grüne" Vertreter schlugen hier "harte" Massnahmen (beispielsweise Diagonalsperren) vor, insbesondere bei der Militär- und bei der Rodtmattstrasse.
Diese beiden Strassen, welche - in Uebereinstimmung mit dem Verkehrskonzept 82 - zu reinen Quartierstrasse "degradiert" werden sollten, bildeten nun den Hauptstreitpunkt. Die bürgerliche Seite wehrte sich vehement dagegen, die beiden Strassen vom Durchgangsverkehr zu befreien. Sie wurde dabei von der Verwaltung unterstützt. Diese Schützenhilfe wiederum werteten die "Grünen" als Verrat am Verkehrskonzept 82, das ja von eben dieser Verwaltung ausgearbeitet worden war. Die erwähnten Mehrheitsverhältnisse brachten es mit sich, dass alle "grünen" Vorschläge zurückgewiesen wurden, ohne dass sich eine neue Gruppe fand, welche mit der Arbeit von vorne begonnen hätte. Damit erreichte die schon immer vorhandene Unzufriedenheit der "Verkehrsberuhiger" mit den "Bremsern" einen Höhepunkt: es wurde eine Aussprache mit Planungsdirektor Hubacher über die weitere Arbeit verlangt. Nach etlichen Verzögerungen fand diese am 15. August 84 statt, allerdings ohne Ergebnis. Die "Grünen" wollten nur unter veränderten Bedingungen (beispielsweise einem Abbau der Uebervertretung der Leiste) weiterarbeiten, das bürgerliche Lager wollte partout nichts ändern. In der Folge traten DA, EVP, JB, POCH, SP und UeKo aus der AGVN aus.



Die Arbeit der VerkehrsberuhigerInnen in der AGVN

Eine ausführliche Begründung für diesen Schritt publizierten sie in der Berner Tagwacht (TW) vom 29.8.84 (Kasten Seite 10) und im Quartieranzeiger vom 21.9.84.
Am 17. Oktober 84 gründeten die ausgetretenen Gruppierungen eine eigene Organisation, das Verkehrsforum Bern-Nord. Am 11. Januar stellte es sich in der TW vor.
Am 29. Januar 85 schrieb das Verkehrsforum dem im Dezember 84 neugewählten Bau- und Planungsdirektor Marc-Roland Peter (Nachfolger Hubachers, SVP) einen Brief, in dem es diesen um eine Besprechung über eine Zusammenarbeit mit der Verwaltung bat. In einer Empfangsbestätigung vom 14.2.85 stand: er wolle "die Anliegen des Quartierforums prüfen und sich anschliessend mit ihm in Verbindung setzen". Zu dieser "Verbindung" ist es allerdings bis jetzt (November 88) nicht gekommen. Dafür rügte Herr Peter an der Stadtratssitzung vom 30.5.85 das Verkehrsforum wegen seines Austritts aus der AGVN. Er war im Rahmen des Verwaltungsberichts darauf angesprochen worden, weshalb die Verwaltung eigentlich nur mit der AGVN, nicht aber mit dem Quartierforum zusammenarbeite. Damit verletzte Gemeinderat Peter die elementare Regel, vor einem Urteil in einem Konflikt beide Seiten anzuhören.
Da das neue Baugesetz die Mitwirkung der Bevölkerung in Planungsfragen zwingend vorschreibt, kam es im Sommer 85 zu zwei Umbenennungen:
- AGVN in Arbeitsgruppe Planung und Verkehr Nordquartier (AGPVN) und
- Verkehrsforum Bern-Nord in Quartierforum Bern-Nord.

Anlässlich der Namensänderung lud Frau Notter im Namen der AGPVN das Quartierforum (notabene auf offiziellem Papier des Stadtplanungsamtes, welches nicht informiert war) ein, zu den alten Bedingungen wieder einzutreten. Das Quartierforum protestierte, auch beim Gemeinderat, gegen diesen "Verwaltungsakt" und lehnte einen Beitritt ab.
Unterdessen hatte der Gemeinderat am 3. Juli 85 "Grundsätze zur Partizipation" verabschiedet, wonach nicht mit einzelnen Gruppen aus den Quartieren, sondern nur "mit allen Gruppen gemeinsam" verhandelt wird. In einem Schreiben vom 4.9.85 teilt der Gemeinderat den Quartierorganisationen mit, dass gemäss seinen "Grundsätzen" die Verwaltungsvertreter nicht mehr an den Sitzungen der AGPVN teilnehmen werden.
In der Stadtratssitzung vom 28.11.85 wurden Vorstösse der Stadträte Gruner, Zimmermann und Adank, welche die Einführung von Quartierversammlungen verlangten, abgelehnt. Damit zerschlugen sich die Hoffnungen auf einen Ausbau der Quartierdemokratie, welche der "Bericht Oetterli" geweckt hatte. Dieser Bericht erschien im Dezember 84, nachdem er vom Gemeinderat recht ungnädig behandelt und lange zurückbehalten worden war. Eine weitere Niederlage erlitt die Mitwirkungs-Idee 1986, als die Gemeindeinitiative "Mitwirken im Quartier" nicht zustande kam.
Einen neuen Anlauf nahm das Quartierforum, als es am 2. März 1987 den der AGPVN angehörenden Gruppierungen neue Vorschläge zur gemeinsamen Quartier-Mitwirkung unterbreitete (publiziert im Quartieranzeiger vom 11.3.87). Es war nötig, diesen Brief jeder einzelnen Gruppierung zu schikken, weil damals nicht bekannt war, ob die AGPVN überhaupt noch existierte. Als anfangs August 87 noch keine einzige Antwort eingetroffen war, schrieb

das Quartierforum am 6.8.87 einen "Mahnbrief" an die Mitglieder der AGPVN. Nun ging es rasch: Noch in der gleichen Woche traf eine positive Antwort von der AGPVN ein, mit dem Wunsch an den Gemeinderat, beide Gruppierungen zu einem Gespräch einzuladen. In einem Schreiben an beide Organisationen bestätigte der Gemeinderat, dass er von der beiderseitigen Bereitschaft zu Gesprächen Kenntnis genommen hatte. Die Präsidialdirektion werde die Sache prüfen. Bis heute (November 88) ist nichts mehr passiert.
Unterdessen hatten sowohl Bau- und Planungsdirektor Marc-Roland Peter als auch Polizeidirektor Marco Albisetti ihre eigenen "Grundsätze zur Partizipation" verletzt: Peter hatte, im Zusammenhang mit einer umstrittenen Bretterwand beim Spitalackerschulhaus, exklusiv die Meinung des Quartierleists eingeholt und Albisetti tat dasselbe anlässlich der Besprechung des Verkehrsdispositivs BEA 87.
In beiden Fällen waren die Verhandlungspartner eindeutig für das Nordquartier nicht repräsentativ. Eine diesbezügliche Interpellation von Stadträtin Marianne Jacobi vom 23.4.87 ist bis heute (Nov. 88!) nicht beantwortet.
Nebenbei: die Behandlungsfrist für die Beantwortung von Interpellationen beträgt gemäss Geschäftsreglement des Stadtrats 4 Monate!
Auf einen Brief des Quartierforums in der gleichen Sache ist bisher keine Antwort eingetroffen. Im November 87 erhielt das Quartierforum Zuzug, mit dem der frühere Verlust der EVP (Ende 1984) ausgeglichen werden konnte: Neu machte auch der Landesring (LdU) aktiv mit. Unterstützt wird das Quartierforum ebenfalls durch die PdA (seit 1985) und die Freie Liste (seit Januar 1988).

Aus Kreisen der AGPVN war zu vernehmen, dass deren Präsidentin, Monika Notter (FDP), im Oktober 87 zurückgetreten sei. Die nächste Meldung über die AGPVN stand dann im Quartieranzeiger vom 30.3.88: Am 21.3.88 sei Bruno Lüthi als neuer Präsident gewählt worden. Der bevorstehende Entscheid im Stadtrat über den Projektierungskredit für die Umgestaltung des Breitenrainplatzes dürfte zu dieser "Wiederbelebung" beigetragen haben.

Hat, aufgrund dieser Erfahrungen, die Mitwirkung der Quartierbevölkerung im Nordquartier überhaupt eine Zukunft? Wir glauben ja. Allerdings müssen die Folgerungen aus den hier geltenden speziellen Bedingungen gezogen werden. So ist kaum damit zu rechnen, dass sich die bürgerliche und die "grüne" Seite in den wichtigsten Fragen einigen können. Vor allem in der Verkehrspolitik ist, bei jeglichen Massnahmen, die Opposition von starken Minderheiten zu erwarten.
Wie die Mitwirkung der Bevölkerung auch aussehen wird, **eines darf nicht passieren:**
Dass z.B. eine notwendige Verkehrsberuhigungsmassnahme mit der Begründung fallen gelassen wird, die Quartierbevölkerung sei in dieser Frage gespalten.
Im Stadtrat werden wichtige Entscheide zuweilen mit einer einzigen Stimme Mehrheit getroffen. Es ist nicht einzusehen, weshalb auf Quartierebene plötzlich fast Einstimmigkeit verlangt werden soll, um eine Aenderung zu bewirken.

Das Beispiel Breitenrainplatz zeigt, dass in umstrittenen Fällen die Mehrheiten dort gesucht werden müssen, wo diese zuverlässig zu ermitteln sind: im Stadtrat oder, im Falle eines Referendums, beim Stimmvolk.

13. Refrain und Bilanz

Wer nach diesen 12 Kapiteln immer noch nicht glaubt, dass verstärkte Anstrengungen der städtischen Behörden zugunsten der Quartierbevölkerung dringend nötig sind, der kann in unserem während acht Jahren gewaltig angewachsenen Aktenberg Stoff für mindestens 10 weitere Kapitel finden. Wir erinnern im folgenden stichwortartig an zusätzliche grössere und kleinere Scheiben aus unserer "Lebensqualitätssalami", die entweder schon abgeschnitten sind oder für die im Moment die Messer gewetzt werden:

Abbruch der Schreinerei Künzi im Oktober 1981, nach einer Hausbesetzung. Nicht zu vergessen: der wunderbare, grosse Kastanienbaum an der Ecke Breitenrainstrasse/Elisabethenstrasse. Die Tafel, die monatelang vor dem Baum stand mit dem Text: "Der Kastanienbaum hat viele Freunde. Wir werden seinen Mord nicht dulden" hat leider nichts genützt.

Abbruch Tivoli in der Lorraine. Die danach gebaute Doppel-Einfahrtsrampe zur Auto-Einstellhalle könnte einen regionalen Hässlichkeitswettbewerb gewinnen.

Abbruch der alten Waffenfabrik an der Wylerringstrasse. Vorher gab es dort Wohnraum für Wohngemeinschaften, jetzt dehnt sich ein riesiger Pendlerparkplatz aus. Ist das "verdichtetes Bauen"?

Baubewilligung (17.8.87) für einen Werkhof der Losinger AG, unmittelbar neben dem Jugendtreff "Graffitti" mit 53 (!) Auto-Einstellplätzen. Das Erschliessungskonzept musste dank Baubeschwerde geändert werden!

Kleine Vergrösserungen der Verkehrsfläche (fast niemand hat's gemerkt!) an der Wankdorffeldstrasse und an der Ecke Bolligenstrasse/Schermenweg. In einem Fall auf Kosten des Trottoirs, im anderen Falle auf Kosten der Grünfläche. Baupublikationen: 3. März 87. An solcher "Verkehrspolitik der Tat" lassen sich die Ziele der Verkehrsplaner besser ablesen als an der üblichen "Verkehrspolitik der Worte". U.E. sind diese Ziele falsch.

Nach langen Verhandlungen mit der Stadtgärtnerei: rigorose Abholzung im "Kursaalwäldchen". Worüber wurde verhandelt?

Achtung! ein Baum! Ende März 87 wurden an der Ecke Tellstrasse/Rodtmattstrasse zwei prächtige Silberpappeln gefällt.
Begründung: die Bäume seien "gefährlich" gewesen.

Schon lange laufen Verhandlungen zwischen der Stadt und einer "Bauherrengemeinschaft Tennisanlage Wankdorf". Am 1. Juni 87 schlägt der "Bund" ein Loch in den dichten Informationsnebel, der diese Verhandlungen umgibt: Die Anlage soll auf die sog. "Bananenparzelle" (so genannt wegen ihrer Form zwischen Bahn und Schermenweg, heute dürfen dort noch Pferde weiden) zu stehen kommen.

Während der Vorarbeiten zum Bauklassenplan 86 hatte das Büro Aarplan viele bedenkenswerte Ideen zur Entwicklung des Nordquartiers und zur Information der Bevölkerung im Vorfeld der Volksabstimmung zusammengetragen. Viel zu vieles davon ist vom Stadtplanungsamt auf's Eis gelegt worden: Schade!

Die Breitenrainstrasse, schon jetzt eine Rennbahn, kann in Zukunft noch schneller befahren werden. Kürzlich wurden verschiedene Beschwerden gegen die Aufhebung von Rechtsvortritten bzw. Stoppstrassen abgewiesen.

Um- und Neubau beim Hotel Alpenblick an der Kasernenstrasse. Baupublikation: 16. Februar 88. Der Bau von 50 (!) ober- und unterirdischen Parkplätzen ist vorgesehen.
Besonders schlimm ist die Absicht, zur unterirdischen Einstellhalle eine neue Einfahrt zu bauen, obschon auf dem Nachbargrundstück schon eine solche existiert. Einsprachen sind hängig.

Die Berner Zeitung will am Nordweg 12 in drei Häusern Wohnungen in Büros umwandeln (Gesuch vom 3.8.88). Einsprachen hängig.

Sommer 88: kant. SVP und Bauernverband wollen ihren prachtvollen Garten an der Optingenstrasse 14 Parkplätzen opfern. Zitat Wahlslogan der städt. SVP: "Mir luege zu Bärn". Und wie!

In den letzten Jahren ist das Trottoirparkieren zu einer wahren Plage im Nordquartier geworden. Der ausführliche Artikel über dieses Thema im "Anzeiger für das Nordquartier" Nr. 17 (5. Oktober 88) stellt ein weiteres Kapitel unseres Schwarzbuchs dar.

Auch diese Liste könnten wir noch verlängern. Auffällig ist, dass die Probleme sich gerade in der letzten Zeit häufen. Die Meinungen, was für ein Quartier gut oder schlecht ist, gehen bekanntlich auseinander. Nachdem wir das **für uns** negative Konto mit einigem Nachdruck ausgebreitet haben, möchten wir auch auf die positiven Ereignisse der letzten Jahre hinweisen. So wird auch klarer, von welchen Werten wir ausgehen:

Schaffung des Quartierzentrums Breitsch-Träff (seit November 1980)

Bäume an der Herzogstrasse (seit Frühling 198[illegible])

Spielplatz Schützenweg

Veloweg Tellstrasse (letztes Teilstück)

Verkehrsberuhigung Spitalackerstrasse und Wylerfeldstrasse

Diverse Schulwegsicherungen

Zusätzliche Bäume an der Stauffacherstrasse, ein neuer Baum an der Scheibenstrasse

Sanierung Rodtmattstrasse mit neuen Bäumen.
BenützerInnenfreundliche Tramhaltestelle.

Verschiebung von Parkfeldern vom Trottoir auf die Fahrbahn

Mehr Platz für diverse Bäume (beispielsweise an der Gotthelfstrasse)

Jugendträff Graffitti

Massnahmen Wankdorffeldstrasse

Veloparkplätze Schärerstrasse.

Es ist zu betonen, dass in den meisten dieser Fälle die Initiative nicht von den Behörden ausging. Vielfach waren es aktive QuartierbewohnerInnen, die den Anstoss gaben.

Die Schlussbilanz möge jedeR LeserIn selbst ziehen!

Zeichenerklärung
Kirche
Post
Primar-, Sekundarschule
höhere Schule, Universität
Spital
Sportplatz
Schwimmbad
Archiv, Museum