

Dienstag, 9. Februar 1988

STADT BERN

23

NEUES GESTALTUNGS-PROJEKT

# Kleine Allmend ohne wetterfeste Parkplätze

**Erfolgt die Neugestaltung der Kleinen Allmend ohne die umstrittenen 3500 wetterfesten Parkplätze? Nachdem die Opposition dagegen immer grösser wurde, musste die Stadtgärtnerei ihr Fünfmillionen-Projekt von 1986 neu überarbeiten.**

Im Jahre 1979 hatte der Stadtrat mit einer Motion Käsermann (SP) den Gemeinderat beauftragt, eine Neugestaltung der Kleinen Allmend vorzulegen. Nach jahrelanger Verzögerung der Planungsarbeiten war es dann im August 1986 so weit: An einer Versammlung der Burgfeld-Bewohner stellte Stadtgärtner Franz J. Meury das 4,8-Millionen-Projekt vor: nebst Bereichen für Familiengärten, einem Rasenspielfeld und einer leichten Hügelaufschüttung entlang dem Schermenweg (Lärmschutz) dominierten im Projekt die 3500 wetterfesten Parkplätze, die dank teurer Drainage (Entwässerung) den BEA-Gästen auch bei regnerischem Wetter zur Verfügung stehen sollten.

Um dieses Projekt, dessen Kosten knapp die obligatorische Volksabstimmung umgehen würden, wurde es seit August 1986 merkwürdig still. Dies, obwohl geplant war, die Vorlage noch im Herbst 1986 dem Gemeinderat und anschliessend dem Stadtrat vorzulegen.

## Opposition immer grösser

Was seither aber nicht still, sondern immer lauter wurde, war die Opposition gegen dieses Projekt. Hatten die Burgfeldbewohner in einer Konsultativabstimmung – trotz schweren Bedenken wegen zusätzlichem Verkehr – noch zögernd zugestimmt, bildete sich kurz darauf ein breit abgestütztes Gegnerkomitee. Dieses Komitee für eine autofreie Allmend (vgl. Kasten) begrüsst die Neugestaltung der Kleinen Allmend ohne die umstrittenen 3500 wetterfesten Parkplätze.



Seit Jahren plant die Stadtgärtnerei Bern eine Neugestaltung der Kleinen Allmend. Auf eine Drainage und damit 3500 wetterfeste Parkplätze soll möglicherweise verzichtet werden, nachdem sich aus den umliegenden Quartieren starke Opposition gegen das Projekt bemerkbar machte. (Bild: Michael Schneeberger)

doch in einem Brief an den Gemeinderat vom Februar 1987 vehement gegen die geplante Drainage für Autoabstellplätze: «Nachdem die BEA-Parkierung auf der Kleinen Allmend bisher immer etwas Provisorisches an sich hatte, wirkt die von Ihnen vorgeschlagene definitive Lösung wie eine kalte Dusche.» Das Komitee forderte statt dessen einen Verzicht auf diese wetterfesten Parkplätze und einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs für BEA-Besucher.

Als auch nach einem Jahr noch keine gemeinderätliche Antwort eingetroffen war, doppelte das Quartierforum als Mitgliedorganisation des Komitees nach: In einem Brief vom 24. Januar 1988 wurde nun auch mit Besorgnis auf die Entwicklung der Grossen Allmend hingewiesen.

Die Opposition gegen dieses Projekt und die befürchtete Zunahme des Verkehrslärms besteht nicht nur innerhalb des «Komitees für eine autofreie Allmend». Seit Jahren wehren sich beispielsweise auch die Bewohner des angrenzenden Schermenweges gegen den Verkehrslärm. Ende 1987 wurde dann eine von über 300 Anwohnern unterschriebene Petition dem Gemeinderat eingereicht. SP-Stadtrat und Schermenwegbewohner Werner Scherz: «Wir sind von der Haltung des Gemeinderates unbefriedigt. Diese Drainage ist schon aus finanziellen Gründen ein wahnsinniges Projekt. Die Meinung im Quartier ist, dass das Projekt ohne Drainage ausgeführt werden sollte.» Scherz könnte sich gut vorstellen, dass ge-

ferendum ergriffen würde, falls es vom Stadtrat abgesegnet würde. Dann hätte das stadtbernerische Stimmvolk das letzte Wort.

## Referendum geplant.

Das gegnerische Komitee selber würde auf jeden Fall das Referendum ergreifen. Komitee-Mitglied und SP-Stadtrat Res Hofmann: «Dieses ursprünglich geplante Projekt ist politisch gar nicht mehr durchsetzbar.»

Die Gefahr eines Referendums ist auch der auftraggebenden Planungs- und Baudirektion bewusst. Direktionssekretär Ulrich Zingg: «Das Projekt der Neugestaltung der Kleinen Allmend wurde schon einmal vom Gesamtgemeinderat diskutiert. Wegen der hohen Kosten und

es dann an die Planungs- und Baudirektion und von da an die Stadtgärtnerei zurückgewiesen.» Darüber, wie's nun weitergehen soll, ist laut Zingg «noch gar nichts klar».

## Projekt neu überarbeitet

Mehr Klarheit schafft jedoch Stadtgärtner Franz J. Meury, der im Auftrag der Planungs- und Baudirektion nochmals hinter dieses Projekt musste: «Wir haben ein zweites Projekt ausgearbeitet: In der überarbeiteten Neugestaltung wurde auf die Drainage und somit auf die 3500 wetterfesten Parkplätze verzichtet.» Im Gegensatz zum ersten Projekt (4,8 Millionen) sieht das zweite nur noch Kosten von ungefähr 2,7 Millionen Franken vor. Was weiter geschehen wird, weiss Meury nicht. Das ursprüngliche und das zweite, überarbeitete Projekt lägen seit geraumer Zeit beim Planungs- und Baudirektor Marc-Roland Peter. Dieser konnte der BZ – wegen Ferienabwesenheit – keine Auskunft über das weitere Vorgehen geben.

Beat von Burg

## Komitee für eine autofreie Allmend

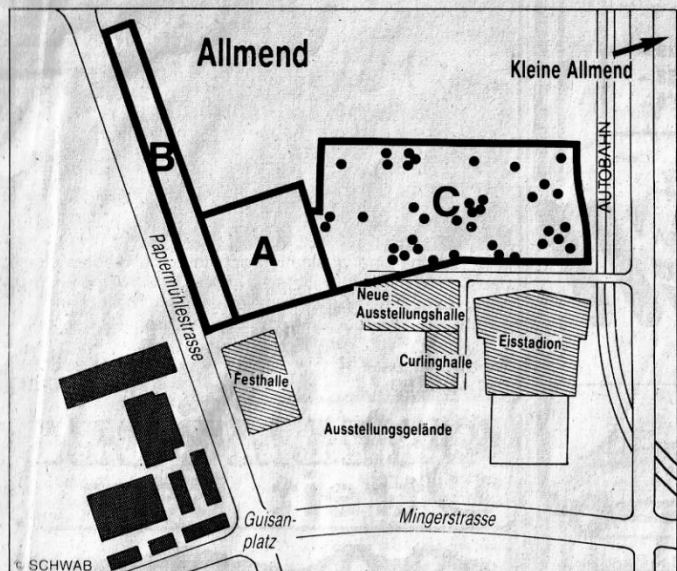
vb. Die Existenz des «Komitees für eine autofreie Allmend» war bisher nicht bekannt. Diesem gegnerischen Komitee gehören inzwischen folgende Parteien und Organisationen an:

SP Bern Nord, Quartierforum (mitbeteiligt Demokratische Alternative DA, Poch, Junges Bern), Freie Liste, Landesring der Unabhängigen, die IG Velo Bern, das Überparteiliche Komitee zur Erhaltung des Wohnquartiers Bern Nord, der Verein Oeko-Treff, der Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Bern, der Verein «Breitschtrapp», der Verein «Bern bleibt grün» sowie der World Wild Life Fund (WWF).

4.8 Mio

für

Ca. 3500 PP.



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

## Tagungsräume auf der Curlingbahn?

**Im Sinne einer qualitativen Verbesserung der Infrastruktur plant die BEA-Direktion die Schaffung neuer Tagungsräume. Im Vordergrund steht eine Aufstockung der Curlinghalle.**

pab. Immer häufiger würden Fachausstellungen begleitet von Tagungen aller Art, erklärt Karl Bürki, Direktor der BEA Bern expo. So fänden im Rahmen der «Logic» etwa Schulungen und Workshops statt, und parallel zur Gemeinde-Ausstellung gebe es Generalversammlungen mit bis zu 300 Teilnehmern, ergänzt Pressechef Urs Berger. Gegenwärtig sei nur ein Sitzungszimmer mit 20 Plätzen vorhanden, und bis zu 100 Personen könnten im Restaurant untergebracht werden. «Die ausstellungsbegleitenden Tagungen werden deshalb oft in den Kursaal verlegt, was dem Quartier vermeid-

baren Pendlerverkehr beschert», stellt Karl Bürki fest.

Die BEA-Direktion hat deshalb ein Vorprojekt mit einer Grobkostenschätzung in Auftrag gegeben. Nach Auskunft von Karl Bürki sah eine erste Variante die Aufstockung der neuen Ausstellungshalle vor. Dadurch würde die Halle so hoch wie im ersten Projekt vorgesehen, das 1980 von den Stimmberechtigten abgelehnt worden war. «Technisch-organisatorische Ablaufprobleme» haben nun nach Bürki dazu geführt, dass derzeit eher eine Aufstockung der Curlingbahn im Vordergrund steht. Diese sei nach 25 Betriebsjahren ohnehin sanierungsbedürftig, so dass die Arbeiten kombiniert werden könnten.

«Auf jeden Fall wird nicht zusätzlicher Allmendboden überbaut», betont BEA-Direktor Bürki, der hofft, dass sich das Projekt «so bald als möglich» verwirklichen lasse.

## Parkplätze in der Grünfläche der Allmend

**Nicht nur die Kleine, sondern auch die Grosse Allmend gerät einmal mehr ins Schussfeld der Kritik. Denn grosse Teile der Allmend werden als Parkplätze verwendet, obwohl sie in der Grünfläche liegen.**

vb. In seinem Brief vom 4. Februar 1988 verlangt das «Quartierforum» vom Gemeinderat nicht nur die Beantwortung der letztjährigen Forderung betreffend die Kleine Allmend, sondern sieht sich gezwungen, inzwischen auch «wegen der Bedrohung der Grossen Allmend zu intervenieren». Im neuesten Brief werden die Ausbaupläne der BEA-Genossenschaft kritisiert (siehe linksstehenden Artikel). In einer Ende Januar eingereichten Interpellation doppelt SP-Stadtrat Andreas Hofmann nach: Bevor die Folgen des bisherigen Wachstums des Messewesens auch nur ansatzweise bewältigt seien, trage sich die BEA-Leitung schon wieder mit baulichen Erweiterungen. Hofmann fragt weiter nach den «unter Verschluss gehaltenen» Plänen zur Verkehrsberuhigung im Nordquartier, welche der Gemeinderat im Vorfeld der zweiten Volksabstimmung 1981 über die neue BEA-Ausstellungshalle versprochen habe (vgl. dazu Kasten).

Hauptpunkt der Kritik sowohl von Hofmann als auch vom «Quartierforum» sind jedoch drei Teilgebiete der Grossen Allmend (siehe Grafik): die langgezogene Parkplatfläche entlang der Papiermühlestrasse (Gebiet B), der asphaltierte grosse Platz hinter der Festhalle (Gebiet A) sowie das Areal hinter der Curlinghalle (Gebiet C). Alle diese Gebiete (oder deren grösster Teil) wurden 1975 im Nutzungszonenplan als Grünfläche eingeteilt. In Wahrheit jedoch würden die Gebiete A und B vollständig und das Gebiet C zeitweilig als Autoparkplätze verwendet.

Im Prinzip wird diese Kritik gestützt durch einen «Bericht zu den

Berner Allmenden», den die Planungs- und Baudirektion 1974 herausgegeben hat. Darin heisst es: «Die Allmend ist eine Grünfläche der allgemeinen Nutzung, auf der weder Einzel-, noch Gruppen- oder Wirtschaftsinteressen etwas zu suchen haben. Im Hinblick auf die zunehmende Bedeutung der Freiflächen sei es somit Pflicht der Gemeinde, zur Allmend Sorge zu tragen, ihren Bestand zu erhalten.

Ulrich Zingg, Direktionssekretär bei der Planungs- und Baudirektion, bestätigte der BZ, dass zumindest ein grosser Teil der Gebiete A, B und

C in der Grünfläche liegt. Jedoch: «Die Parkplätze entlang der Papiermühlestrasse sind legal mit einer Baubewilligung erstellt worden.» Die grosse asphaltierte Fläche (Gebiet A) sei nicht eigentlich ein Parkplatz, sondern eine «Zwischennutzung». Ob dieser Zustand «hundertprozentig legal» ist, weiss Zingg nicht. Laut Zingg sind diese Asphaltflächen «allmendartig genutzt». Angesprochen auf die oben erwähnte Definition der «Grünfläche» meinte er, der Begriff «Allmend» müsse heute halt etwas anders interpretiert werden als 1974.

### «Radikale Verkehrsberuhigung fürs Nordquartier»

vb. In den frühen 80er Jahren seien für das ganze Nordquartier Studien über den laufenden und ruhenden Verkehr gemacht worden, erklärte Eric Stadtmann, Leiter der Verkehrsabteilung bei der Stadtpolizei, der BZ auf Anfrage. Das ganze Quartier sei – nicht nur in bezug auf den Verkehr während der BEA – systematisch bearbeitet worden: «Wünsche und Zielvorstellungen der Quartierbewohner wurden gesammelt. Lösungsvorschläge für die meisten Quartiere liegen inzwischen vor und sollten mit den Anwohnern diskutiert werden.»

Dass dies bisher nicht geschah, hängt für Stadtmann mit der Abspaltung der Quartiervertreter zusammen: Im Herbst 1984 traten mehrheitlich linke Gruppierungen aus der Arbeitsgruppe Verkehr Nordquartier (AGVN) aus und gründeten das «Verkehrsforum». 1985 begannen beide Organisationen sich nicht nur mit Verkehr, sondern auch mit Planungsfragen zu beschäftigen. So änderte die AGVN ihren Namen zu AGPVN (Arbeitsgruppe Planung und Verkehr Nordquartier), und aus dem «Verkehrsforum» wurde das «Quartierforum».

Seit dieser Abspaltung hängt laut Stadtmann «alles etwas in der Luft». Trotzdem will die Stadtpolizei konkrete Projekte in die Tat umsetzen: Erste Verkehrsberuhigungsmassnahmen sollen laut Stadtmann schon bald an der Wankdorfstrasse-Wankdorfstrasse durchgesetzt werden. Für die Breitfeldstrasse ist ein Versuch mit Tempo 30 vorgesehen.

Längerfristig soll das Nordquartier jedoch radikal verkehrsberuhigt werden: Analog zum Muesmatt-Versuch (Länggasse) will Stadtmann im ganzen Nordquartier öffentliche Parkplätze mittels Vignette für Anwohner reservieren. Die Parkierungsmöglichkeiten für Pendler sowie Ausstellungsbesucher sollen dadurch drastisch eingeschränkt werden. Der Muesmatt-Versuch wird im kommenden Sommer ausgewertet sein. Ein analoger Versuch für das Nordquartier kann laut Stadtmann aber erst beginnen, wenn den Pendlern Alternativparkplätze vorlägen. Damit ist erster Linie das Park+Ride Guisanplatz gemeint. Dieses kann jedoch frühestens zu Beginn der 90er Jahre in Betrieb genommen werden.

Zitat aus letzter Spalte:

Die grosse asphaltierte Fläche (Gebiet A) sei nicht eigentlich ein Parkplatz, sondern eine «Zwischennutzung». Ob dieser Zustand «hundertprozentig legal» ist, weiss Zingg nicht. Laut Zingg sind diese Asphaltflächen «allmendartig genutzt». Angesprochen auf die oben erwähnte Definition der «Grünfläche» meinte er, der Begriff «Allmend» müsse heute halt etwas anders interpretiert werden als 1974.