1980 : rund um den Bahnhof

Autor(en): **Loderer, Benedikt**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **16 (2003)**

Heft [1]: **Aarefeldplatz Thun : Städtebau und Architektur**

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-122082

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.

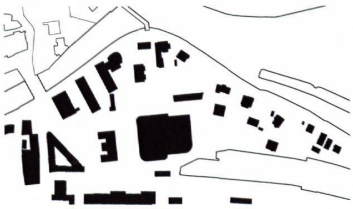
Haftungsausschluss

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

1980: Rund um den Bahnhof



Die Figur-Grunddarstellung zeigt, wie wenig einheitlich die Bebauung um 1980 war, sie zeigt aber auch die Schlüsselstellung des Aarefeldschulhauses. Plan: Andrea Roost

Das Aarefeldschulhaus wurde nicht mehr gebraucht, was den Anstoss für den Wettbewerb gab. Wie hat aber das Aarefeld um 1980 ausgesehen? Eine knappe Archäologie der jüngsten Gegenwart.

: Das Bahnhofquartier, wie es 1923 gedacht war, sollte städtisch werden. Bis in die Achtzigerjahre ist daraus wenig geworden. Vergleicht man Thun mit Biel, wo ja in denselben Jahren der Bahnhof ebenfalls verlegt worden war, so zeigen sich deutliche Unterschiede. In Biel entstand ein neues städtisches Quartier mit durchgehender Blockrandbebauung, das einen Gegenpol zur Altstadt bildet. In Thun hingegen blieb die Blockrandbebauung fragmentarisch, das Aarefeld bewahrte trotz der Nähe zur Altstadt den Charakter eines Aussenquartiers. Die Hierarchie der Stadträume wurde nicht verändert. Die Altstadt war nach wie vor das klare Zentrum der Stadt, ausserhalb nahm die Dichte rasch ab. Was sich grundsätzlich bis heute nicht geändert hat.

Das Aarefeld, ein Fragment

Die Bebauung des Aarefelds erfolgte nie nach einem einheitlichen Plan. Wie ursprünglich gedacht, wurde in den späten Zwanzigerjahren eigentlich nur das Dreieck auf der Westseite der Bahnhofstrasse ausgeführt. Eine Blockrandbebauung mit Innenhof, die sich an die Dreiecksform der Parzelle anpassen musste. Später wurde die Spitze gegen den Bahnhof herausgebrochen und durch einen hellen, kantigen Kubus mit Flugdach ersetzt, der sich kaum um seine Umgebung kümmert.

An der Bahnhofbrücke steht ein weisser Büroblock, vom Bautyp her ein frei stehender Einzelbau, der mit seinen Nachbarn nicht zu einem Block verschmelzen kann. Die zwei Wohnbauten dahinter gehören in die Abteilung Wohnen mit Blumenfenster. Es sind typische Wohnblöcke der Fünfzigerjahre, die auf die grüne Wiese gehören und nicht in die Innenstadt. Ihre Erbauer müssen das Aarefeld als Wiese aufgefasst haben.

Das Aarefeldschulhaus erhielt nie die Strasse, für die es gebaut wurde. Die Aarefeldstrasse blieb eine bescheidene Quartierstrasse, an deren Ende nie eine Brücke entstand. Die Rückseite hatte zur Bahnhofstrasse keinen Bezug, was einleuchtet, wenn man weiss, dass das Schulhaus vom Neubau der Bahnhofstrasse sozusagen überrascht wurde. Die verschiedenen Planungsansätze der verschiedenen Generationen trafen beim Aarefeldschulhaus zusammen, aber ergaben nie ein Ganzes.

Städtebauliches Brachland

Noch 1931 hatte Werner Engel geschrieben: «Beim Dampfschiffkanal, zwischen Bahnhof und Altstadt, fügt sich die Fabrik der Gebrüder Hoffmann unauffällig in das Gesamtbild ein.» Damals waren es Einzelbauten gewesen, die nach dem Krieg ausgebaut wurden und im Laufe der Zeit zusammen wuchsen. Am Schluss bildeten sie ein allseitig geschlossenes Konglomerat, das der Logik des Produzierens folgte und nicht der städtebaulichen Vernunft. Der Rest des Aarefelds blieb locker bebaut, einige Villen, einige Gewerbebauten, einige Parkplätze. Kurz, das Aarefeld war um 1980 städtebauliches Brachland.

Die Sichtachse vom Bahnhofportal durch die Bahnhofstrasse zum Schloss wurde empfindlich beeinträchtigt. Ein viel zu hoher Neubau schnitt dem Schloss den Sockel der Vorgebäude ab, es wächst nun aus dem Dach des Neubaus heraus.

Der Bahnhof war und ist heute noch das beherrschende Gebäude des Aarefelds. Allerdings stand er allein, ohne Antwort eines Gegenübers. Man hatte 1923 zwar einen Bahnhof gebaut, aber an die Stadt kaum gedacht. Es ging um die Verknüpfung von Bahn und Schiff, Städtebau spielte dabei keine Rolle. Der Schifffahrtskanal fand kein Ende, er hörte bloss auf. Auch bot sich den Schiffsreisenden nirgends eine Sicht auf die Stadt. Das wird deutlich, wenn man das Aussteigen am Kanal mit der Ankunft in Thun im 19. Jahrhundert vergleicht. Man fuhr in den Trichter der Aare (Foto Seite 2) und dabei wurde das gesamte Stadtpanorama von der Stadtkirche bis zum Schloss vorgeführt. Im Gegensatz zu Zürich, Luzern und Biel ist Thun nie an den See herangerückt. Quaianlagen, die den Namen verdienen, fehlen bis heute. Die Thuner haben sich nie wirklich um ihren See gekümmert.

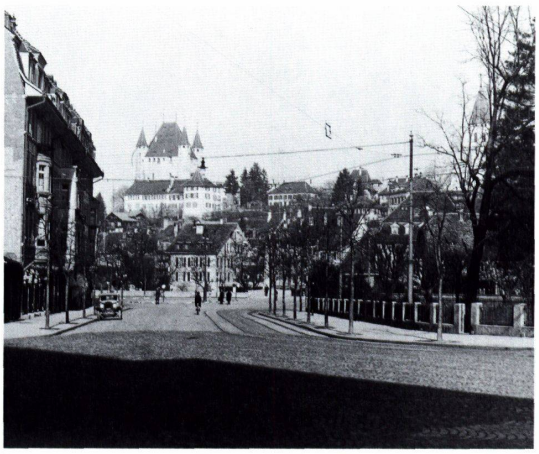
Schlüsselgrundstück Schulhaus

Der Bahnhofplatz diente als Busbahnhof. Da aber für die Busse hier nicht bloss Halte-, sondern ebenso Wartestelle war, standen ständig wartende Busse auf dem Platz: Der Bahnhofplatz war Busparkplatz. Dem Verkehr überhaupt war die Priorität eingeräumt, für die Fussgänger und die Platzgestaltung blieben nur noch Restflächen übrig.

Um 1980 war der Privatverkehr auf der Seestrasse noch nicht beschränkt. Um nach Gwatt oder Dürrenast und weiter Richtung Spiez zu kommen oder um dem Stau auf der Frutigenstrasse auszuweichen, durfte man ungehindert über den Bahnhofplatz fahren. Das dies zu Konflikten mit dem dichten Bus- und Fussgängerverkehr kommen musste, war vorauszusehen. Zusammenfassend war die städtebauliche Lage und der Zustand des Verkehrs um 1980 wenig befriedigend.

Das Aarefeldschulhaus wurde nicht mehr benötigt. Das gab den Anstoss, das Aarefeld genauer unter die Lupe zu nehmen. Die Stadt Thun erkannte die Bedeutung: «Das Areal des Aarefeldschulhauses nimmt im Stadtbild von Thun eine Schlüsselstellung ein», war im Wettbewerbsprogramm von 1981 zu lesen. Man wollte von Anfang an Städtebau betreiben, nicht bloss Architektur machen: «Das bedeutet, dass die Gebäude, welche neu gebaut werden sollen, als Teil eines Quartiers und nicht nur als in sich geschlossene Einzelerscheinung zu sehen sind und dass somit den umgebenden Freiräumen, also der Ausbildung von Bahnhofstrasse, Bahnhofplatz, aber auch der Schulhaus- und Aarefeldstrasse, besondere Beachtung geschenkt werden muss.» •

1



2

3

4

5

6

7

8

1 Der Bahnhof von 1923 bleibt das beherrschende Gebäude im Aarefeld. Leider hatte er um 1980 kein Gegenüber.

2 Die Bahnhofstrasse ist auf das Schloss ausgerichtet. Dieses war mitsamt dem Sockel seiner Vorbauten auch sichtbar.
Foto: Stadtarchiv Thun / Fotosammlung Zimmermann

3 Heute spriesst das Schloss aus einem zu hohen Dach. Rechts hinter dem Gebüsch das Aarefeldschulhaus.

4 Neben der Bahnhofbrücke steht ein Bürohaus, das in seiner Typologie die vorgesehene Blockrandbebauung negiert.

5 Die Schaufassade des Aarefeldschulhauses ist auf eine bescheidene Quartierstrasse gerichtet, die nie wichtig wurde.

6 Hinter einer durchgehenden Fassade versteckt sich das Konglomerat der Fabrik der Gebrüder Hoffmann.

7 Quer zur Aare stehen zwei Wohnblöcke aus den Fünfzigerjahren, die eher auf die grüne Wiese gehören als in die Innenstadt.

8 Am Ende der Bahnhofstrasse steht in der Ecke des Dreiecks ein Neubau, der sich nicht um seine Umgebung kümmert.
Fotos: Architekturbüro Andrea Roost

Luftaufnahme des Aarefelds um 1981:

1 **Bahnhofbrücke über die äussere Aare, die beim Neubau in die Richtung der Bahnhofstrasse gedreht wurde.**

2 **Frutigenstrasse, die nach Osten verschoben und unter der Bahnlinie durchgeführt wurde.**

3 **Bürogebäude an der Bahnhofbrücke, ein Solitär, kein Stück des Blockrands**

4 **Das Dreieck, das einzige Stück der Bahnhofstrasse, das nach dem ursprünglichen Konzept gebaut wurde. Vorne an der Ecke der Neubau** (Seite 13, Foto 8).

5 **Bahnhofstrasse, die als grossstädtischer Boulevard mit zweiseitiger Allee geplant war.**

6 **Die zwei Wohnblöcke aus den Fünfzigerjahren. Der weisse Rundbau ist ein Gartenrestaurant.**

7 **Aarefeldschulhaus, errichtet 1877, abgebrochen 1999**

8 **Obere Schleuse, bei Hochwasser laufen pro Sekunde 360 Kubikmeter Wasser durch beide Schleusen.**

9 **Bahnhof**

10 **Aarefeldstrasse**

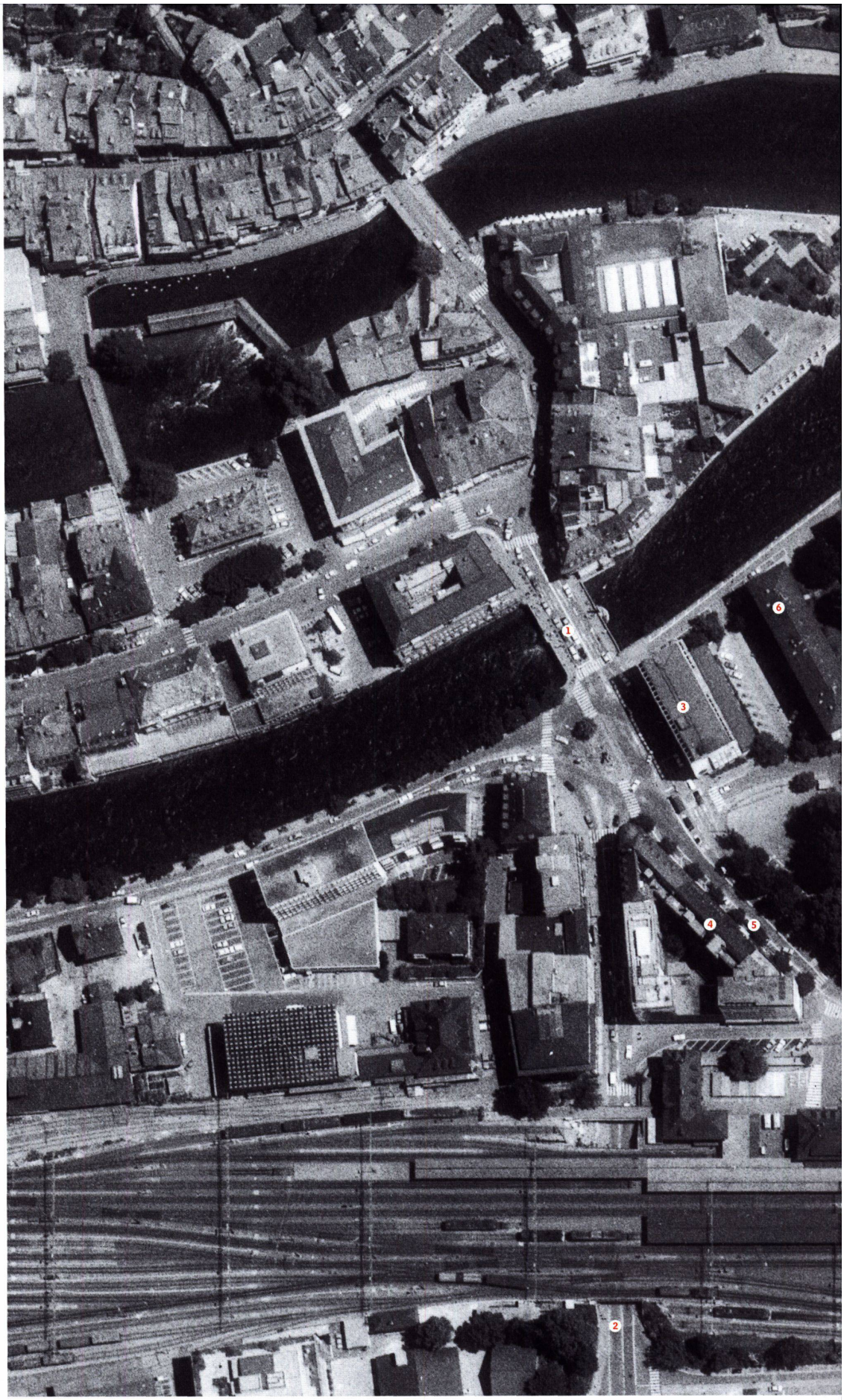
11 **Gebrüder Hoffmann AG, von oben wird deutlich, wie sich hinter der ersten Gebäudeschicht ein Konglomerat verbirgt.**

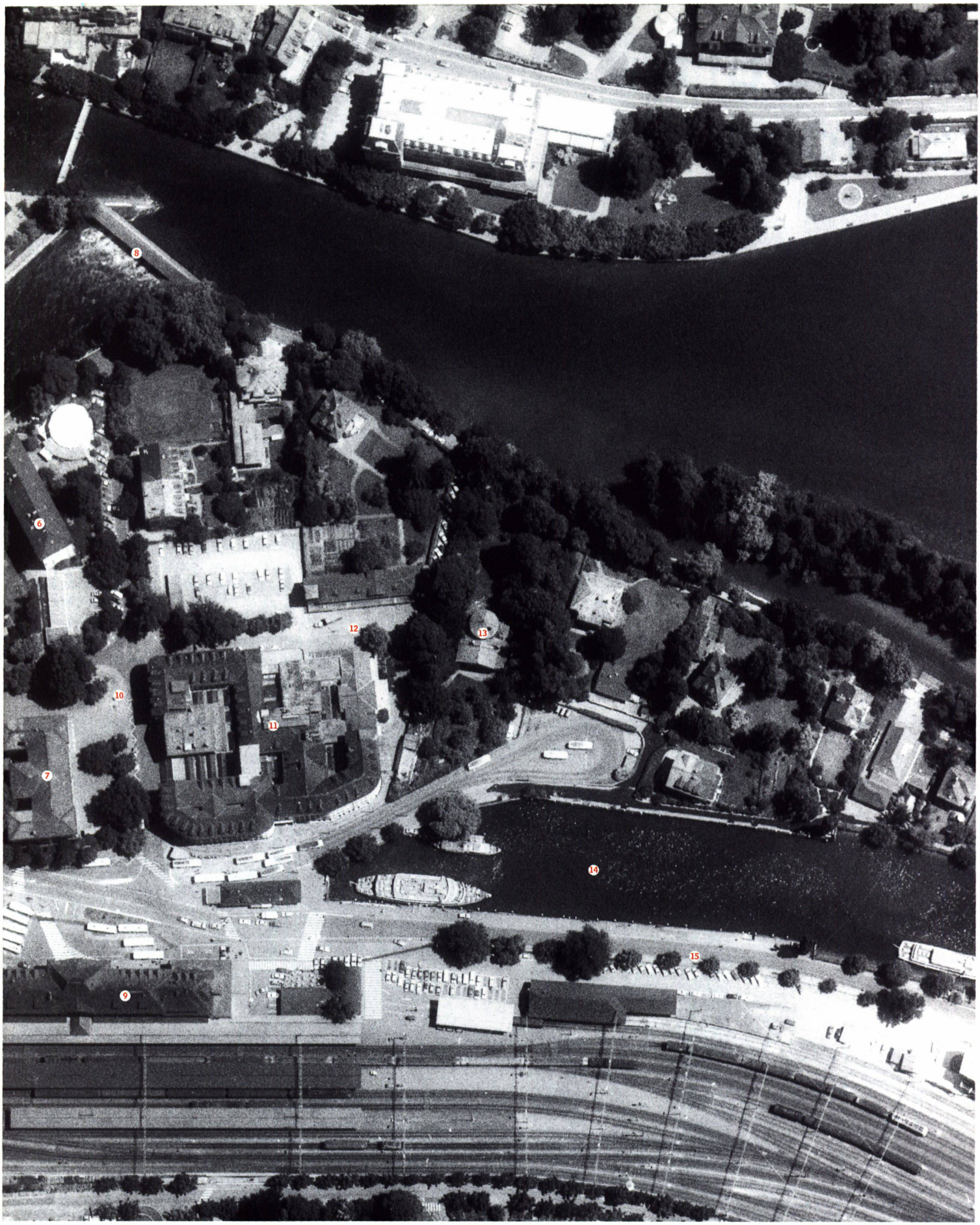
12 **Schulhausstrasse**

13 **Panoramahaus, erbaut 1826, abgebrochen 1989, gezeigt wurde ein Panorama der Rigi.**

14 **Schifffahrtskanal. Die Dampfschiffe können nicht wenden, sie fahren rückwärts ein.**

15 **Seestrasse Richtung Gwatt, Dürrenast und Spiez** Foto: Bundesamt für Landestopografie




8
6
12
13
10
11
7
14
15
9