

Wohnen an zentralen Lagen

Die Stadt Bern ist in den letzten Jahren nicht nur an den Rändern, sondern auch innerhalb des Stadtgebietes gewachsen. Areale, welche früher für Wohnzwecke als ungeeignet betrachtet wurden, können als Wohnstandort attraktiv und für das Quartier bereichernd sein, wenn Lage und Nutzungskonzept übereinstimmen.

Die Berner Altstadt ist nicht nur UNESCO Weltkulturerbe, sondern auch ein städtebauliches Musterbeispiel. Hier zeigt sich sehr schön, wie städtischer Raum durch sein Verhältnis zwischen Offenheit (Strassen und Plätze) und Geschlossenheit (raumbildende Fassaden) geprägt wird.

Nutzungsdichte in der Altstadt

Im Mittelalter dienten die Kram- und Gerechtigkeitsgasse nicht nur als Hauptverkehrsachse, sondern auch als Marktplatz und Gerichtsort. Daher sind diese Gassen gegenüber anderen relativ breit. Aus dem Stadtbach in der Strassenmitte wurde das Brauchwasser entnommen, aus den Brunnen das Trinkwasser. Auf der Höhe der Kreuzgasse befand sich das städtische Gericht. In den Häusern wurde oben gewohnt und unten gearbeitet. Man wohnte eng aufeinander und die Wohnungen waren eher dunkel. Ein grosser Teil des täglichen Lebens und der sozialen



Kontakte der Menschen spielte sich deshalb auf den Strassen und Plätzen, also in der Öffentlichkeit¹ ab. Neuigkeiten wurden beim Spaziergang oder beim Wasserholen am Brunnen besprochen.

Trennung der Funktionen in der idealen Stadt

Mit der industriellen Revolution seit der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts änderte sich die Gesellschaft und mit ihr die Städte grundlegend. Zum Teil herrschten

in den Städten chaotische hygienische Verhältnisse. Durch die starke Zunahme der Wohnbevölkerung und fehlender koordinierender staatlicher Eingriffe wuchsen die Städte unkontrolliert. In den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts führten die Möglichkeiten der fortschreitenden Mobilität und der Wunsch nach gesunden und funktionalen Städten zur Idee der Trennung der Nutzungen. Wohnen, Arbeiten und Erholung sollten räumlich getrennt werden.² Gelungene Beispiele der Umsetzung dieser Ideen sind in Bern das Tscharnergut oder die Überbauungen Bethlehemacker und Gäbelbach. Hier wurde die Idee vom «Wohnen im Grünen» realisiert. Wohnhochhäuser stehen in einer parkartigen Anlage, verschiedene Dienstleistungs- und Freizeitnutzungen ergänzen das Raumprogramm. Was aber fehlt, ist ein Gefühl von Urbanität, das heisst eine charakteristische städtische Stimmung. Mit der starken Verkehrsentwicklung in den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts erhält die Verkehrsplanung einen hohen Stellenwert. Die Stadt Bern ist die erste Stadt



oben: In der unteren Altstadt wird um den Münsterplatz nicht nur gehandelt und gearbeitet, sondern auch gewohnt.

links: Die Überbauung Bethlehemacker in Bern mit grosszügigen Grünflächen.
Fotos: Peter Sägesser



in der Schweiz, die die Stelle des Verkehrsplaners schafft.³ Die Zeit zwischen 1956 und 1965 ist von der wirtschaftlichen Hochkonjunktur geprägt. Verkehrsprobleme wurden der Zeit entsprechend aus rein technischer Sicht angegangen. Bei der Planung des städtischen Strassennetzes ging es unter anderem darum, diese mit den geplanten Nationalstrassen zu verknüpfen. Dafür sollten die Autobahnen möglichst nahe an das Stadtzentrum geführt werden. Die zunehmende Mobilität eröffnete neue Möglichkeiten, hatte aber auch Nachteile: Soziale Bindungen waren nun über grössere Entfernungen möglich, gearbeitet und gewohnt wurde nicht mehr am selben Ort. Entsprechend verloren die sozialen Kontakte vor der Haustüre an Bedeutung.

Restflächen als Chance

Heute ist das Gesicht einer Stadt stark von Infrastrukturbauten - Verkehrsanlagen, Einkaufszentren, Sportanlagen - geprägt. Die Gestaltung dieser Anlagen ist vor allem funktionell bestimmt. Was bleibt,

sind oft Rest- oder Zwischenräume. Hier überlagern sich Infrastrukturen, verschiedene Interessen und Besitzverhältnisse. Für das Gefühl von Urbanität ist diese Mischung von Nutzungen und Nutzergruppen wichtig. Wegen deren unterschiedlichen Ansprüchen gibt es aber keine konventionellen Lösungen für diese Areale, denn herkömmliche Bebauungskonzepte eignen sich kaum. Will eine Stadt wie Bern nicht nur an den Rändern wachsen, müssen auch solche Zwischenräume in die Plan-

ung einbezogen werden. Solche Areale können als Wohnstandort attraktiv sein, wenn das Wohnungsangebot dem urbanen Umfeld entspricht.

Entwicklungsschwerpunkt mit Potential

Orte, wo sich vielfältige Nutzungen und Infrastrukturen mit zum Teil unterschiedlichen Ansprüchen überlagern, sind in Bern zum Beispiel der Europaplatz in Ausserholli- gen oder das Bollwerk zwischen Bahnhofplatz und Schützenmatte. Hier wird nicht nur durchgefahren, umgestiegen, gearbeitet oder eingekauft, sondern auch gewohnt. Ausserholli- gen ist einer der Entwicklungsschwerpunkte in der Stadt Bern und markiert den Übergang vom Zentrum der Stadt in den Westen von Bern. Der Europaplatz befindet sich in der Mitte dieses Entwicklungsschwerpunktes. Im Nordwesten grenzt der Platz an die SBB-Bahnlinie, im Nordosten an den Autobahn-Viadukt der A12 und im Südosten an die Freiburgstrasse mit Linien von BERNMOBIL. Seit mehreren Jahren arbeiten Bauart Architekten und urbanoffice an einem Projekt für den Europaplatz. So wie die verschiedenen Verkehrsströme hier übereinander liegen, überlagern sich auch die Nutzungen im zukünftigen Gebäude. Der Neubau wird kein herkömmliches Büro- oder Wohnhaus sein, sondern ein Gebäude mit vielfältiger Nutzung und hybrider Erscheinung. Neben



oben: Visualisierung der zukünftigen Bebauung am Europaplatz.

Visualisierung: Raumgleiter GmbH, Zürich

rechts: Wohn- und Geschäftshaus VoltaZentrum beim Bahnhof St. Johann in Basel.

Foto: Peter Säggerer

dem Haus der Religionen, einem Hotel, Laden und Büros werden auch 5400m² Wohnnutzung realisiert. Gerade diese Mischung von Nutzungen und Nutzergruppen könnte das Projekt zum neuen Zentrum des Quartiers machen. Eine mit dem Europaplatz vergleichbare Situation findet sich beim Bahnhof St. Johann in Basel. Soeben wurde dort das Wohn- und Gewerbehäus „VoltaZentrum“ (Buchner Bründler Architekten) fertig gestellt. Bis vor Kurzem war hier noch Niemandsland zwischen Wohnquartieren und Industrieanlagen, dazwischen die Voltastrasse als Stadtautobahn und Grenze. Heute steht hier zwischen Hochstrasse, S-Bahn-Haltestelle, Tramlinie und Autostrassen ein massiger Neubau. Dank seinen Dimensionen, aber auch seinen öffentlichen Nutzungen dominiert das Gebäude die Situation. Im Erdgeschoss gibt es einen Lebensmittelladen, eine Bank und ein Café, darunter eine Tiefgarage für Autos und Fahrräder, im ersten Geschoss Büroräume und ein Restaurant und darüber 74 Wohnungen.

Lärm als Herausforderung

Die lärmige Umgebung am Bahnhof St. Johann verlangte nach entsprechenden Lösungen, damit Wohnungsbau überhaupt möglich war. Die Grundrisse der Wohnungen sind so organisiert, dass alle Schlaf-

räume entweder auf den ruhigen Innenhof orientiert sind oder über eine Loggia gelüftet werden können. Für Bern hat das Amt für Umweltschutz als Planungshilfe verschiedene Praxisblätter zum Bauen an lärmbelasteten Standorten herausgegeben.⁴ Darin werden konkrete Massnahmen vorgeschlagen, wie auf eine Lärmsituation reagiert werden kann. Ziel der Massnahmen ist es, die Lärmbelastung lärmempfindlicher Räume (Schlaf- und Wohnzimmer) zu reduzieren. Ein gutes Beispiel dazu ist das Projekt Brunnmatt-Ost von esch.sintzel Architekten (vgl. Grundriss unten): Die lärmempfindlichen Schlafzimmer sind auf den ruhigen Hof orientiert. Die strassenseitigen Wohnzimmer verfügen über ein Lüftungsfenster zum Hof, wo die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Geschlossene Brüstungen bei Balkonen, kombiniert mit schallabsorbierenden Decken sowie mehrschichtige Fenster- oder Fassadenaufbauten reduzieren die Lärmbelastung der dahinter liegenden Räume ebenfalls. Nicht erlaubt als Lärmschutzmassnahmen sind zum Beispiel geschlossene Balkone als Lärmpuffer oder kontrolliert belüftete Räume, da die Immissionsgrenzwerte bei offenem Fenster eingehalten werden müssen.

Zentral gelegen und lebendig

Die Beispiele und die möglichen Massnahmen zeigen, dass trotz verschiedener Nachteile - Lärm, stark beanspruchte Aussenräume, unterschiedliche Interessen - mit klugen Interventionen auch an belasteten Lagen attraktiver Wohnraum geschaffen und die Umgebung aufgewertet werden kann. Gerade Orte an zentraler, gut erschlossener Lage könnten mit ihrer Mischung von Nutzungen und Nutzergruppen eine Alternative zu monofunktionalen Wohngebieten sein. Nicht nur kurze Wege und eine gute Infrastruktur zeichnen solche Projekte aus, sondern auch eine städtische Lebendigkeit und soziale Kontakte.

Peter Sägesser
Abteilung Stadtentwicklung

1 Der Begriff „öffentlich“ meinte ursprünglich ein politisches Geschehen, das sich vor den Augen aller abspielte, wo Jeder und Jede zugleich Beobachtende und Beobachtete ist. Im Gegensatz dazu bezeichnet der Begriff „privat“ einen abgeschirmten, durch die Familie und enge Freunde begrenzten Lebensbereich, der von den Nutzern und Nutzerinnen selbst definiert und kontrolliert wird.

2 CIAM Congrès International d'Architecture Moderne in La Sarraz, 1928

3 Sulzer, Jürg / Stadtplanungsamt Bern: Stadtplanung in Bern, Entwicklung und Perspektiven. Bern, 1989, Seite 45

4 mehr Infos unter: www.bern.ch/umweltschutz

Das Projekt Brunnmatt-Ost von esch.sintzel architekten setzt die in den Praxisblättern des Amtes für Umweltschutz vorgeschlagenen Massnahmen vorbildlich um:

Alle Schlafräume (blau) sind auf den ruhigen Innenhof orientiert. Die Wohnräume (gelb) können über ein Lüftungsfenster ebenfalls auf die ruhige Seite gelüftet werden. Geschlossene Brüstungen auf der Strassenseite vermindern die Lärmbelastung der dahinter liegenden Räume.

