

"Pilotstudie Länggasse"

Autor(en): **Hubacher, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme**

Band (Jahr): **37 (1980)**

Heft 9

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-781920>

Nutzungsbedingungen

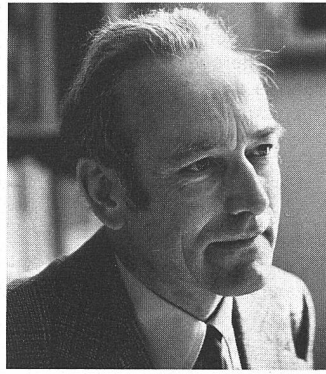
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



«Pilotstudie Länggasse»

Hans Hubacher, Gemeinderat

Mit dem Nutzungszonenplan aus dem Jahre 1975 einerseits, welcher – als Novum für schweizerische Verhältnisse – eine wirksame Sicherung gegen die übermässige Wohnraumverdrängung enthält, und der Bauordnung andererseits, welche vom Souverän 1979 beschlossen wurde, besitzt die Stadt Bern wertvolle Voraussetzungen für die Lenkung der baulichen Entwicklung.

Nutzungszonenplan und Bauordnung allein genügen jedoch nicht, um Wohnlichkeit zu garantieren. Verfeinerte planerische Instrumente und gezielte Massnahmen, wie zum Beispiel die laufenden Bemühungen zur Verkehrsberuhigung, sind zusätzlich nötig. Aus diesen Erkenntnissen heraus wurde das Länggassquartier ausgewählt, um neue Vorgehensweisen und Massnahmen für Quartierplanungen in der Stadt Bern zu entwickeln, ander zuzuwenden und zu testen. Dies unter anderem auch, weil in der Länggasse heute bereits eine Reihe wichtiger Probleme, wie vielfältige Nutzungskonflikte und besondere Verkehrsfragen der Lösung harren. Zudem bietet die Länggasse den Vorteil eines Quartiers mit vorwiegend natürlichen und klaren Abgrenzungen.

Mit der «Pilotstudie Länggasse» wird versucht, einen Weg zur Bewältigung von Nutzungskonflikten in den bestehenden Quartierstrukturen zu finden unter intensiver Mitarbeit der Bevölkerung. Diese Planung darf nicht Selbstzweck sein; sie darf sich auch nicht auf die Darstellung langfristig wünschenswerter Zustände beschränken oder gar in planerische Modelle pressen lassen; sie muss sich mit den aktuellen Sorgen und Nöten der Bevölkerung auseinandersetzen und brauchbare Lösungen bringen.

Mit der Eröffnung eines Quartierlokals wurden vorerst Möglichkeiten zur vermehrten Mitsprache der Bewohner geschaffen. Damit soll Gewähr geboten werden, dass die Massnahmen der Verwaltung mit den Bedürfnissen und den Gebrauchsvorstellungen der Bevölkerung in Einklang gebracht werden können.

Im Interesse des Länggassquartiers und seiner Bewohner hoffe ich, dass der auf vier Jahre befristete Versuch positiv ausfällt und spürbare Verbesserungen bringt. Er soll darüber hinaus Anregungen geben und Erfahrungen gestatten, welche auf andere Quartiere übertragen werden können.

Ein Quartier im Umbruch

*Ort: Bern, Länggassquartier
Zeit: Ende der siebziger, Anfang der achtziger Jahre, oder genauer:*

5 Minuten vor 12!

Zur Vorstellung des Quartiers lassen wir die Statistik sprechen. So schliessen wir allfällige persönlich gefärbte Übertreibungen und gefühlsbetonte Schilderungen aus: 17 102 Einwohner am 20. Februar 1979 (1/3 der Stadtbevölkerung) 8748 Wohnungen (1978) Länggasse, ein Wohnquartier.

1697 Kinder bis 15 Jahre (10%, städtischer Durchschnitt 14%) 59% der Haushalte sind 1- und 2-Personen-Haushalte. Länggasse, ein Wohnquartier für Erwachsene, Kinderlose.

Ende 1970 Altwohnungsbestand (vor 1947 erstellt) 69%

Ende 1978 Altwohnungsbestand (vor 1947 erstellt) 59% 360 Wohnungsabbrüche gegenüber 1051

Wohnungsneubauten zwischen 1970 und 1978, davon 802 neue Kleinwohnungen.

Länggasse, ein Quartier wird umgebaut und verdichtet.

3059 Personen sind zwischen 1971 und 1978 abgewandert. Länggasse, ein Quartier, das man verlässt?

10 149 Arbeitsplätze (1/10 der Stadt Bern)

Länggasse, ein Gewerbe-, Industrie- und Verwaltungsquartier.

1 Hochschule mit 6645 Studenten 2 Gymnasien mit 2250 Schülern 760 Berufsschüler und Seminaristen an verschiedenen Schulen

Länggasse, ein Universitäts- und Schulquartier.

3 Spitäler, 1 Tierspital, 2294 Katzen, usw. usw. usw.

Die Länggasse, ein typisches, zentrumnahes und im wesentlichen im letzten Jahrhundert besiedeltes Quartier, ist in ihrer Entwicklung an einem kritischen Punkt angelangt. Gestört ist das Muster der bisherigen menschlichen und wirtschaftlichen Beziehungen. An den Strassen wurden die Vorgärten entfernt; der Verkehr hat den Bewohnern die Strasse vor dem Haus geraubt; Kinderunfälle passieren oft. Der Baulärm von nebenan, der Abbruch wertvoller Häuser, das Verschwinden von Bäumen und Grünflächen, der Verlust von Quartierbeizen und Kleingewerbe und andere für den Bewohner ungünstige Veränderungen dauern an.

Ist die Situation ausweglos für die Bewohner, für Familien mit Kindern? Soll man sich anderswo eine Wohnung suchen, statt auf Verbesserungen zu hoffen?

Viele haben sich gewehrt, es kam zu Häuserbesetzungen, Demonstrationen und politischen Auseinandersetzungen. Noch ist unklar, ob die Bemühungen Erfolg haben werden, die Länggasse wohnlich zu erhalten.

Hoffnung für jene, die im Quartier geblieben sind. Umschwung der öffentlichen Meinung, neue Ansatzpunkte in der Stadtplanung, und die Geburt der «Pilotstudie Länggasse»

Bis in die Zeit der frühen siebziger Jahre konnten Mahner, welche die Verschlechterung ihrer Umweltbedingungen mit Unbehagen feststellten und nach wirksamen Abhilfen verlangten, auf wenig Unterstützung hoffen. Dies ändert sich rasch nach Ereignissen wie zum Beispiel der Ölkrise von 1973, der Veröffentlichung der Studien des «Club of Rome» oder der Giftkatastrophe von Seveso. Schlagartig wurde einer breiten Öffentlichkeit bewusst, dass die Vorräte an Energie und Rohstoffen begrenzt sind.

Der Raubbau an den natürlichen Voraussetzungen, an der geschaffenen und gebauten Umwelt und schliesslich am Menschen selbst wurde nicht mehr unwidersprochen hingenommen. Dies kam unter anderem auch in der Ablehnung der Stimmbürger bei Sachvorlagen und in der Bildung von Bürgerinitiativen zum Ausdruck.

Den in Politik und Verwaltung Verantwortlichen wurde klar, dass Erfolge nur dann zu erwarten sind, wenn den neuen Erkenntnissen mehr oder weniger Rechnung getragen wird. Unter dem Druck der Ereignisse wurden bereits vor einigen Jahren Schritte unternommen, welche der Zerstörung der Lebensqualität in den Quartieren entgegenwirken sollten. Am 8. Juni 1975 wurde der Nutzungszonenplan von den Stimmbürgern angenommen. Dieser Plan, welcher Art und Verteilung der zulässigen Nutzungen regelt, soll das Vordringen von Büros in Wohngebiete bis zu einem gewissen Grad unterbinden. Mit der am 20. Mai 1979 vom Volk beschlossenen neuen Bauordnung der Stadt Bern wurde jene von 1955, welche auf hemmungsloses Wachstum ausgerichtet war, ersetzt. Die neue Bauordnung enthält viele wichtige Verbesserungen, wie beispielsweise den Baumschutz, den Schutz von Vorgärten, die Bestandesgarantie oder die Möglichkeit, bei bestehenden Bauten den Dachstock auszubauen. Die für Neubauten zulässigen Masse lassen jedoch auch mit der neuen Bauordnung vielerorts grosse Nutzungsreserven offen. Dort, wo die Leute noch in ihren eigenen Häusern wohnen und diese schätzen und pflegen, da passiert in der Regel nichts. In den übrigen Fällen ist die Gefahr gross, dass sich die Grundeigentümer nach rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten verhalten. Ein maximaler Ertrag wird oftmals nur dann erreicht, wenn die noch nicht voll ausgenutzten Liegenschaften neu überbaut werden. Aus diesem Grund werden nach wie vor Häuser, die sehr gut bewohnbar sind und von ihren Mietern geschätzt werden, abgebrochen und durch Neubauten ersetzt.

Die bisherigen planerischen Massnahmen konnten nur für einen Teil der Probleme Lösungen bringen. Einen weiteren Akzent setzte der Gemeinderat, als er 1978 in den Zielsetzungen zur Stadtentwicklung klar zum Ausdruck brachte, dass als Basis der Planung die Erhaltung und Verbesserung des heute bestehenden Stadtgefüges im Vordergrund zu stehen habe. An seiner Sitzung vom 2. Mai 1979 erteilte der Stadtrat den Auftrag zur Durchführung der «Pilotstudie Länggasse» und bewilligte einen Kredit von Fr. 270 000.—. Damit gab er grünes Licht für ein Planungsverfahren, das sich durch folgende Besonderheiten auszeichnet:

- Die «Pilotstudie Länggasse» soll nach kurzer Zeit für die Bewohner spürbare Verbesserungen bringen. Keine langfristig anzustrebende «Endzustände», welche durch Prognosen und mathematische Modelle untermauert werden, sollen geplant werden, sondern, von aktuellen Problemen ausgehend, werden Lösungen für heute und morgen angestrebt.

- Unter der Zielsetzung eines möglichst günstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses werden nicht allgemeine Untersuchungen durchgeführt. Es wird vielmehr versucht, an besonders erfolgversprechenden Stellen gezielte «Tiefenuntersuchungen» anzustellen. Wirkung geht vor Vollständigkeit.

- Allen Betroffenen sollen Möglichkeiten geboten werden, sich an der Planung zu beteiligen. Sie sollen für ihre nähere Umgebung interessiert werden, über ihre Probleme reden können. Ein Quartier, das leben soll, muss von seinen Bewohnern getragen werden.

- Die Mauer zwischen Verwaltung und Bevölkerung soll abgebaut werden.

Zur Organisation der «Pilotstudie Länggasse». Wie die Mauer zwischen Bevölkerung und Verwaltung abgebaut werden soll

Wer auf das abgebildete Schema eingeht, könnte vorerst annehmen, dass es sich hier um eine durch und durch übliche Projektorganisation handelt. Projektleiter der «Pilotstudie Länggasse» ist der Stadtplaner. Ihm stehen je ein Koordinator für die Projektstudien und die Gespräche mit der Bevölkerung zur Seite. Jede Projektstudie wird von einem Sachbearbeiter des Stadtplanungsamtes geleitet und entweder durch die Verwaltung oder durch ein privates Planungsbüro bearbeitet.

Das Besondere an der «Pilotstudie Länggasse» ist, dass sich mit den meisten Projektstudien auch bevölkerungsseitig sogenannte Ak-

tionsgruppen befassen. Neu und ungewohnt ist, dass sich die Vertreter der Verwaltung (Stadtplaner, Koordinatoren, Leiter von Projektstudien) und Sprecher der Aktionsgruppen regelmässig treffen, in der Projektgruppe. Zur Betreuung und als Bindeglied zwischen Verwaltung und Bewohner wurde ein Gemeinwesenarbeiter angestellt, der sein Büro im Quartier, im Quartierlokal eingerichtet hat. Hier können auch die regelmässigen Kontakte zwischen den Sachbearbeitern der Projektstudien einerseits und den Aktionsgruppen andererseits stattfinden. Etwas ungewohnt erscheint der breite Informationsfluss von der Verwaltung zu den verschiedenen Aktionsgruppen.

Die Projektgruppe – Informationsbörse und Nahtstelle zwischen Verwaltung und Quartierbewohnern

Die Projektgruppe trifft sich alle zwei bis drei Monate. Teilnahmeberechtigt sind neben der Verwaltung und den Vertretern der Aktionsgruppen auch Einzelpersonen, die sich aktiv mit Quartierproblemen beschäftigen. Die Projektgruppe ist eine Informationsbörse und, abgesehen von Beschlüssen zur Geschäftsordnung, werden keine Entscheide gefällt. Sie arbeitet nicht direkt an Quartierfragen, sondern leistet allenfalls den oft isoliert arbeitenden und teilweise unerfahrenen Aktionsgruppen Unterstützung.

An der Projektgruppensitzung erfahren die Quartiervertreter Einzelheiten über wichtige Bauvorhaben, Bau- und Veränderungsabsichten von Universität und Spitälern, Neues zur Verkehrsplanung usw. Die Verwaltung hat Gelegenheit, aktuelle Bedürfnisse und Probleme der Bevölkerung frühzeitig zu erkennen.

Nicht zu übersehen ist aber die Tatsache, dass die bisherigen, etablierten Entscheidungsabläufe nach wie vor Gültigkeit haben und dass die Quartiervertreter im Rahmen der «Pilotstudie Länggasse» keine formellen Rechte haben.

Die Aktionsgruppen – Triebkräfte der «Pilotstudie Länggasse» im Quartier

Unter Aktionsgruppe versteht man jede Gruppe oder Einzelperson aus der Bevölkerung, welche an einem planerischen oder planungsnahen Aufgabenbereich arbeitet und die «Pilotstudie Länggasse» durch Teilnahme an den Projektgruppensitzungen anerkennt und unterstützt. Die Aktionsgruppen entscheiden selbständig über ihre Tätigkeit und sind selbstverantwortlich. Jede Aktionsgruppe kann direkt an die Verwaltung gelangen. Die Art der Zusammen-

arbeit zwischen Aktionsgruppen und Verwaltung wird durch die Beteiligten geregelt. Zurzeit arbeiten folgende Organisationen und Gruppierungen im Rahmen von Aktionsgruppen an quartierplanerischen Problemstellungen:

- Aufgabenhilfe Länggasse
- Arbeitsgruppe Länggass-Schulen
- Bern bleibt Grün Länggasse
- Bewohner Erlachstrasse
- Demokratische Alternative Länggasse
- Elterngruppe Länggasse
- Freisinnig-demokratische Partei Länggasse
- Junges Bern Länggasse
- Kirchgemeinde Paulus (ref.)
- Kirchgemeinde Dreifaltigkeit (kath.)
- Kindergartenverein
- Kulturgruppe Länggasse
- Länggass-Leist (Quartierverein)
- Poch Länggasse
- Sozialdemokratische Partei Länggasse
- Schweizerische Volkspartei Länggasse
- Aktionsgruppe Velowege
- Gruppen für wohnlichere Blumenstein- und Länggass-Strasse
- Bewohner
- Bühlstrasse–Finkenhubel
- Spielplatzgruppe Seidenweg
- Wohnstrasse Hallerstrasse
- Wohnstrasse Wachtel-, Drossel-, Distelweg
- verschiedene Einzelpersonen

Mit 21 Teilstudien werden schwerpunktmässig akute Probleme angepackt

Im Sommer 1979 wurden die zu behandelnden Problemkreise beschrieben. Das Stadtplanungsamt legte die Untersuchungsziele der Projektstudien und den Einsatz der Mittel vorläufig fest. Im folgenden wird über jene Projektstudien berichtet, welche in der Zwischenzeit bereits Ergebnisse gezeigt haben:

Baustrukturuntersuchung II Raum Bühlstrasse–Finkenhubel (oder Die Grenzen der Stadtplanung)

Diese Projektstudie wurde ausgelöst durch den Anruf eines besorgten Anwohners, welcher Häuseraufkäufe in seiner näheren Umgebung festgestellt hatte und befürchtete, Abbrüche und massstablose Neubauten ständen bevor.

Der Charakter des um die Jahrhundertwende erbauten Quartiers wird geprägt durch massstäbliche, von Mauern, Zäunen und Hecken klar umgrenzte Strassenräume und zwei- bis viergeschossige Wohnbauten mit Vorgärten und zum Teil grossen, terrassierten und baumbestandenen Gärten. Der engere, gefährdete Bearbeitungsbereich (4863 m²) umfasst sieben einfache, mit Schindeln verkleidete Mehrfamilienhäuser,



Zu viele wertvolle Situationen werden...

ein Einfamilienhaus und ein Chalet. Fast alle Wohnungen haben einen direkten Ausgang zum Garten. Die meisten Gärten werden intensiv genutzt, während die bekiesten Vorgärten im Strassenlärm nicht mehr bewohnbar sind.

Die Projektstudie verfolgte das Ziel, die städtebaulichen Werte und ihren Nutzen für die Bewohner zu erfassen, abzuklären, ob das Quartier erhalten werden kann, ob Bauten ohne Schaden für das Quartier ausgewechselt werden können und wie den Betroffenen eine Mitsprache gesichert werden kann. Folgende vorläufige Ergebnisse liegen vor:

- Die von ihren Besitzern bewohnten Häuser sind in gutem Zustand, da die notwendigen Unterhaltsarbeiten laufend gemacht wurden und erhebliche Komfortverbesserungen vorgenommen wurden. Die übrigen Häuser wurden zum Teil erheblich vernachlässigt. Trotzdem wäre bei allen Häusern eine Renovation durchaus möglich.

- Trotz der notwendigen Renovationen ergäben sich Mietzinse, welche für die meisten Mieter tragbar wären, sofern nicht die Grundstücke zum Marktwert (ca. Fr. 600.— bis Fr. 800.— je m²) mitverzinzt werden müssten. Dies ist jedoch spätestens dann der Fall, wenn Verkäufe vorgenommen werden. Zudem möchten die neuen Eigentümer natürlich den grösstmöglichen Ertrag, welcher bei einem Neubau zu erreichen ist.



und durch unwirtliche Umgebungen ersetzt

(Bilder Wehrlin).



Die Häuser an der Bühlstrasse sollen verschwinden. Es besteht die Gefahr, dass sie durch massstablose Neubauten ersetzt werden (Bilder Stadtplanungsamt, Wehrlin).

● Gemäss Bauklassenplan sind im betreffenden Gebiet dreigeschossige, höchstens 70 m lange Gebäude zulässig. Damit sind baurechtlich Neubauten möglich, welche den Quartiercharakter erheblich stören und zu einer Auflösung der räumlichen Qualitäten führen.

● Die Häuser haben keinen denkmalschützerischen Wert. Die Stadt hat keine rechtlichen Grundlagen, um Abbrüche und Neubauten in diesem Gebiet zu verhindern. Hingegen kann das öffentliche Interesse geltend gemacht werden, die Neubauten den städtebaulichen Spielregeln des Quartiers unterzuordnen. Dies müsste durch den Erlass eines Überbauungsplanes mit Sonderbauvorschriften geschehen.

● Ein «Einfrieren» der heutigen Situation könnte die Stadt durch gezielte Liegenschaftskäufe erreichen. Diese Möglichkeit wird zurzeit durch die städtische Liegenschaftsverwaltung geprüft.

Im besten Fall kann wahrscheinlich gelingen, den städtebaulichen Charakter einigermaßen zu erhalten. Die Stadt kann aber durch baurechtliche Massnahmen nicht verhindern, dass günstige Wohnungen verschwinden, die heutigen Bewohner vertrieben werden und ein Netz nachbarlicher Beziehungen zerstört wird. Die Bewohner hatten grosse Hoffnungen in diese Projektstudie gesetzt. Um so enttäuschter sind sie nun, wo klar wird, dass Lebensraum durch die Stadt nicht geschützt werden kann.

Inzwischen wurde eine Liegenschaft verkauft.

Die bisherigen Ergebnisse der Projektstudie geben zwar Anlass zu Enttäuschung, aber auch zu neuer Hoffnung. Den schwerlich zu verhindernden Häuserabbrüchen an der Bühlstrasse stehen immerhin die Aufhebung von zwei Strassenstücken und deren Umwandlung in Spielplätze sowie die bevorstehende Einrichtung des Radwegnetzes gegenüber.

Wohnstrassen und Spielstrassen – das Recht der Bewohner auf ihre Strasse

Wohnschutz- und Verkehrsberuhigungsmassnahmen werden heute auch in Bern von breiten Bevölkerungskreisen gefordert. Der Stadtverwaltung sind bereits über 20 entsprechende Begehren eingereicht worden. Die Notwendigkeit solcher Massnahmen ist unbestritten. Doch können ausländische Modelle nicht unbesehen übernommen werden. Noch bestehen rechtliche Unklarheiten, und die Verwaltung braucht Zeit, um die Zuständigkeit zu regeln. Weitere Fragenkomplexe, wie die Mitsprache der Anwohner, Regelungen über Verteilung der Erstellungskosten und den Unterhalt sind noch ungelöst. Damit in Bern möglichst umfassende Erfahrungen gemacht werden können, beschloss der Gemeinderat am 13. Februar 1980, vorläufig zwei Strassen zur Teilnahme am Wohnstrassenversuch des Bundes anzumelden, in zwei

Gebieten Versuche mit einfachen Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu unternehmen, ein Vorgehen für Realisierungen festzulegen, geeignete Kostenteiler zu finden und weitere geeignete Objekte auszuwählen.

Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass die Durchführung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen nur dann gelingt, wenn sie von einer deutlichen Mehrheit der betroffenen Anwohner und Grundeigentümer gewünscht werden. Die Initiative der Betroffenen ist deshalb zu fördern. Sie sind nach Möglichkeit in die Planung und Realisierung einzubeziehen. In Bern werden Strassen erst aufgrund von Eingaben der Bevölkerung durch die Verwaltung ausgewählt. Bei der Behandlung entsprechender Eingaben wird wie folgt vorgegangen:

1. Die Begehren werden so rasch wie möglich im Rahmen eines Informationskontaktes zwischen der neugeschaffenen Arbeitsgruppe der Stadtverwaltung und den Initianten grob geprüft (Vorabklärung).
2. Einer näheren Zweckmässigkeitsprüfung werden nur solche Begehren unterzogen, die von einer klaren Mehrheit der direkt betroffenen Anwohnerschaft nachweislich unterstützt werden.
3. Eine Weiterbehandlung einzelner Projekte kommt nur in Frage, wenn keine Konflikte mit überge-

ordneten Absichten der Verkehrsplanung bestehen.

4. Bei der Wahl der geeigneten Massnahmen werden die Bedürfnisse und Wünsche der betroffenen Anwohner nach Möglichkeit berücksichtigt.

5. Die Kosten der verschiedenen, im Einzelfall möglichen Massnahmen werden von Fall zu Fall ermittelt. Über die auszuführende Variante und den Kostenteiler wird aufgrund einer Kosten-Nutzen-Abklärung entschieden.

SP, FdP, Junges Bern, Poch, Stadtplanungsamt und ein Ingenieurbüro, das auch schon Autobahnen projektiert hat, setzen sich für sichere Radwege im Quartier ein.

Das Fahrrad, umweltfreundlichstes Verkehrsmittel und energiesparendste Fortbewegungsart des Menschen, erlebt zurzeit einen unerhörten Aufschwung. Allerdings ist das Radfahren in der Stadt zu einem abenteuerlichen und gefährlichen Unterfangen geworden. Der Gemeinderat hat deshalb bereits 1973 die Planungsdirektion beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Polizeidirektion ein möglichst zusammenhängendes Radfahrnetz über die ganze Stadt Bern zu entwickeln. Mit der Realisierung von bisher 6 Velorouten in den Stadtteilen Mattenhof und Kirchenfeld wurden erste Schritte getan. Im Stadtteil Länggasse/Felsenau wurden die Planungsarbeiten zwar bereits 1976 an die Hand genom-

men, allerdings aus verschiedenen Gründen nicht weitergeführt. Die «Pilotstudie Länggasse» gab den Anstoss, die Planungsarbeiten für ein Radfahrnetz im Stadtteil Länggasse/Felsenau gezielt weiterzuführen. Unter Mithilfe des bereits früher beigezogenen Ingenieurbüros arbeitete das Stadtplanungsamt einen Entwurf aus, welcher Ende September 1979 vorlag. Unabhängig von den Studien des Stadtplanungsamtes erarbeiteten verschiedene Gruppen aus dem Stadtteil ebenfalls Veloroutenvorschläge. Diese Vorschläge, die entweder auf einer allgemeinen Umfrage oder auf einer gezielten Untersuchung bevorzugter Velofahrstrecken von Schülern beruhen, konnten in der «offiziellen» Planungsarbeit berücksichtigt werden.

Im Anschluss an eine Projektgruppen-sitzung, an der über den Entwurf des Stadtplanungsamtes orientiert wurde, bildete sich spontan die «Aktionsgruppe Velowege». Sie setzt sich aus Mitgliedern unterschiedlicher Parteien und Gruppen aus dem Stadtteil Länggasse/Felsenau zusammen, die zum Teil früher bereits eigene Vorstellungen entwickelt hatten. Die «Aktionsgruppe Velowege» und die Sachbearbeiter der Verwaltung bereinigten den Entwurf in gemeinsamer Arbeit, wobei noch verschiedene Vernehmlassungen nötig waren. Heute liegen bereinigte Pläne vor, und die Arbeit wird in absehbarer Zeit zum angestrebten Ziel führen. Bereits liegt ein Antrag mit konkreten Massnahmen an den Gemeinderat zuhanden des Stadtrates vor. Wenn alles gut geht, können die vorgeschlagenen Massnahmen zugunsten der Rad-

fahrer noch in diesem Jahr verwirklicht werden.

Die «Pilotstudie Länggasse» nach einem Jahr

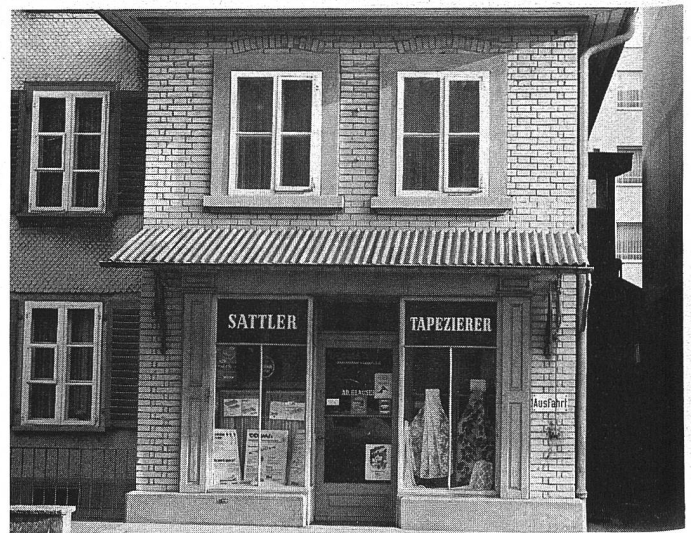
Genügen die eingesetzten personellen und finanziellen Mittel und die rechtlichen Möglichkeiten, um sozusagen 5 Minuten vor 12 Uhr einen Umschwung zu erreichen, oder werden jene Kräfte überwiegen, welche das Länggassquartier zu einem Ort machen, wo man sich lieber nicht aufhält? Erfüllen sich die Hoffnungen der Politiker, der Verwaltung und der Bewohner, dass ein kleines Wunder möglich ist, wenn das gemeinsame Ziel mit vereinten Kräften verfolgt wird?

Die «Pilotstudie Länggasse» soll vorläufig vier Jahre dauern. Ein Erfolg hängt bis zu einem gewissen Grad davon ab, wie weit Verwaltung und Bevölkerung zu offenen Gesprächen und sachlicher Zusammenarbeit bereit sind. Gleichzeitig muss der politische Weg auf städtischer Ebene geebnet werden, um die nötigen Kredite für die Verwirklichung der nötigen Massnahmen auszulösen. Das kann aber nur dann geschehen, wenn die «Pilotstudie Länggasse» von einem grossen Teil der Quartierbevölkerung getragen wird. Viele Menschen, die in der Länggasse wohnen, opfern einen Teil ihrer Freizeit, um im Rahmen einer Aktionsgruppe, bei der Betreuung des Quartierlokals oder bei Vorarbeiten zu Veranstaltungen ihren Beitrag zu leisten. Diese Menschen glauben, dass ihre Arbeit dem Quartier zum Nutzen gereicht. Sie sind auf die Unterstützung von uns anderen, noch Zögernden, angewiesen. Es gibt viel zu tun – packen wir es an.

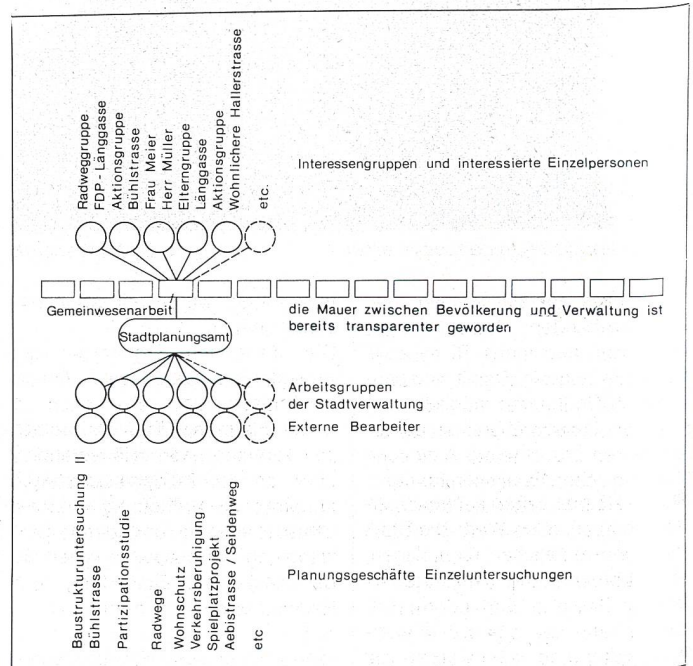
Die Ausstellung «Grau 80 – die Zukunft unserer Quartiere»

Im Rahmen der «Grün 80» wurde vom 30. Mai bis zum 18. Juni 1980 die Ausstellung «Grau 80 – die Zukunft unserer Quartiere», welche von Martin Weiss und Peter Lanz konzipiert wurde, gezeigt. Die Initiative für diese Ausstellung ging vom Hochbauamt der Stadt Zürich aus. Die Städte Basel, Bern, Biel, Gené, Luzern, Schaffhausen, St.Gallen, Winterthur und Zug. Die erwähnten Städte, welche neben einer allgemeinen Ausstellung noch besondere Themen aus ihrem Bereich darstellten, haben die Ausstellung finanziell getragen. Als Ausstellungskatalog erschien das «Handbuch für Quartierverbesserer», welches im Ex-Libris-Verlag erschienen ist und Fr. 20.– kostet.

Die Stadt Bern entschloss sich, die «Pilotstudie Länggasse», eine neuartige Quartierplanung, vorzustellen. Zu diesem Zweck wurde eine Broschüre in der Form einer Landeskarte 1:25000 erarbeitet. Bearbeiter: Reinhard Morscher (Konzept und Gestaltung), Ueli Laedrach (Konzept, Texte), Daniel Reist (Leitung), Matthias Wehrin (Konzept, Texte), Willy Bachmann und Hanspeter Tschopp (Kartographie). Ferner wurden Textbeiträge von Peter Rytz (Wohnstrassen und Spielstrassen) sowie Hansruedi Wymann (Radfahrnetz) verwendet. Interessenten können solche Broschüren beim Stadtplanungsamt Bern, Schwarztorststrasse 9, 3007 Bern, bestellen. Text und Bilder dieses Artikels wurden der erwähnten Broschüre entnommen.



Die Pilotstudie will im Quartier ein wirtschaftliches und menschliches Beziehungsnetz erhalten (Bild Stadtplanungsamt).



Organisation «Pilotstudie Länggasse».



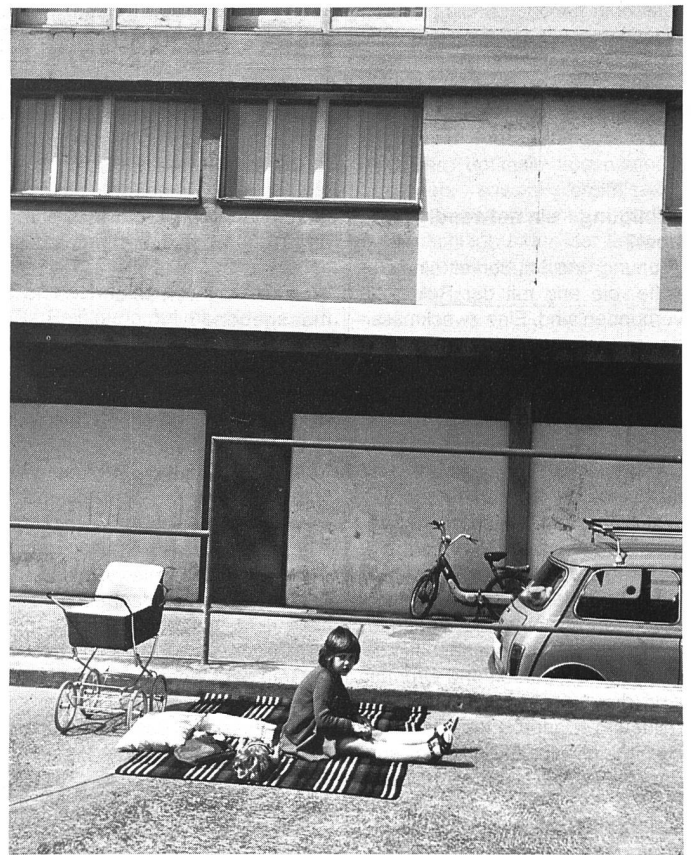
Abbrüche und Neubauten haben zu offensichtlichen Verschlechterungen im Quartier geführt (Bild Wehrin).



Wohnstrassenprojekt der POCH für die Hallerstrasse (Bild Stadtplanungsamt).



Gesellschaftsstrasse um die Jahrhundertwende.



Zuviele wertvolle Situationen werden zerstört und durch unwirtliche Umgebungen ersetzt (Bild Wehrlin).



Dieser Teil der Aebi-Strasse wurde zugunsten eines Spielplatzes aufgehoben (Bild Stadtplanungsamt).