



## «Ein ruhiges Quartier, wenn die bellenden Hunde nicht wären»

Zu lesen in einem ersten Bericht über die Entwicklung des Quartiers

### Der Hohmad-Leist Thun und seine 75-jährige Geschichte 1945 – 2020

Geschätzte Leserin, geschätzter Leser,

Die Ereignisse der 75-jährigen Geschichte des Hohmad-Leist Thun sind eine Zusammenstellung aus den Jahresberichten der jeweiligen Leistpräsidenten und den Protokollen von Hauptversammlungen (HV) und Vorstandssitzungen. Die Schreibweise insbesondere von Ortsbezeichnungen sind auf das Jahr 2020 abgestimmt, wodurch sich Abweichungen zu früheren Ortsbezeichnungen ergeben.

Weiterführende Texte finden Sie auf der Webseite [thun-hohmadleist.ch](http://thun-hohmadleist.ch) / Das Quartier.

#### Vorgeschichte

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wächst Thun rasant. Zuerst in der Fläche, indem Goldwil und Strättligen zur Gemeinde stossen; nach und nach auch bevölkerungsmässig. Während und nach dem ersten Weltkrieg wird die Armee neu aufgestellt. Die Truppen bleiben zwar nach wie vor kantonal, deren Ausbildung und Ausrüstung aber wird zentral geregelt. Waffenplätze mit entsprechender Infrastruktur werden erstellt, unter anderem in Thun. Hier werden Fliegertruppen, Artillerie und Kavallerie ausgebildet, später folgen weitere Truppenteile, die zu den heutigen «Mechanisierten Truppengattungen» zusammengeführt werden. Mit der Ankunft der ersten «Tanktruppen» Anfang der 1950er Jahre wird die Fliegerei in Thun aufgegeben. Die benötigten Kampfmittel sollen in bundeseigenen Betrieben entwickelt und produziert werden. Vor Ort ansässige respektive anzusiedelnde Metallwerke gehen mit dieser Entwicklung einher.

Durch diese Thun spezifische Industrialisierung entstehen in der Region eine Vielzahl von Arbeitsplätzen des Bundes aber auch zahlreicher privater Zulieferer. Die K+W (Eidgenössische Konstruktionswerkstätte), das «Labi» (Eidgenössisches Laboratorium, ab 1874 Eidgenössische Munitionsfabrik Thun MF+T, heute RUAG Munition) sowie die Selve werden angesiedelt oder ausgebaut; zudem werden ein eidgenössisches und ein kantonales Zeughaus aufgebaut.

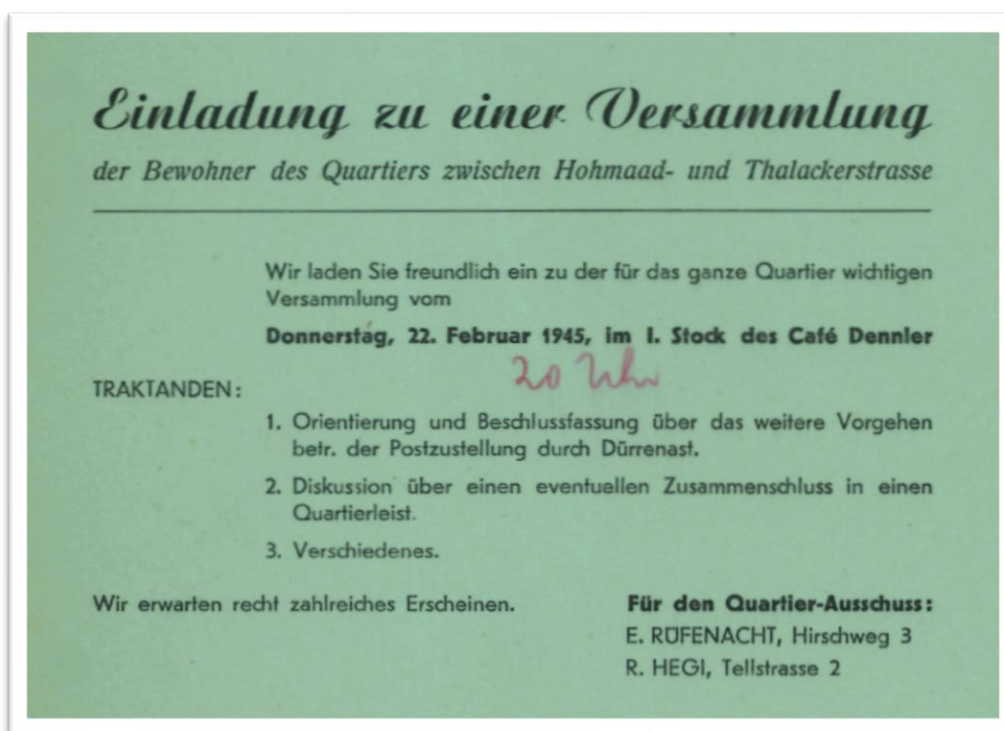
Sie alle bieten Arbeitsplätze, doch die dafür erforderlichen Arbeitskräfte sind in der noch landwirtschaftlich geprägten Region nicht in genügendem Mass ansässig. Also ziehen aus der ganzen Schweiz Arbeiter mit ihren Familien nach Thun. Knechte und Mägde erkennen die Chance eines geregelten Einkommens als Hilfskräfte in der Industrie oder als Dienstboten in privaten Haushalten. Die «Zugezogenen» ihrerseits benötigen ein Dach über dem Kopf und es entstehen die ersten Wohnbaugenossenschaften.

Doch auch die dafür erforderliche Infrastruktur muss auf- und ausgebaut werden. Entsprechende Dienstleistungen der öffentlichen Hand müssen an die neuen Gegebenheiten angepasst werden. Nebst der Eisenbahn ist auch die PTT gefordert, ihre Dienstleistungen den Bedürfnissen der wachsenden Thuner-Bevölkerung anzupassen. Nebst der neuen Hauptpost im Bälliz werden Poststellen in den Quartieren eröffnet.

### ...und damit beginnt die Geschichte des Hohmad-Leist Thun

Um die Verteilung der Postsendungen gewährleisten zu können, werden in den 1930er Jahren die Quartiere teils nach Strassen den bestehenden Poststellen zugewiesen. Daraus ergibt sich, dass gewisse Strassenzüge im Hohmad-Quartier der Poststelle Thun, andere der Poststelle Dürrenast zugeteilt werden. Die Zustellung von Postsendungen erfolgt zweimal täglich, wobei sich für die über die Poststelle Dürrenast abgewickelten Sendungen eine Verzögerung von einem Tag ergibt, bis diese den Adressaten erreichen. Dies führte insbesondere bei Anwohnerinnen und Anwohnern des ehemaligen Horberguts – heute Emma-Horber- und Hirschweg sowie Beatus-, Falken- und Tellstrasse – zu Unverständnis und Verärgerung.

Ab Herbst 1931 findet ein reger Schriftverkehr zwischen den Anwohnenden und der Postdirektion Thun wie auch der Oberpostdirektion in Bern statt. Zudem wird der Gemeinderat ersucht auf das Anliegen der Quartierbevölkerung einzutreten, im Zustellbereich der Hauptpost verbleiben zu können. Um dem Anliegen mehr Nachdruck zu verleihen, wird versucht, die Betroffenen in einem Quartierausschuss zu «mobilisieren». Dazu werden die Anwohnerinnen und Anwohner zwischen Hohmad- und Talackerstrasse am 22. Februar 1945 zu einer Versammlung eingeladen.



- Zu Traktandum 1: Wie wir heute (2020) wissen, kam es trotz unterwürfig anmutender Korrespondenz mit der Postdirektion zu keiner Einigung über die Postzustellung. Und so ist das Hohmad-Quartier auch heute noch in zwei Postleitzahlen – eingeführt 1964 – aufgeteilt.
- Zu Traktandum 2: Im Nachgang zur Versammlung wurde zu einer Vorstandssitzung am 16. März 1945 eingeladen. Damalige Traktanden: 1. Protokoll der konstituierenden Versammlung; 2. Konstituierung des Vorstandes; 3. Mitgliederwerbung; 4. Postzustellung; 5. Allgemeines

An der Vorstandssitzung vom 3. April 1945 wurde die erste HV des Hohmad-Leists vorbereitet. Diese fand am 3. Mai 1945 statt.

### Die Gründerjahre ab 1945

Der erste Vorstand wird 1945 konstituiert. Die erforderlichen Vereinsstatuten werden verfasst. Zustand und Unterhalt der mehrheitlich in Privatbesitz befindlichen Strassen im Quartier werden thematisiert. Eine öffentliche Telefonkabine wird bei der PTT-Direktion beantragt.

Aus den Jahren 1946 und 1947 wurden leider keine schriftlichen Überlieferungen gefunden.

1948 betreibt die Stadt zwei Buslinien, wobei die Fahrpreise bereits mit einer Art Zonenplan erhoben werden, indem einzelne Teilstrecken zu einer Fahrstrecke zusammengerechnet werden und so einen Gesamtpreis

pro gefahrene Strecke ergeben. Die Preise der Bus-Billette werden thematisiert. Ein direkter Preisvergleich mit Bern sei nicht möglich, da unterschiedliche Preismodelle zur Anwendung kämen. Eine Preisreduktion wird nicht vorgenommen. Den Busbetrieben entstehen keine Verwaltungskosten da die Administration durch die Finanzdirektion abgewickelt wird. Die Jahresbesoldung der Chauffeure liegt je nach Dienstalter zwischen 7 000 und 8 000 Franken. Die Anschaffung neuer Busse beträgt pro Fahrzeug 125 000 bis 200 000 Franken.

Zur Finanzierung der KABA 1949<sup>1</sup> wird ein Podiumsgespräch für die Quartierbevölkerung organisiert. Die Beleuchtung und Beschriftung der Quartierstrassen wird in den nächsten Jahren zum Dauerthema.

1949 wird die Verbreiterung der Tellstrasse, unter Kostenbeteiligung der Anstösser, in Angriff genommen. Die Gesamtkosten werden auf 40 000 Franken veranschlagt, die Kostenbeteiligung der Eigentümer auf 25 Prozent respektive maximal 10 000 Franken festgelegt. In den weiteren Besprechungen zur Strassensanierung wird die Tellstrasse – ohne Kostenfolge für die Anwohnenden – an die Stadt abgetreten. Eine vorgeschlagene Fussverbindung Scheffelweg – Niederhorn- oder Hohmadstrasse kommt vorerst nicht zu Stande, bleibt aber in den Bau- und Verkehrsplänen als Option bestehen. Auf Anregung des Hohmad-Leists wird die Kehrrihtabfuhr von einmal auf zweimal pro Woche ausgebaut.

Das Leistgebiet des Hohmad-Leists wird bis in die Länggasse ausgedehnt und grenzt nun an das Gebiet des Westquartier-Leists. Aus dieser Nachbarschaft entsteht eine jahrelange Zusammenarbeit bei Ausfahrten und Besichtigungen.

### **Die 1950er Jahre**

Die bisherigen Privatstrassen im und um das «Horbergut» werden durch die Stadt übernommen, mit einem Kiesbelag versehen und entwässert. Ebenso gehen Dufourstrasse und Scheffelweg an die Stadt und werden saniert, entwässert und befestigt. Die auf den unbefestigten Strassen verkehrenden Busse verursachen bei trockener Witterung viel Staub und bei Regen tiefe, mit Wasser gefüllte Löcher in den Fahrbahnen. Das Ein- und Aussteigen findet teilweise direkt in die Landschaft statt – Haltekannten wie heute üblich existierten damals nicht. In den Wintermonaten wird die Kehrrihtabfuhr intensiviert. Ausschlaggebend dafür sind überfüllte Ochsner-Kübel, die durch die Mechanik der Abfuhrwagen teilweise nicht mehr geöffnet werden konnten.

Die Wohngenossenschaft Hohmad wird gegründet und durch die Anordnung der neuen Bauten entsteht die Suleggstrasse. Der aufgrund der Bevölkerungsentwicklung erforderliche Kindergarten wurde zwar auf diesem Areal geplant, schlussendlich aber anderswo realisiert. Der Kindergarten Hohmad (im ehemaligen Horbergut-Herrenhaus) und das Schulhaus Hohmad werden in seiner heutigen Form erstellt. Dadurch ist eine durchgehende Verbindung von der Hohmad- in die Talackerstrasse nicht mehr möglich. Die bisherige Staufacherstrasse wird südlich zum Emma-Horber-Weg, nördlich zum Hirschweg. Der Wandel einer stolzen «Staufacherin» zu einer gewöhnlichen «Emma» kommt nicht bei allen Anwohnerinnen der bisherigen Staufacherstrasse gleich gut an.<sup>2</sup>

Brennholz wird nach wie vor mehrheitlich mit Fuhrwerken angeliefert, die meist nicht rückwärtsfahren können. Daher sucht der Leist mit Anwohnenden und Landbesitzern nach Lösungen, um Winkel zu Kurven umzugestalten. Um die Orientierung im Quartier mit seinen verwinkelten, oft nicht durchgängigen Wegen und Strassen zu vereinfachen, werden auf Begehren des Leists durch die Stadt Orientierungstafeln aufgestellt.

Gewerbe zieht ins Quartier und verursacht bis dahin nicht gekannte Emissionen. Mit bestimmter Korrespondenz werden die Betriebe unmissverständlich auf das «übliche Gebaren» und die Sitten im Quartier aufmerksam gemacht und aufgefordert ihre lärmigen und staubenden Arbeitsabläufe auszulagern.

Die Schweiz wird mobil. Auf den Hauptverkehrsachsen werden zur höheren Sicherheit der Fussgänger Trottoire angelegt und es folgen einzelne auf den Strassenbelag gemalte Fussgängerstreifen, um eine sichere Querung zu ermöglichen. Zu mehr fehlt der Stadt das Geld. Die Kraftfahrzeuge müssen, sofern sie nicht zirkulieren, irgendwo abgestellt werden. Da es zu wenige Parkplätze im Quartier gibt, wird das wilde Parken zu einer Herausforderung für die Quartierbevölkerung.

Thun als Ganzes wächst weiter und es werden für das Gebiet südlich der Hohmadstrasse bis zur Waldheimstrasse «Sonderbauschriften» erlassen, welche die zulässigen Gebäudevolumen definieren.

---

<sup>1</sup> Weiterführende Informationen unter <https://thunensis.com/galerien/kaba-1949/>.

<sup>2</sup> Erst mit der OPR 2020 wird vorgeschlagen die Pläne für die Staufacherstrasse endgültig aus den Planunterlagen zu löschen.

Das Mütter- und Kinderheim Hohmad<sup>3</sup> wird anstelle des bisherigen Säuglingsheims eröffnet.

## Die 1960er Jahre

Immer häufiger werden auch Frauen aufgerufen, ihr neu erhaltenes Stimmrecht wahrzunehmen und die Anliegen der Bevölkerung gegenüber den Behörden geltend zu machen. Die Störung der Mittags- und Abendruhe ist ein Thema für den Leist. In den Quartieren werden öffentliche Brunnen gebaut und an den Bushaltestellen Ruhebänke aufgestellt. Für eine Überdachung aber fehlt das Geld.

Filmvorführungen aus verschiedenen Aspekten des öffentlichen Lebens umrahmen die HVs. Die notwendigen Apparaturen werden durch den Ausleihdienst der Bundesbetriebe gegen Gebühr geliefert und durch fachkundiges Personal bedient oder bei lokalen Fotoateliers ausgeliehen. Leistausflüge, oftmals zusammen mit dem Westquartier-Leist, bedürfen einer gründlichen Planung. Sie dauern meist von frühmorgens bis spät-abends und führen mit Cars durch die ganze Schweiz. Den Teilnehmenden werden klare Vorgaben und Verhaltensregeln in Form eines «Reglements» mit auf die Reise gegeben.

Die Abteilung Heer und Haus der schweizerischen Armee wird gebeten anlässlich einer HV über «kommunistische Umtriebe in der Schweiz» aufzuklären. Der Militärische Aufklärungsdienst schaltet sich ein.<sup>4</sup>

Die Thuner Leiste werden in die städtische Einwohnerinformation über den Spitalneubau miteinbezogen. Dabei geht es auch darum Geldspenden für den Neubau zu generieren. Mit der Bevölkerung wächst auch der Verkehr: Tempo, Lärm und Sicherheit sind immer wieder Gegenstand von Zusammenkünften mit Behörden und Ämtern. Die Beleuchtung im öffentlichen Raum beschränkt sich auf Strassenkreuzungen. Doch nach und nach werden auch Strassen und Wege in der Nacht «dämmeriger», sprich es gibt weit auseinander stehende Strassenlaternen.

Die wachsende Bevölkerung braucht Wohnraum und ein Dach über dem Kopf. Was aktuell (2020) bezüglich Bauordnung, Gestaltung und Bauvolumen von Gebäuden debattiert wird, ist in der Vergangenheit (1960er Jahre) allgegenwärtig. Mit der Bauordnung 1966 wurde aus W3 neu W4.<sup>5</sup> Aufgrund des Wachstums in den Quartieren ist auch die Kirchgemeinde gefordert ihre Kirchgemeindekreise neu zu organisieren: ein Thema, dass die Leistmitglieder aufwühlt.

Der Quartierverkehr nimmt ständig zu, die Strassenverhältnisse bleiben eng. Aus diesem Grund und um den «Tatzelwurm» – hunderte von Velofahrenden, die zwischen Arbeitsplatz und zu Hause pendeln – flüssiger zu gestalten, werden auf der Achse Dürrenast – Allmendstrasse die Strassen mit einem Parkverbot belegt.

Das Nationalstrassennetz erreicht Thun und die Linienführung der Autobahn wird zum Thema der Thuner Leiste. Eine der Ideen: die A6 soll durch das Glütschbachtal geführt werden. Dieses emotionale Thema einigt die Leiste im Westen der Stadt zu einem gemeinsamen Vorgehen. In welcher Art und Weise und aus welchen Richtungen der Verkehr auf die A6 geführt werden soll, ist offen. Verschiedene Organisationen und Verbände wehren sich mit allen Mitteln, die Hohmadstrasse zum hauptsächlichen und einzigen Zubringer aus dem Zentrum und dem rechten Thunerseeufer «verkommen» zu lassen. Die notwendigen Entscheide werden verschleppt und zurückgestellt bis Bund und Kanton Tatsachen geschaffen hatten und eine andere Verkehrsführung als die heutige nicht mehr realisierbar war. Das Unverständnis der Behörden für die Anliegen aus den Quartieren im Umgang mit dem stetig wachsenden Verkehr führen zu einer Missstimmung die noch Jahre andauern wird.

Der Hohmad- und der Neufeld-Leist legen – in Zusammenarbeit mit politischen Parteien – zum publizierten Verkehrsplan Einsprache ein. Die Einigungsverhandlungen führen zu einer angepassten Verkehrsverteilung ab der Weststrasse über eine neu zu erstellende Bürgerstrasse via die Länggasse zur Mittleren Strasse. Der heutige Kreis bei der Verzweigung Hohmadstrasse – Talackerstrasse – Buchholzstrasse ist schon damals Bestandteil der neuen Verkehrsführung, wird aber aus finanziellen Gründen während Jahrzehnten zurückgestellt. Die Hohmadstrasse soll auf acht Meter Breite ausgebaut werden; die Baulinien für einen möglichen weiteren Ausbau auf 14 Meter werden bis weit in die Vorgärten entlang der Hohmadstrasse gelegt. Aufgrund der in den Verhandlungen erzielten Erfolge empfehlen die Leiste, dem notwendigen Kredit zur Umsetzung der geplanten Verkehrslösung zuzustimmen. Die verbliebenen privaten Quartierstrassen, sind in einem

---

<sup>3</sup> Weiterführende Informationen unter <https://www.thuner-stadtgeschichte.ch/de/gesellschaft/armut-und-soziale-fuersorge/das-muetter-und-kinderheim-hohmad.html>.

<sup>4</sup> Frühjahr 1960: Der weitere Verlauf zum Thema kann den vorliegenden Akten nicht entnommen werden.

<sup>5</sup> Eine Aufstockung um eine Etage ist mit der OPR 2020 erneut möglich.

bedenklichen Zustand. Für deren Sanierung sind die Eigentümer zuständig; doch ihnen fehlen die finanziellen Mittel, um die Strassen zu unterhalten.

### **Die 1970er Jahre**

Der «rollende» Verkehr steht; der «ruhende» Verkehr verstopft die Quartierstrassen. In den Quartieren wird das Parkieren auf öffentlichem Grund schrittweise eingeschränkt und verboten. In den Gärten entstehen Parkplätze und Garagen. Die Beleuchtung der Strassen und Wege wird ausgebaut und im öffentlichen Raum wird es flächendeckend heller. Das «Kabelfernsehen» kommt in die Stuben, wodurch die bisher prägenden Antennenanlagen von den Hausdächern verschwinden.

Claude Aebersold betritt die Bühne. Dies darf man wohl so sagen, denn er wird die Geschicke des Hohmad-Leists über Jahrzehnte (mit)prägen.

Nachdem die Linienführung der A6 und deren Zubringer bestimmt sowie die neuen Verkehrsführungen festgelegt sind, stehen Ausbau und Gestaltung der Hohmadstrasse an. Den Besucherinnen und Besuchern der bevorstehenden KABA (die dann doch nicht stattfand) soll eine moderne Autoinfrastruktur zur Verfügung gestellt werden. Nebst der Fahrbahnbreite von acht Metern mit einem einseitigen Trottoir, soll der Autobahnzubringer zudem mit einem «seitlichen Einfahrverbot» belegt werden. Von den Liegenschaften beidseits der Strasse soll – was auf dem gesamten Gemeindegebiet sonst üblich ist – vom Grundstück nicht mehr auf die Hohmadstrasse gefahren werden dürfen. Eine rückwärtige Verkehrserschliessung der Parzellen ist in vielen Fällen illusorisch oder aufgrund bebauter Parzellen gar ausgeschlossen. Die Lösung des Problems wird den Betroffenen überlassen.

Der Vorstand des Hohmad-Leists scheint zu Beginn der 1970er, möglicherweise wegen der Auseinandersetzungen mit Behörden und Ämtern zur Anbindung an die A6, mit wenig Energie unterwegs zu sein. Jedenfalls sind es Liegenschaftseigentümer entlang der Hohmadstrasse, welche die Initiative ergreifen (müssen) und die Ausbaupläne sowie das verfügte «seitliche Einfahrverbot» mit Einsprachen bekämpfen.

Der Leist tritt in dieser Phase zwar als Organisator von Versammlungen und Sitzungen auf. Es ist aber oft nicht klar wer welche Schritte ergreift, Schriftstücke verfasst oder als Sprachrohr der Involvierten auftritt. Die Einsprechenden und Leistmitglieder beauftragen den Vorstand durch einen Verkehrsingenieur mögliche alternative Szenarien zu den Vorschlägen des Thuner Bauamts auszuarbeiten. Der Leist (Vorstand) tritt dabei als Verantwortlicher auf, während die Kosten unter den Einsprechenden aufgeteilt werden. Die unklaren Zuständigkeiten, wie die ausgearbeiteten Verkehrsmöglichkeiten ausgestaltet werden sollen, führen bei den Mitgliedern zu Irritationen und Zwistigkeiten. Die erarbeiteten Varianten sehen auf der Hohmadstrasse stadtauswärts sowie auf der Talackerstrasse stadteinwärts Einbahnstrassen vor; mit der Option, die Talackerstrasse in beide Richtungen zu befahren. Diese zweite Option wird auf Beschluss von Gemeinde und Kanton realisiert und das Verbot der «seitlichen Einfahrt» in die Hohmadstrasse fallen gelassen.

In den Jahren 1972 bis 1974 herrscht Chaos und es sind keine Unterlagen mehr vorhanden. Zur Entwicklung an der Martinstrasse anno 1975 sind keine aktenkundigen Aktivitäten des Hohmad-Leists bekannt. Es entsteht allerdings ein Informationsaustausch und eine enge Zusammenarbeit mit der Kirchgemeinde.

Auf der Achse Tellstrasse – Mattenstrasse – Militärstrasse wird für den Verkehr aus dem Neufeld, dem Dürrenast und der Schönau von und zu den Eidgenössischen Betrieben ein Fahrverbot mit Zubringerdienst für Motorfahrzeuge errichtet. Der Verkehr soll auf die neu erstellte Weststrasse, als Verlängerung der Burgerstrasse geleitet werden. Diese Verkehrsrouten würden zu weiten Umwegen beispielsweise ins Schönau-Quartier führen. Als Zubringer sollen gemäss Zusicherung des Polizeiinspektors alle Anwohnenden des Hohmad-Quartiers gelten. Die Geschichte wird zeigen, dass dem nicht so sein wird. Bussen für das Befahren von Teilstrecken des Fahrverbots werden ausgesprochen. Dieser Umstand sowie weiterer Widerstand aus der Anwohnerschaft und von Organisationen führt in den 1980er Jahren zur Aufhebung dieses Fahrverbots.

Nach langanhaltenden und teilweise emotionalen Auseinandersetzungen werden geschlechtergemischte Klassen am «Progy» und an der (Mädchen-)Sekundarschule Länggasse schlussendlich eingeführt.

Die Quartierentwicklung an der Mattenstrasse Süd «Fiechtermatte» geht voran. Der Leist und die direkt betroffenen Anwohnenden erheben Einsprachen zu den Gebäudevolumen und den Verbindungswegen durch das Quartier, zu denen Vereinbarungen getroffen werden. Daraus entsteht eine Verbindung Mattenstrasse – Martinsstrasse, nicht aber die angestrebte «Quartierbeiz».

Stellungnahmen des Hohmad-Leists aus dieser Zeit:

- Landschaftsrichtplan: Bestehende Freiflächen sollen auch künftig unbebaut bleiben und der Bevölkerung in Form von Parkanlagen zugänglich gemacht werden (Gerbermatte, Fiechtermatte, Siegenthalergut).
- Siedlungsrichtplan: Die Grenzen zu umliegenden Quartieren stehen in Einklang mit den Anliegen der Quartierbevölkerung und den Thuner Leisten.
- Charakteristik: Gartenstadt mit lockerer Bebauung und gepflegten Gartenanlagen.
- Schützenswerte Bauten und Objekte: Das «junge» Quartier verfügt über keine entsprechenden Bauten und Objekte, jedoch über erhaltenswerte Baumbestände.
- Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs «Lädelerben»: Brot und Fleisch sind im Quartier erhältlich. Den «Laden um die Ecke» gibt es nicht mehr. Zu gross ist die Konkurrenz durch neu geschaffene Einkaufszentren.
- Bewegungsmöglichkeiten: Die Durchlässigkeit für den Langsamverkehr besteht. Die Verkehrsführung des motorisierten Individualverkehrs erschwert durch den verursachten Lärm jedoch den Austausch unter den Anwohnenden.
- Quartierzentren fehlen: Anregungen in den neu entstehenden Überbauungen entsprechende Räumlichkeiten zu realisieren, scheitern an der angestrebten Rentabilität der Bauherrschaft.

### Die 1980er Jahre

«Jede het e Chare, aber kene e Parkplatz oder e Garage». Das Verkehrsaufkommen in der Region soll detailliert erhoben und analysiert werden, um einen neuen Verkehrsrichtplan auszuarbeiten. Die Leiste schliessen sich zu einer Arbeitsgruppe zusammen und erarbeiten, unter Einbezug der Gewerbevertretung, Empfehlungen zuhanden der Planungsgruppe. Im Endeffekt bleibt alles beim Alten. Dies ist für das Hohmad-Quartier jedoch kein Nachteil, wird doch die Verkehrsführung auf den Hauptverkehrsachsen sowie das Einbahnregime auf der Hohmadstrasse beibehalten. Die Geschwindigkeit innerorts wird von 60 km/h auf 50 km/h gesenkt.

Die Stadt wächst weiter. Zur Schaffung des notwendigen Wohnraums werden bestehende «Baulücken» entlang der Matten-, Martin-, Hohmad- und Talackerstrasse geschlossen. Der Neubau der Druckerei Ott wurde vor dessen Erstellung als Mammutbau beurteilt, die dahinterliegenden Wohnblocks als Monsterbauten tituliert. Argumentiert wurde: zu gross, zu hoch, zu breit, zu tief und nicht mit der bestehenden Bebauung in Einklang zu bringen. Zudem Verlust von Freiraum und Grünflächen, Verschandelung des Ortsbilds verbunden mit Mehrverkehr auf einem Strassennetz, das dafür nicht ausgelegt ist. Und nicht zuletzt fehlende Sicherheit für Kinder sowie Fussgängerinnen und Fussgänger. Nach und nach wächst die Einsicht, dass Wohnquartiere nicht länger in die Breite, sondern in Höhe wachsen müssen, wenn der bisherige Landschaftsverlust gebremst werden soll. An dieser Argumentation hat sich bis heute nichts geändert, obwohl sich in der Zwischenzeit die damaligen Gebäudehöhen zum geltenden Standard etabliert haben.

Die Zugehörigkeit noch nicht «organisierter» Gebiete und Quartiere wie Klosematte, Martinsstrasse und andere, werden mit der Zonenplanrevision, nach Absprache unter den in Frage kommenden Leisten, bereinigt.

Die Wohnquartiere dehnen sich um das Zentrum herum immer weiter aus. Dies hat nicht nur Einfluss auf die Erreichbarkeit mittels ÖV sondern auch Konsequenzen im Strassenunterhalt. Speziell im Winter – damals fiel in den kalten Monaten noch Schnee – war es nicht mehr immer möglich, diesen innert nützlicher Frist von den Gehwegen zu «schnuzen». Die neue Buslinie Nr. 5 ergänzt die Erschliessung der Quartiere in Thuns Süden.

Auf Sri Lanka tobt ein erbitterter Bürgerkrieg. Hauptleidtragend ist die Zivilbevölkerung der tamilischen Minderheit auf der Nordhälfte der Insel. Viele Familien flüchten nach Indien, sind da aber nicht willkommen und suchen eine Möglichkeit nach Europa zu gelangen. Viele der vertriebenen Familien finden Schutz in der Schweiz. Um die Flüchtlingsunterkünfte in Bern zu entlasten, wird die Möglichkeit in Betracht gezogen auf dem Areal der Martinskirche 40 bis 60 Flüchtlinge vorübergehend unterzubringen. Wie leider auch heute noch, stand man den fremdländischen Menschen mit Skepsis gegenüber. Über die mögliche Unterbringung von Tamilen im Quartier wird entsprechend nicht nur wohlwollend diskutiert. Die Zuweisung von Tamilen auf dem Gemeindegebiet führt auch zu Differenzen in der Bevölkerung. Die angespannte Situation gipfelt in der Ausgabe von «Tamilenbatzen» für den Bezug von Waren des täglichen Bedarfs. Damit soll verhindert werden, dass die Hilfsgelder zur Unterstützung der Kampfeinheiten im Heimatland zweckentfremdet werden.

Das Fahrverbot mit Zubringerdienst auf der Achse Tellstrasse – Mattenstrasse – Militärstrasse wird aufgrund von Widerständen der Anwohnerschaft und von Organisationen aufgehoben. Die Vortrittregeln auf verschiedenen Quartierstrassen werden zu Gunsten des ÖVs oder der Gewichtung der Verkehrsströme neu geregelt.

Die Hohmadstrasse wird saniert. Davon ausgehend, dass nebst den Liegenschaftsausfahrten auch die Quartierstrassen nicht mehr in den Autobahnzubringer einmünden, geraten die Trottoirkanten zu hoch. Auch

Übergänge für Fussgänger werden durch die Baumassnahmen zu Hindernissen für Kinderwagen und ältere Menschen. Nach Intervention des Hohmad-Leists werden die Randsteine auf ein vernünftiges Mass abgesenkt. Da die verbindlichen Baupläne nicht nachgeführt werden, wird sich dieses Prozedere in den 1990er Jahren teilweise wiederholen.

Die Erdgasleitungen werden mit erhöhtem Druck betrieben. Dadurch müssen die seit Jahrzehnten im Untergrund liegenden Gussleitungen totalsaniert werden, was zu umfangreichen Erdarbeiten im Quartier führt. Ergänzend müssen auch die Geräte bei den Verbrauchern ausgetauscht werden.

Dank der Vermittlung des Leists werden Liegenschaftsbesitzer und Vertreter der Gemeinde zusammengebracht und es wird sowohl von Seite Emma-Horber-Weg als auch von Seite Hirschweg ein «rückwärtiger» Zugang zum Hohmadschulhaus realisiert, der die Schulwegsicherheit verbessert. Die zwischen Nord und Süd bestehenden Quartierumfahrungen werden durch die Verkehrsteilnehmenden noch zu wenig genutzt. Es werden Anstrengungen unternommen die Route über Allmendingen vermehrt zu nutzen: Gwatt – Pfandernstrasse – Weststrasse – Burgerstrasse – General-Wille-Strasse – Schwäbis.

Ab Ende der 1980er Jahre wird die lokale Presse in der Regel zur Berichterstattung über die HVs eingeladen. Die bisherigen Rundschreiben an die Mitglieder fallen dadurch weg beziehungsweise werden kürzer.

### **Die 1990er Jahre**

Das Quartier wächst. Gleich mehrere Wohnbauprojekte laufen in unterschiedlichen Entwicklungsschritten nebeneinander. Die Herausforderungen an den Vorstand des Hohmad-Leists sind öfters dieselben. Auf der ehemaligen Gerbermatte entsteht ein Quartier im Quartier. In zwei Etappen werden 300 Wohnungen für rund 1 000 Personen gebaut. Jede Wohnung hat einen direkten Zugang zur Einstellhalle. Die entsprechende Tiefgarage «untertunnelt» die gesamte Wohnanlage in Nord-Süd-Richtung. Darüberliegend wird eine ebenfalls den ganzen Wohnpark querende Verbindung zwischen Talacker- und Hohmadstrasse erstellt. Der Hohmad-Leist fordert erfolgreich den Umgehungsverkehr der Ampelanlage an der Gafner-Kreuzung zu unterbinden: oberirdisch wird eine Schranke montiert, unterirdisch sollte das Brandschutztor in der Regel geschlossen sein.

In der gleichen Zeit wird das ehemalige Wüthrichgut mit zwei Wohnanlagen realisiert. Einerseits werden, südlich zur Talackerstrasse hin, Mehrfamilienhäuser und andererseits zu einem späteren Zeitpunkt, nördlich zur Hohmadstrasse hin, eine gemischte Wohnanlage unterschiedlicher Baukörper realisiert: Ein-, Zwei- und Mehrfamilien- sowie Reihenhäuser. Die zweite Einheit kommt direkt an die, auf dieser Strassenseite trottoirlose Hohmadstrasse zu liegen, woraus die Forderung einer sicheren Strassenquerung für Fussgänger entsteht.

Zur Verbesserung der Schulwegsicherheit suchte der Hohmad-Leist Kontakt zu beiden Bauherrschaften. Die Idee war, zwischen den beiden Überbauungen eine Fussgängerverbindung für die Schulkinder zu öffnen, um den Weg zum Hohmadschulhaus via die Talackerstrasse zu ermöglichen. Eine Einigung kam zum Leidwesen der kleinsten Verkehrsteilnehmenden bedauerlicherweise nicht zu Stande.

Gleich gegenüber dem Wüthrichgut, etwas versetzt hinter der ersten Häuserzeile, vergab die Stadt Land im Baurecht. Im sogenannten Jolag-Gut realisierten zwei Investorengruppen dringend benötigten Wohnraum. Zum einen erbaute die Pensionskasse der Stadt Wohnungen zu erschwinglichen Preisen. Zudem realisierte die Kirchgemeinde Thun das Projekt «Arche» mit zehn Wohnungen für Menschen, die Mühe bekunden, sich selbständig im Leben zu bewegen. Im Quartier entstand die Befürchtung, dass sich eine Drogenszene entwickeln könnte, da in den Medien zu dieser Zeit viel über den Zürcher Platzspitz und den Berner Kocherpark zu lesen war. Wie wir heute wissen, waren diese Ängste unbegründet. Der zweite Bauträger auf dem Areal war die Pensionskasse der Thuner Arbeitgeber. Dieser erstellte Wohnraum für unterschiedliche Wohnformen und Lebensabschnitte. Die Überbauungen brachten Mehrverkehr und einen erhöhten Bedarf an oberirdischen Parkplätzen. Ein Projektwettbewerb zur Verkehrserschliessung des Areals wurde initiiert. Drei Varianten wurden aufgezeigt: gesamter Verkehr über Hohmadstrasse; gesamter Verkehr über Länggasse – Martinstrasse; Erschliessung von beiden Seiten. Obschon die meisten Projekte eine geteilte Verkehrserschliessung vorsahen, entschied sich das Bauamt lediglich für eine Zu-/Ausfahrt seitens Hohmadstrasse.

Der Vorstand des Hohmad-Leists war stark gefordert: Orientierungen, Mitwirkungsverfahren, Stellungnahmen, Einsprachen, Einspracheverhandlungen. Alles immer unter Zeitdruck, da ab Publikationsdatum eines Vorhabens bis zur Stellungnahme des Leists in der Regel maximal 30 Tage zur Verfügung standen. Eine Herausforderung bestand darin, allen Interessen der Anwohnenden und der Leistmitglieder gerecht zu werden. Dies war insbesondere anspruchsvoll, da unterschiedliche Interessengruppen wie Bauherrschaft, Verbände und

vermehrt auch einzelne Personengruppen Einfluss nehmen wollten und sich teilweise durch den Leist nicht genügend vertreten fühlten (siehe IG Länggasse weiter unten).

Der Aufwand des Hohmad-Leists war beträchtlich: zeitweise trafen sich die Vorstandsmitglieder acht Mal pro Jahr. Ausserordentliche Mitgliederversammlungen waren erforderlich, um den Statuten und dem Baugesetz gerecht zu werden. Daneben waren auch finanzielle Aufwände nicht zu vermeiden. Die juristische Beratung und das Abfassen von Einsprachen halbierten das Vereinsvermögen. Die hohe finanzielle Belastung des Leists führte zu mehreren Beitragserhöhungen und der Schaffung der Mitgliederkategorien: Einzelperson, Ehepaar, Familie sowie Gewerbe oder Genossenschaft.

Das Recht des Leists auf Einsprache in Vertretung seiner Mitglieder und der Quartierbevölkerung wurde zeitweise in Frage gestellt und musste gegenüber beteiligten Parteien oftmals aufwändig bewiesen werden. Dieser Aufwand, zeitlich wie finanziell, führte zu Spannungen im Vorstand, der stark belastet, zeitweise gar überlastet war. So wurde beispielsweise über Kosten für Protokollkopen und die Zuständigkeit, wer diese anordnen darf, gerungen. Die Zusammensetzung des Vorstands wechselte in dieser herausfordernden Zeit mehrmals. 77 Neuzugezogene konnten mithilfe der Einwohnerdienste der Stadt als Neumitglieder des Leists gewonnen werden. Die Stadt stellte dazu – mit den heutigen Datenschutzrichtlinien undenkbar – eine Liste aller im Quartier registrierten Anwohnerinnen und Anwohner zur Verfügung.

Der Verkehr nimmt zu, Lösungen zur Quartierverbindung sowie zu den Hauptstrassen lassen auf sich warten. Der Wille, die Pestalozzistrasse hin zur Bürgerstrasse zu öffnen, ist nicht vorhanden. Verkehrsteilnehmende werden zu langen Umwegen durch die Quartiere gezwungen. Betroffen sind vor allem die Gebiete Schönau und Hohmad. Dass die Verkehrsplaner der Stadt den Verkehr nicht entflechten können oder wollen, führt zu Polemik und Unverständnis in der Bevölkerung. Den Leisten sind die Hände gebunden, respektive deren Vorschläge passen nicht ins Verkehrskonzept der zuständigen Behörden. Dies nehmen Anwohnende, namentlich Kurt Gänsli, zum Anlass den Länggasse-Leist zu gründen. Daraus resultieren verschiedene Treffen der involvierten Leiste Hohmad und Westquartier.

Der IG Länggasse wird angeboten, in den Vorständen der angrenzenden Leiste Einsitz zu nehmen. Der Länggasse-Leist jedoch fordert von Hohmad- und Westquartier-Leist «Land und Leute» an die neu zu gründende Organisation abzutreten. Wortwechsel und Schriftverkehr werden immer gehässiger. Die beiden betroffenen Leiste bitten die Stadtverwaltung um Mithilfe. Nach Abklärungen des Rechtsdiensts der Stadt lädt die Stadtkanzlei die drei involvierten Parteien zu Gesprächen zwecks Klärung des Sachverhalts. Ein Termin wird vereinbart, auf Verlangen der Länggasse-Vertreter aber verschoben; wobei am Verschiebedatum niemand der IG Länggasse teilnimmt. Es folgt ein erneuter Anlauf durch den Stadtschreiber, worauf die drei Parteien, der Rechtsdienst und die Stadtkanzlei am Runden Tisch teilnehmen. Mögliche Optionen werden dargelegt und beraten; abschliessend wird vereinbart, die Optionen innerhalb der Organisationen zu spiegeln und nach einer Bedenkzeit zu einem nächsten Treffen zusammenzukommen. Ein entsprechender Termin wird vereinbart. Jedoch lädt Kurt Gänsli noch am selben Abend die Berner Zeitung BZ zu einer Pressekonferenz.

In den 1990er Jahren beschäftigten aber nicht nur Bauprojekte und deren «Nebengeräusche» den Hohmad-Leist. Die Stadt erarbeitet ein erstes Altersleitbild, an deren Mitwirkung sich die meisten Leiste beteiligen. Mit der Planung und Baubewilligung der Kehrichtverbrennungsanlage werden Feinstaub und die Reinheit der Luft zum Thema. Der Leist wirkt bei der Definition einer Luftreinhalteverordnung mit. Zusammen mit dem FC Rot-Schwarz werden 1. Augustfeiern organisiert und durchgeführt. Die ersten mit grossem, dann mit mässigem und später mit geringem Erfolg – schlussendlich wird der Versuch eingestellt.

Die Stadt verbannt Motorfahrzeuge in die Vorgärten der Liegenschaften. Das Parkieren ist fortan nur noch auf markierten Parkflächen gestattet. Bei den verbleibenden Parkplätzen im öffentlichen Raum wird über die Ausgestaltung gerungen. Weisse, blaue oder gar keine Markierung ist die Frage, die es zwischen Stadt und Leist zu klären gilt. Die Einsicht der Bauverwaltung steigt, dass in den schmalen Quartierstrassen der Raum für Parkplätze oft schlicht nicht vorhanden ist. Dies allerdings erst nach Intervention durch die Thuner Leiste.

## **Die 2000er Jahre**

Das im vergangenen Jahrzehnt entwickelte Altersleitbild wird überarbeitet und soll umgesetzt werden. Von bösen Zungen wird behauptet, dass in mehreren Anläufen gescheiterte Stadtratskandidaten eine Chance darin sehen, doch noch in der Thuner Politik Einfluss nehmen zu können. Um die Umsetzung des Altersleitbilds zu begleiten und Anliegen der älteren Bevölkerung einzubringen, wird ein «Seniorenrat» eingesetzt. Dieser entwickelt sich zu Beginn bestens. Jeder Leist, die politischen Parteien sowie Fachorganisationen können Vertreterinnen und Vertreter in den Rat entsenden. Doch die Sitzzahl ist begrenzt und bald beginnen



Ränkespiele um die Besetzung. Erste Differenzen innerhalb des Rats wie auch gegenüber den Behörden manifestieren sich. Der Seniorenrat entwickelt sich immer mehr zu einer Art Schattenkabinett. Anliegen und Forderungen ausserhalb des Aufgabengebiets führen schlussendlich zur Auflösung des Gremiums.

Die Stadt wächst weiter, nicht aber in allen Fällen die erforderliche Infrastruktur. Erneuerungsinvestitionen kommen ins Stocken. Exemplarisch zeigt sich dies am 100-jährigen Pestalozzischulhaus. Der vorhandene Schulraum ist knapp. Die Bausubstanz bedarf dringend einer umfassenden Sanierung. Dies ist aber nur in einer leerstehenden Schule möglich. Doch wohin mit den Schülerinnen und Schülern? Die Behörden entwickeln mehrere Szenarien und laden die Quartier-Leiste zu Stellungnahmen ein. Die Stossrichtung war, nach Abschluss der Pestalozzischulhaus-Sanierung und einem Neubau in Scherzligen, unter anderem das Hohmadschulhaus zu schliessen.

Die Leistvertretungen waren sich einig, dass diese Pläne beim Volk keinen Gefallen finden würden. Die Realisierung des Vorhabens könne nur gelingen, falls die erforderlichen Massnahmen aufgeteilt werden. Anstelle eines neuen Schulhauses «Scherzligen» werden mehrere Schulraumprovisorien angeregt. Zusätzlich sei zu prüfen, die bisherigen Schulkreise vorübergehend anzupassen. Älteren Kindern seien längere Schulwege zuzumuten. Am Ende des Entwicklungsprozesses kann das Pestalozzischulhaus geräumt und die Bauarbeiten in Angriff genommen werden.

Auch das in die Jahre gekommene Strassennetz muss einer Erneuerung unterzogen werden. Die notwendigen Arbeiten an den Strassen werden in vielen Fällen mit der Sanierung der Anlagen im Untergrund verbunden. Die Hohmadstrasse wird auf der ganzen Länge abschnittsweise über mehrere Monate zu einer Baustelle. Zur Planung und Ausführung werden alte Pläne verwendet. Die Einmündungen der Quartierstrassen werden als Trottoirüberfahrten ausgearbeitet, was zu unerfreulichen Auswirkungen bei den Fussgängerstreifen führt. Über die Jahre hatten schwere Fahrzeuge die Trottoirkanten entlang der Hohmadstrasse stark belastet und so in eine behindertengerechte Position gerückt. Durch die Sanierung wurden jedoch die ursprünglichen Kantenhöhen gebaut. Als der Hohmad-Leist diesen «Missstand» erkennt, vereinbart er mit dem Tiefbauamt (TBA) umgehend eine Besichtigung vor Ort. Die Zweckmässigkeit des Zustands vor der Sanierung wird erkannt und die Fahrbahnkanten abgesenkt.

Nach Abschluss der Strassensanierung präsentiert sich die Hohmadstrasse in einem neuen Kleid. Doch nicht überall fliesst das Wasser nach heftigen Regenfällen ungehindert und in nützlicher Frist ab. Anwohnende kontaktieren in solchen Fällen den Leist, der über gute Kontakte zur Verwaltung die Mängel auf kurzem Dienstweg zur Behebung melden kann. Ein Beispiel für diese gute Zusammenarbeit: vor der Schuhfabrik Lienhard werden Parkplätze installiert. Der bestehende Lüftungsschacht zu Kabelanlagen im Untergrund wird versetzt, nicht aber der Grenzstein. Diese Stolperfalle wird dem TBA morgens telefonisch gemeldet; bis zum Abend haben Mitarbeitende des TBA den Messpunkt bereits bodeneben abgefräst.

Dass die Hohmadstrasse in ihrem vorderen (östlichen) Teil bis zur Einfahrt in den Hohmadpark im Gegenverkehr geöffnet werden soll, stösst nicht bei allen Anwohnenden auf Gegenliebe. Mittels Einsprachen und Beschwerden wird versucht, den Gegenverkehr zu unterbinden. Auch der Hohmad-Leist gehört im Interesse seiner Mitglieder zu den Einsprechenden. Schlussendlich werden die Einsprachen und Beschwerden mit der Begründung, dass durch die Verkleinerung des Vorgartens beim ehemaligen Chalet Eschmann ausreichend Strassenraum vorhanden sei, allesamt abgelehnt.

Im Zuge einer Sanierung wird die Frutigenstrasse neugestaltet. Auf der Kreuzung Frutigenstrasse – Jungfraustrasse – Äussere Ringstrasse entsteht ein Kreisel. Von diesem bis zur Gafner-Kreuzung soll ein Mittelstreifen für mehr Verkehrssicherheit und eine Bevorzugung des ÖVs sorgen. Der Hohmad-Leist wird eingeladen sich zum Projekt zu äussern und schlägt die folgenden beiden Anpassungen vor, die übernommen werden und der heutigen Verkehrsführung entsprechen:

- Die Einmündung der Fuss- und Veloverbindung aus dem Hohmadpark soll um einige Meter stadteinwärts verlegt werden. Dies soll Velofahrende davon abhalten, ohne anzuhalten direkt via Fussgängerstreifen in die Frutigenstrasse stadteinwärts einzubiegen.
- Der Mittelstreifen bei der Autobahnabzweigung (in die Hohmadstrasse) soll breiter ausfallen, damit der Verkehr stadteinwärts durch die Abbiegenden nicht behindert wird.

Der nach wie vor mit Pollern gesicherte Mittelstreifen ermöglicht ein sicheres Queren der Fahrbahn für Fussgänger und Fussgängerinnen und verhindert gleichzeitig, dass Fahrzeuge auf die Gegenfahrbahn gelangen und es zu schweren Zusammenstössen kommt.

An der Gafner-Kreuzung wird eine Lichtsignalanlage installiert. Nachdem mehrere Leistmitglieder geblitzt wurden, wenden sie sich an den Leist, um abklären zu lassen, weshalb die Phase «Orange vor Rot» so kurz eingestellt ist. Die Abteilung Sicherheit und Soziales wendet sich darauf an die Signal AG, um Anlage und Anlagensteuerung zu prüfen, wobei keine Fehlfunktion festgestellt werden kann. Alle Verzögerungszeiten seien auf die normierten Werte eingestellt. Einzig ein «Nachleuchten» der eingesetzten Leuchtmittel könne den Anschein erwecken, Orange sei noch an, obschon bereits die Verzögerungszeit zu Rot aktiviert ist. Item, nach der Anfrage durch den Leist scheint sich der Effekt nicht mehr zu wiederholen.

Die Gafner-Kreuzung führt auch in einem anderen Punkt immer wieder zu Anfragen an den Leist. Es geht um die Frage, weshalb Fahrzeuge mit Ziel Thun Süd nicht links abbiegen dürfen. Begründung: da eine Linksabbiegespur auf dem verfügbaren Platz nicht realisierbar ist, würde der Verkehrsfluss stadteinwärts beeinträchtigt. Ein Kreisell ist aus Platzgründen ebenfalls nicht realisierbar.

Bereits mit dem aktuellen Verkehrsaufkommen fühlen sich Velofahrende bei den geringen Platzverhältnissen eingeeengt. Zusammen mit dem Kanton wird in einem (noch andauernden) Verkehrsversuch eruiert, wie die verschiedenen Verkehrsträger besser aneinander vorbeikommen könnten. Die Breite des Velostreifens wird auf ein absolutes Minimum reduziert, dafür an den Bushaltestellen durchgezogen. In der heutigen Zeit jedoch sind die Zweiräder mit stark unterschiedlichen Tempi unterwegs, was das Problem nicht vereinfacht. Ins Seefeld-Quartier wollen sich die Zweiradfahrenden zudem auch nicht abdrängen lassen: sie wollen auf der Frutigenstrasse zirkulieren dürfen.

Kirchgemeinde, Altersheim Martinstrasse und Leist schliessen sich zusammen, um die Kommunikation mit der Quartierbevölkerung um ein Medium zu erweitern. Die «Martin News» werden aus der Taufe gehoben. Dank Inseraten und einem Zustupf aus der Leistkasse gelingt es, dass das Quartierblatt zweimal jährlich erscheint. Publiziert werden Berichte und Reportagen aus dem Quartier; zudem berichtet der Leist jeweils auf eineinhalb Seiten über aktuelle Themen aus dem Leistgebiet.

Früh im Jahrzehnt werden Spielbetrieb und Heimat des FC Thuns zu einem beherrschenden Thema. Die Stadt beabsichtigt, dem FC eine neue Bleibe zu erstellen. Die Finanzierung des Stadionneubaus in Thun Süd soll durch den Verkauf von Land im Gebiet Lachen sichergestellt werden. Diesem Vorhaben erwächst immer mehr Widerstand. Die Kommunikation ist nicht durchwegs neutral und ausgewogen. Im Rahmen der Leist-HV 2005 lädt Claude Aebersold, der in jenem Jahr nach 34 Jahren Vorstandstätigkeit zurücktrat, zu einem Podium. Der teilweise Verkauf des Naherholungsgebiets im Lachen zu Wohnzwecken ist stark umstritten. Die Fronten sind verhärtet. Der Westquartier- und der Hohmad-Leist beschliessen eine öffentliche Informationsveranstaltung zu organisieren. Der Hohmad-Leist hat die Idee, der Westquartier-Leist mit der alten Reitschule die erforderliche Infrastruktur. Dank guten Beziehungen zu Christian Strübin, Radiomoderator aus der Region, kann ein erfahrener Diskussionsleiter für den Anlass gewonnen werden. Weitere Nachbarleiste möchten an der Veranstaltung teilnehmen; nach und nach weitere Organisationen wie KMUs, Gewerbe und andere Interessengruppen. Die beiden organisierenden Leiste dürfen schlussendlich auf einen Erfolg zurückblicken. Die Anwesenden in der randvollen Reithalle verlassen die Veranstaltung im Vorfeld zur bevorstehenden Abstimmung mit umfassenden, weitestgehend neutralen Informationen. Der Rest ist bekannt: das Vorhaben wird an der Urne klar abgelehnt. Der Stadt gelingt es aber einen Investor zu finden, sofern eine Mantelnutzung zugestanden wird. So kommt der FC Thun doch noch zu seiner «neuen Heimat» und das Gebiet Lachen bleibt weiterhin im Besitz der Stadt.

## **Die 2010er Jahre**

Die Wohnungen im Hohmadpark sind bezugsbereit. Doch nicht nur Personen ziehen ein, sondern auch Haustiere; nebst Kaninchen, Meerschweinchen und Katzen auch Hunde. Hunde mit speziellen Bedürfnissen ihrerseits oder deren Frauchen und Herrchen. Es zeigt sich, dass diesen Bedürfnissen bei der Planung zu wenig Beachtung geschenkt wurde. Es ist die Zeit, in der die Behörden besonderen Wert darauflegen, den Puls in den Quartieren zu spüren. Zweimal jährlich trifft sich die Verwaltung mit Vertreterinnen und Vertretern der Leiste. Anlässlich eines solchen Treffens wird das Anliegen nach zwei Robidog nördlich und südlich des Hohmadparks eingebracht. In einer ersten Reaktion bietet das TBA an, die Robidog gegen Verrechnung zu installieren und periodisch zu leeren. Hohmad-Leist und eine Vertretung des Hohmadparks sehen dies freilich anders. Um Ruhe und Frieden ins Quartier zu bringen und den Reinigungsaufwand für Verkehrsflächen zu senken, wird ein Kompromiss ausgehandelt. Das Quartier stellt den erforderlichen Baugrund zur Verfügung, das TBA installiert die Robidog und leert diese periodisch. So entstand die heutige Regelung durch eine enge Kooperation zwischen Leist und Verwaltung zum Nutzen des Quartiers.

Der Wunsch nach den eigenen vier Wänden fördern den Bedarf an geeignetem Wohnraum. Die Zone mit Planungspflicht (ZPP) Freistatt und Siegenthalergut werden zur Vernehmlassung aufgelegt. Der Hohmad-Leist beteiligt sich an beiden Mitwirkungen. Der Umgebung angepasste Gebäudehöhen und die Durchlässigkeit für den Langsamverkehr sind dem Leistvorstand wichtig. Aber auch die Anzahl Parkplätze pro Wohneinheit muss nicht eins oder mehr sein. Dem Zeitgeist entsprechende Energienutzungen und ein Wassermanagement sind unabdingbare Voraussetzungen.

Die Positionen des Vorstands werden jeweils an der HV vorgelegt und durch die Mitglieder bestätigt. Da die Thuner-Leiste seit Jahren auch über einen Internetauftritt verfügen, legt der Hohmad-Leist seine Positionen zu Vorhaben verschiedener Art jeweils «öffentlich» auf; somit können sich alle Interessierten über die Positionen des Vorstands ein Bild machen.

Das Verkehrsthema beschäftigt immer mehr und immer wieder: sei es bei den Zusammenkünften der Leiste oder an den HVs. Die Tellstrasse wird ober- und unterirdisch saniert. Der Leist wirkt an der Planung, Gestaltung und Materialisierung mit. Nach der «Wiedereröffnung» beantragen Anwohnende, die Tellstrasse für den Durchgangsverkehr zu sperren. Nur noch die Buslinie stadteinwärts würde die Strasse vor dem Schulhaus befahren. Stadtauswärts würde die Linienführung ab der Mattenstrasse via die Hohmadstrasse erfolgen. Die Schulwegsicherheit wird vorgeschoben, im Grunde geht es aber um den Verkehrslärm. Anwohnende hatten an der Einmündung in die Hohmadstrasse eine verkehrsberuhigende Schwelle gefordert, die auch eingebaut wurde. Die STI-Busse sind dadurch gezwungen, die Geschwindigkeit zu drosseln und anschliessend wieder zu beschleunigen; beide Vorgänge sind nicht geräuschlos möglich. Würde die Verkehrsverbindung Nord – Süd auf der Tellstrasse unterbrochen, sucht sich der Verkehr andere Wege durch das Quartier. Es ergäbe sich keine Verkehrsreduktion, sondern eine Verlagerung in andere Quartierstrassen. Leist und HV lehnen das Vorhaben daher ab, was zur Folge hat, dass die Mitglieder der Tellstrasse aus dem Leist austreten.

Seit Erscheinen der ersten «Martin News» konnte der Leistvorstand Beiträge zur Information der Quartierbevölkerung einbringen. In diesem Zusammenhang wurde in einem Artikel der schwelende Konflikt zwischen Fussgängern und Velofahrenden auf dem Trottoir entlang der Hohmadstrasse aufgenommen. Dies führte zu diversen kontroversen Reaktionen: nicht die Velofahrerinnen und Velofahrer seien das Problem, sondern die Dreckschleudern, gegen die nichts unternommen werde. Und wenn man schon beim Thema sei, wieso denn der Leist nichts gegen die private Fliegerei über dem Quartier unternehme? Der Leistvorstand hielt sich aus diesen Diskussionen heraus.

Nicht nur die Quartierbevölkerung wird älter, auch das Redaktionsteam der «Martin News». Die Arbeit ist auf immer weniger Schultern verteilt, bis es nicht mehr weitergehen kann. Neue Verfasser und Verfasserinnen für Beiträge sind trotz intensiver Suche keine zu finden: das Ende der Quartierzeitung ist leider unausweichlich.

Wertstoffsammlung ist ein wichtiges Anliegen aller Quartiere. Doch dies ist arbeitsintensiv und kostspielig. Die Gemeinde versucht Ressourcen zu sparen und die Sammlung der Wertstoffe an Feiertagen einzustellen. Dies funktioniert bis zu den ersten Weihnachts- und Jahreswechsel-Feiertagen. Die Abfallsäcke stapeln sich an den Sammelstellen in grossen Wohnanlagen dermassen, dass der Platz zur Zwischenlagerung nicht mehr ausreicht. Dies riechen auch Wildtiere, die Nahrung suchen. Auf Intervention der Leiste werden seit damals die auf Fest- und Feiertage fallenden Touren vor- oder nachgeholt.

Was bisher nicht erwähnt wurde, den Leist aber wiederkehrend beschäftigt, sind Baugesuche zu Mobilfunksendeanlagen. Sofern sich nicht auch die Baubewilligungsbehörde, in Thun die Stadt, gegen ein Bauvorhaben ausspricht, sind Einsprachen und Beschwerden aussichtslos und können den Bau zwar verzögern, nicht aber verhindern.

Zum Abschluss der 75-jährigen Geschichte des Hohmad-Leists abschliessend nochmals etwas Erfreuliches. Unter Führung des Leistvorstands und erheblichem Einsatz etlicher Leistmitglieder kann im Herbst 2019 ein erstes Hohmad-Fest auf die Beine gestellt werden. Bei Speis und Trank, Spiel und Spass kommen Anwohner und Anwohnerinnen zusammen. Die gemachten Erfahrungen und Erlebnisse motivieren den Vorstand, solche Aktivitäten jährlich in irgendeiner Form zu wiederholen. Dies kann aber nur gelingen, wenn der Hohmad-Leist auch künftig Mitglieder und Vorstände findet, die bereit sind, sich für die gemeinsamen Anliegen im Interesse des Quartiers zu engagieren.