

Mitwirkung zu Richtplan ESP AUSSERHOLLIGEN Eingabe SWB Bern : AUS ZWISCHENRAUM WIRD STADT

### **Projekt SWB Bern Vision Stadtquartier 2013**

Erfreut stellt die Ortsgruppe Bern des Schweizerischen Werkbunds SWB fest, dass der Premium-ESP Ausserholligen nach einer rund 25-jähriger Ruhephase endlich für eine Neuentwicklung aktiviert wird.

Mit grosser Genugtuung nimmt der SWB Bern zur Kenntnis, dass Themen, Anliegen und Ideen aus dem im Jahr 2013 vom SWB Bern erarbeiteten Projekt «Vision Stadtquartier» offensichtlich sehr positiv vom Gemeinderat und vom Stadtplanungsamt aufgenommen worden sind.

Wir konstatieren, dass Ideen des SWB aus dem Projekt «Vision Stadtquartier» zu grossen Teilen in den neuen Richtplan ESP Ausserholligen eingeflossen sind. Dennoch möchten wir uns zu einigen Punkten des aufgelegten Richtplans äussern.

# **Zustand heute:**

Ausserholligen ist die Engstelle zwischen Bern und Bümpliz-Bethlehem. Ein Grossteil der Fläche ist mit Verkehrsbauten, Lager- und Gewerberäume besetzt. Autobahnzubringer und Bahneinschnitte machen das Gebiet unübersichtlich. Der Autobahnviadukt Weyermannshaus bildet optisch und räumlich eine Grenze, der Raum darunter ist schlecht genutzt. Bern-West liegt abgetrennt, obwohl es seit gut hundert Jahren zur Stadt Bern gehört. Die südlich und nördlich angrenzenden Waldränder sind wenig einladend. Das Gebiet beidseits des Viadukts ist wenig dicht bebaut.

Ausserholligen hat aber ein grosses Potential. Es ist erschlossen mit insgesamt 12 S-Bahnen, Tram- und Buslinien. Freiflächen wie das Weyermannshaus-Bad, Wald im Süden und Norden und Pflanzgärten sind vorhanden. Unter dem Viadukt verbirgt sich reichlich gedeckter Raum. Und nicht zuletzt hat der zentral gelegene Europaplatz seine Bestimmung noch nicht gefunden.

# was wollen wir:

Wir wollen vom Vorhandenen ausgehen und das bereits gut erschlossene Stadtgebiet verdichten. Eine Mischung von Wohnüberbauungen mit unterschiedlichem Ausbaustandard dient allen sozialen Gruppen. Intelligente Übergangsnutzungen für bestehende Gebäude schaffen Abwechslung. Aufgewertete Freiräume fördern Begegnung und gemeinsame Aktivitäten. Überdimensionierte Verkehrsbauten werden zurückgebaut. Der überdachte Raum unter dem Autobahnviadukt wird mit Läden, Cafés und Spielflächen zum Begegnungsort wie die Lauben der Berner Innenstadt. Neue Wege und Plätze vernetzen das Gebiet und verbinden es mit den benachbarten Stadtteilen. Die hohe Qualität des Wohnumfeldes erlaubt es, individuelle Flächenansprüche zu vermindern. Neben Neubauten sind Alternativen, z.B. Strukturen für den Selbst-Ausbau, gefragt.

An den Anforderungen von heute und morgen orientiert sich zudem ein ökologisches Vorgehen für Neu- und Altbauten mit entsprechend ressourcenschonender Bauweise, maximale Nutzung von erneuerbaren Energiequellen sowie der vorhandenen KVA-Abwärme.

Und noch etwas: der grösste Teil des Gebiets Ausserholligen ist im Eigentum der öffentlichen Hand. Der Druck zur Gewinnmaximierung fällt weg, beste Voraussetzung also für gemeinnützige Bauträger und für Modelle mit Einbezug der Betroffenen bei der Planung von Neu- und Umbauprojekten..



#### was heisst das konkret:

Die Umwandlung des Quartiers von einem mehrheitlich Verkehrsweg-dominierten Gebiet mit Autobahn und Autobahnanschlüssen in ein Wohn-, Dienstleistungs- und Gewerbegebiet, bedingt einen grösseren Aufwand an Planung und Massnahmen als andere Orte. So ist für die Weiterentwicklung dieses Stadtteils neben der Stadt und dem Kanton auch der Bund einzubeziehen.

Die Autobahn zerschneidet auch im neuen Richtplan an dieser Stelle die Stadt Bern und verunmöglicht den künftigen Quartierbewohner\*innen den Zugang in die unmittelbar angrenzenden Wälder der Stadt. Der Rückbau der Autobahnrampen zu einem Halbanschluss (d.h. ohne Ab- und Auffahrt von und nach Zürich) führt zu einer Reduktion von 22'000 Fahrzeugen pro Tag. Richtung Bümpliz nehmen die Fahrzeuge um ca. 5'500 und in Richtung Bern sowie Köniz um ca. 16'500 Fahrten ab. Der Verkehr auf der Weissensteinstrasse wird damit halbiert. Der so verschlankte Brückenraum wird zur vermittelnden Nord-Süd-Verbindung für Langsamverkehr und Begegnung. Bestehende Unterführungen werden aufgefüllt und können als neuer Sportpark genutzt werden. Der Wegfall der Rampen schafft Raum für neue, verdichtete und durchmischte Nutzungen. Die Schlossstrasse, der Europaplatz und die Freiburgstrasse werden vom Durchgangsverkehr befreit. Als Boulevard angelegt, heben sie die optische Trennung in allen Richtungen auf. Ein Quartierstrassendreieck mit Tempo 30 und Einbahnverkehr sichert die Anbindung an das städtische Netz. Eine neue Basisstrasse führt durch den Könizbergwald zur Freiburgstrasse. Die Anpassungen im Bereich Autobahn sind aus unserer Sicht zwingend, da diese direkt positive Auswirkungen auf die bessere Verbindung von Ausserholligen mit den angrenzenden Quartieren zur Folge hat.

# **Planungsperimeter**

Aus den oben genannten Gründen erscheint uns der Betrachtungsperimeter zu eng abgesteckt. So ist die «Stadtlaube» nicht nur ein neu geschaffener öffentlicher Raum im Gebiet, welcher als Quartierverbindung und als ÖV-Haltestelle dient. Die neue «Stadtlaube» muss als Verbindungsachse funktionieren, welche die angrenzenden Wälder miteinander verbindet. Gerade die Verknüpfung der Grünräume ist für eine qualitätsvolle Quartierentwicklung zentral. Nur so kann die «Stadtlaube» zu einem wichtigen Rückgrat im ESP werden. Der Perimeter sollte unbedingt süd- wie nordseitig über die Autobahnen hinaus ausgeweitet werden.

### Der öffentliche Raum und die «Stadtlaube»

Ein besonderes Augenmerk muss sicher auf die öffentlichen Räume gelegt werden und dabei steht die «Stadtlaube» zuoberst.

An der «Stadtlaube» hängen verschiedene Gebiete:

#### **Ausserholligen Mitte**

Der Europaplatz ist gebaut, doch seine Nutzung ist noch nicht definitiv bestimmt. Zur Zeit ist er eher ein Mobilitäts- und Umsteigeschwerpunkt mit geringer Aufenthaltsqualität.

Eine dringend notwendige Verknüpfung der bestehenden S-Bahnstationen und der Installierung der Velohauptroute macht den Europaplatz noch stärker zum Verkehrsknoten. Deshalb sind dringend weitere Massnahmen gefragt. Eine Verbesserung der Umsteigebeziehungen zum BLS-Bahnhof unter dem DEZA ist unabdingbar. Für die Velohauptroute müssen Velo- und Fussverkehr getrennt werden, was eine zweite Unterführung beim SBB-Bahnhof Ausserholligen erfordert. Damit wäre auch die Möglichkeit gegeben, dass zu Fussgehende sich immer in der Stadtlaube bewegen



würden. Die Qualität der Stadtlaube könnte verbessert und die Situation zum Steigerhubel-Quartierteil entschärft werden.

Die Planung des ewb und der BLS ist aus unserer Sicht sehr gut. Diese entspricht doch in wesentlichen Zügen den Vorstellungen im SWB-Projekt "Vision Stadtquartier". Aufgrund der neuen Wichtigkeit der ewb-Arealentwicklung ist auf eine qualitätsvolle Aussenraumgestaltung mit unterschiedlichen Platzfolgen zu achten.

#### Die neue Personenunterführung

Diese begrüssen wir sehr. Eine Realisierung kommt einem Befreiungsschlag in der Quartierentwicklung und in der Quartiervernetzung gleich. Die Unterführung gehörte zu den Kernideen der SWB-Vision! Damit aber die Synergien als ÖV-Verknüpfungspunkt optimal ausgeschöpft werden können, müsste die, vom GR aufgenommene, Verschiebung des Bahnhofs Stöckacker an die Personenunterführung umgesetzt werden.

# Ausserholligen Süd

Der Teil Ausserholligen Süd etabliert sich im vorliegenden Richtplan eher noch als Schwachpunkt in den städtischen Vorgaben.

An dieser Stelle wird über einen Grossteil der städtischen Verkehrsplanung Berns entschieden. In diesem Gebiet muss unbedingt der Fuss- und Veloverkehr aufgewertet werden. Das bedeutet, dass der Autobahnanschluss Bern-Bümpliz differenzierter untersucht werden muss. In dieser Betrachtung sollten die Kriterien der nachhaltigen Stadtentwicklung höchste Prioritäten geniessen. Bei einem Rückbau der Auf- und Abgänge könnte die Weissensteinstrasse auf zwei Spuren zurückgebaut und oberirdisch geführt werden. Dies würde einen sehr grossen Gewinn für den Anschluss von Bern-West an die Stadt bedeuten.

Durch die Verdrängung von Verkehrsflächen ist es möglich, Siedlungsgebiet und Lebensqualität zu gewinnen. Der SWB Bern hat in seinem Projekt "Vision Stadtquartier" sogar aufgezeigt, dass die ersatzlose Aufhebung des Autobahnanschlusses möglich und sinnvoll wäre (Nutzung neu als Sportpark).

Auf ihr basiert auch der Vorstoss des Quartiervereins und der QM3 zur Verschiebung des SBB-Entflechtungsbauwerks Ausserholligen. In diesem Vorstoss ist auch die Realisierung einer durchgehenden Nord-Süd-Verbindung bis zum Bremgartenwald enthalten.

Gerne anerbietet sich der SWB Bern, als interdisziplinärer Fachverband, an der weiteren Bearbeitung und Schärfung des Richtplans ESP Ausserholligen mitzuarbeiten.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme, freuen uns auf Ihre Einladung zur Mitarbeit und grüssen freundlich

Bern, 14. Januar 2021,

Schweizerischer Werkbund SWB : Ortsgruppe Bern

Für die SWB-Arbeitsgruppe

Stefan Schneider (Co-Präsident Vorstand SWB-Ortsgruppe Bern)