Stadtentwicklung im Aarefeld, Thun

Autor(en): **Roost, Andrea**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **107 (1989)**

Heft 6

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-77045

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

Stadtentwicklung im Aarefeld, Thun

Das Bild unserer Umwelt ist einem dauernden Wandlungsprozess unterworfen. Insbesondere bei der baulichen Entwicklung der Stadt ist es wichtig, dass die Art und Weise solcher Veränderungen beeinflussbar ist und eine Aufgabe zur Gestaltung unserer Umwelt darstellt. Die Wahl eines städtebaulichen Konzeptes hat dabei nicht nur mit planerischen und architektonisch-räumlichen Aspekten zu tun, sondern ebenso mit allgemeinen kulturellen, sozialen und gesellschaftspolitischen Wertvorstellungen. Da wir uns heute gegen ein unkontrolliertes Wachstum am Stadtrand und gegen die Zersiedelung wenden müssen, ist ein Bekenntnis zur Urbanität wieder notwendig.
Auf diesem Hintergrund veranstaltete die Stadt Thun 1981 einen Ideen- und Projektwettbewerb für die Überbauung und städtebauliche Gestaltung des Bereiches Bahnhof/Aarefeld. «Es wird ... neben baulicher Verdichtung und Landwertrealisierung eine bewusste Gestaltung des Stadtraumes, eine Erhöhung der Erlebnis- und Kommunikationsdichte im Sinne einer Auseinandersetzung mit den Gegebenheiten und der Geschichte dieses Stadtteiles angestrebt.» Der folgende Beitrag versucht, diesen Prozess am Beispiel eines Teilbereichs der Gesamtüberbauung aufzuzeigen.

VON ANDREA ROOST, BERN

Der geplante bauliche Eingriff in das Stadtgefüge ist zu verstehen als ein neues Fragment in einer Folge unterschiedlicher planerischer Vorstellungen und Realisierungen. Auch frühere Epochen waren kaum in sich völlig konsistent. Die Stadt ist komplex, geschichtet aus Bildern, die sich ergänzen und zum Teil auch widersprechen mögen. Diese Komplexität und Widersprüche bilden das eigentliche Spannungsfeld des urbanen Raumes und damit auch die Attraktivität eines regionalen Zentrums.

Die baulichen Massnahmen im Aarefeld sind jedoch nicht als isolierte Einzelaktionen zu betrachten. Vielmehr nehmen sie Bezug sowohl auf frühere planerische Bemühungen als auch auf die heute aktuellen benachbarten Bauvorhaben im angrenzenden Gebiet.

Wenn also im städtebaulichen Konzept Elemente früherer Planung aufgenommen werden, bedeutet das nun nicht, dass die neue Aarefeld-Überbauung keinen eigenständigen, unserer heutigen Zeit entsprechenden, architektonischen Ausdruck haben kann.

Gerade aus Respekt vor den Leistungen der Geschichte wäre es unangebracht, im Sinne eines falschverstandenen Traditionsbegriffs, gestalterische Vorstellungen des 19. Jahrhunderts oder gar mittelalterliche Altstadtbilder nachzuahmen. Jede Zeit hat ihre Ausdrucksweise und jede Bauaufgabe einen ideellen Hintergrund, der zur Aufgabe selber geführt hat. Im Falle der Planung Aarefeld etwa das Bereitstellen einer städtebaulichen Lösung als Grundlage für zukünftige Bauträger. Verbunden wird dies mit einem Flexibilitätsanspruch für heute noch unbekannte Entwicklungen und der Wahrung verschiedener öffentlicher Interessen wie z.B. mit dem Vorschlag für den neuen städtischen Platz. Ein Freiraum, der nicht bloss Restfläche irgendeiner Überbauung ist, sondern ein bewusst gestalteter öffentlicher Bereich, als Symbol der Bejahung der Stadt als wirtschaftlichem und kulturellem Lebensraum.

Die städtebauliche Entwicklung

Am Anfang des 19. Jh. war Thun kaum grösser als im Mittelalter. Die meisten Häuser der Stadt standen zwischen dem Burghügel und der äusseren Aare (Bild 1).

Als eine der ersten Bauten im Aarefeld wurde 1826 das Panoaramahaus errichtet. Erstmals in der Schweiz wurde hier ein Rundbild in einem eigens dafür entworfenen Gebäude ausgestellt (Bild 2, 3).

Der in dieser Zeit einsetzende Tourismus machte das Panoramahaus zu einem wichtigen öffentlichen Gebäude ausserhalb der Stadt.

Durch die 1859 fertiggestellte Eisenbahnlinie nach Bern wurde Thun an das Netz der wichtigen Deutschschweizer Städte angeschlossen. Neben der wachsenden Bedeutung als Truppen-

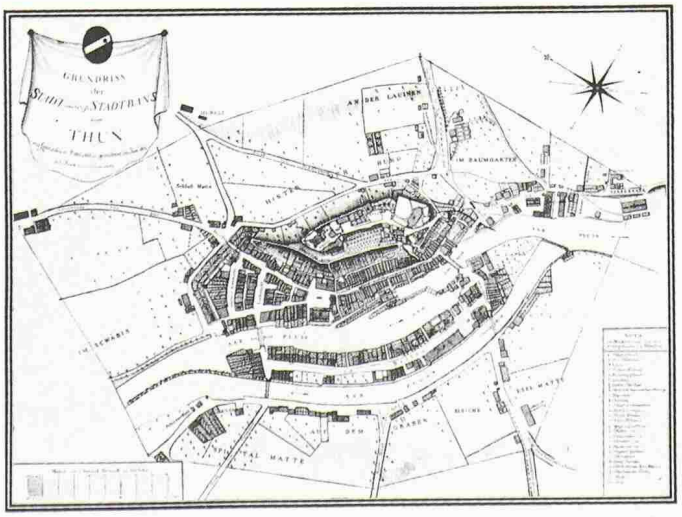


Bild 1. Fisch-Plan von 1814. Thun war zu Beginn des 19. Jahrhunderts kaum grösser als im Mittelalter

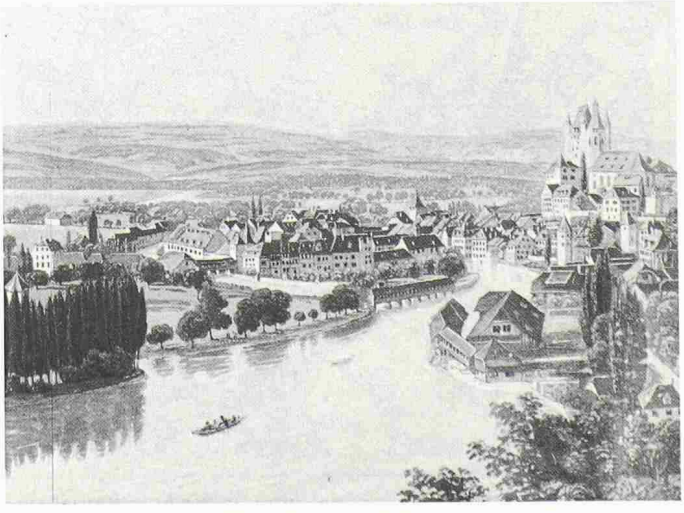


Bild 2. Ansicht von Thun, 2. Hälfte 19. Jahrhundert

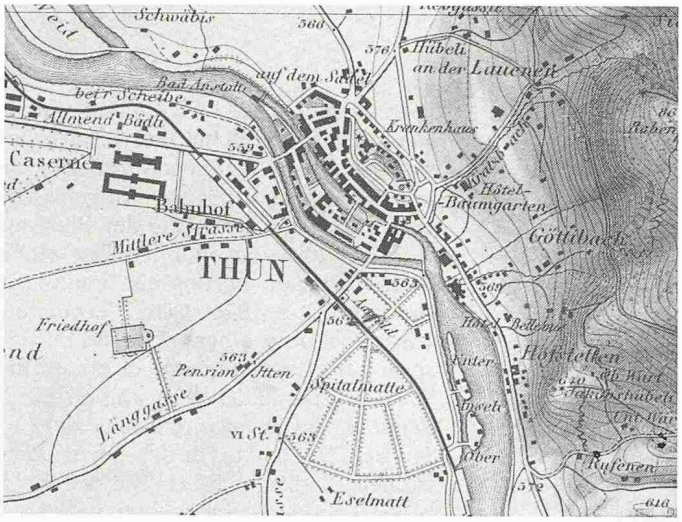


Bild 4. Müllhaupt-Plan 1870. Durch die 1859 fertiggestellte Eisenbahnlinie nach Bern wurde Thun an das Netz der wichtigsten Deutschschweizer Städte angeschlossen

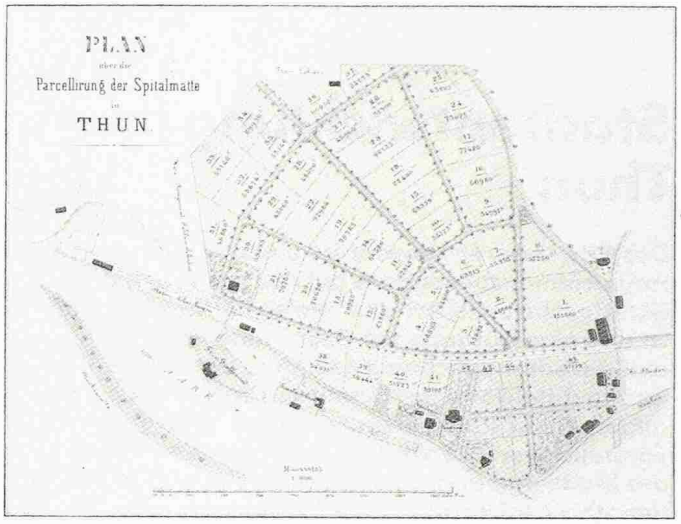


Bild 5. Parzellierung der Spitalmatte. Mit der Planung einer gartenstadtartigen Siedlungserweiterung im Bereich Aarefeld/Spitalmatte wurde dem erwarteten Wachstumsdruck Rechnung getragen. Das Achsenkreuz Schulhausstrasse/Aarefeldstrasse bezieht sich genau auf das Panoramahaus

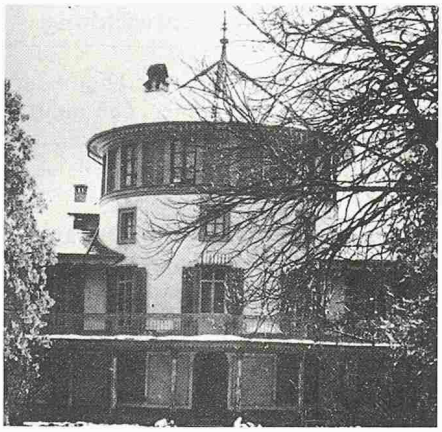


Bild 3. Als einer der ersten Bauten im Aarefeld wurde 1826 das Panoramahaus errichtet, es steht heute noch

standort (Bau der Kaserne um 1864) zeichnete sich damit auch für den Tourismus eine positive Entwicklung ab.

Mit der Planung einer gartenstadtartigen Siedlungserweiterung im Bereiche Aarefeld-Spitalmatte wurde dem erwarteten Wachstumsdruck Rechnung getragen (Bild 4, 5).

Die nächsten zwanzig Jahre brachten dem neu parzellierten Gebiet jedoch nicht die erwartete Entwicklung. Im Aarefeld wurden zwar verschiedene Häuser gebaut, unter anderem das heute noch bestehende Schulhaus und eine Kapelle. Das eigentliche Siedlungsgebiet auf der Spitalmatte blieb aber noch weitgehend unberührt.

Entsprechend der wachsenden Bedeutung von Waffenplatz und Eisenbahn (Verbindung mit der Brünigbahn 1893) entwickelte sich die Stadt vor allem im Bereich der Kaserne und des alten Bahnhofs.

Zur Erleichterung von Bahnbetrieb und Fremdenverkehr wurde nach dem Ersten Weltkrieg ein neuer Bahnhof in der Nähe des geplanten Schiffahrtskanals gebaut. Gegen den Willen der Gemeinde kam er zwischen Aarefeld und Spitalmatte zu liegen und trennte so die vorher zusammengehörenden Quartiere. Ausser der als Sichtachse zwischen Schloss und Aufnahmegebäude konzipierten neuen Bahnhofstrasse wurden die alten Strassenführungen soweit es ging beibehalten. Anstelle der gartenstadtartigen offenen Bebauung war nun die geschlossene Bauweise vorgesehen (Bild 6, 7).

Nach der Inbetriebnahme des Schifffahrtkanals 1925 waren Eisenbahn und Schiff verkehrstechnisch optimal miteinander verbunden. Die Stadt, die schon damals zu einem guten Teil vom Tourismus lebte, wurde aber durch diese neue Konstellation vom Verkehrsstrom abgetrennt.

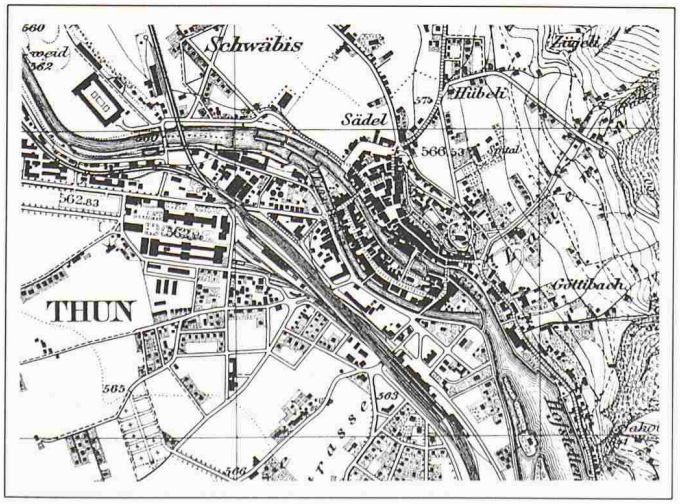


Bild 6. Siegfriedatlas 1924. Zur Erleichterung von Bahnbetrieb und Fremdenverkehr wurde nach dem Ersten Weltkrieg ein neuer Bahnhof in der Nähe des geplanten Schiffahrtkanals gebaut

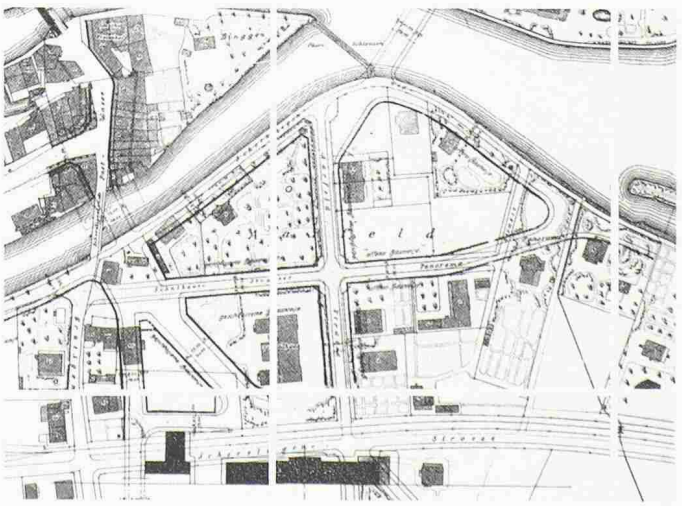


Bild 7. Anstelle der gartenstadtartigen offenen Bebauung war nach der Verlegung des Bahnhofes nun die geschlossene Bauweise vorgesehen

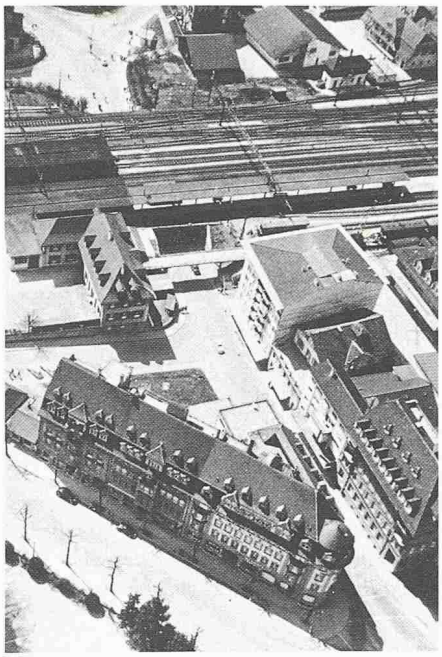


Bild 8. Die Bahnhofstrasse ist auch heute noch nur auf der einen Seite mit einer Blockrandbebauung begrenzt

Entlang der Bahnhofstrasse entstanden die ersten Teile einer städtischen Blockrandbebauung (Bild 8).

Wie in der ganzen Schweiz hat sich auch in Thun das Siedlungsbild in den 50er und 60er Jahren drastisch verändert. Vor allem in südwestlicher und nördlicher Richtung wurden grosse Flächen neu erschlossen und überbaut (Bild 9).

Im Aarefeld wurde die Blockrandbebauung lediglich entlang der Bahnhofstrasse fertig gebaut.

Im nördlichen Teil entstand entsprechend den Vorstellungen der Zeit eine dichte Zeilenbebauung (Bild 10).

Heutige Situation

Betrachtet man den aktuellen Plan von Thun, so stellt man fest, dass die Altstadt noch heute das eigentliche Zentrum bildet. Ausserhalb der mittelalterlichen Grenze nimmt die Dichte schnell ab; anstelle der schmalen Parzellen der Zähringer- und Kyburgstadt tritt eine offene Bebauung innerhalb eines weitmaschigen Strassennetzes (Bild 11).

Im Gegensatz zu vergleichbaren Orten (z.B. Biel), wo im Bereich des Bahnhofs dichte Quartiere in durchgehender Blockrandbebauung einen urbanen Gegenpol zum historischen Stadtkern bilden, hat das Aarefeld bis heute den Charakter eines Aussenquartiers beibehalten.

Die Entwicklung erfolgte hier nicht kontinuierlich, sondern wurde geprägt durch strukturelle und planerische Umwälzungen. Zudem war der Wachstumsdruck nie so gross, dass sich eine der aufeinanderfolgenden städtebaulichen Vorstellungen durchsetzen konnte. Daher stehen sich heute die einzelnen Bauten als Fragmente unterschiedlicher Ordnungsmuster ziemlich beziehungslos gegenüber und bewirken den Eindruck einer unbestimmten und heterogenen Bebauung (Bild 12, 16, 17).

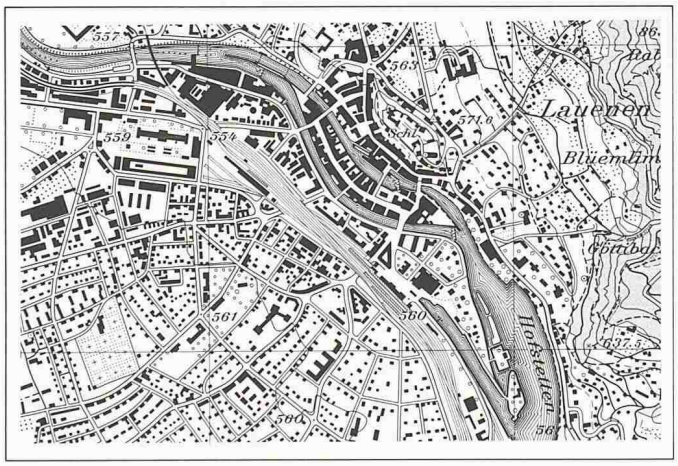


Bild 9. LT-Blatt Thun 1969. Wie in der ganzen Schweiz hat sich auch in Thun das Siedlungsbild in den 50er und 60er Jahren drastisch verändert

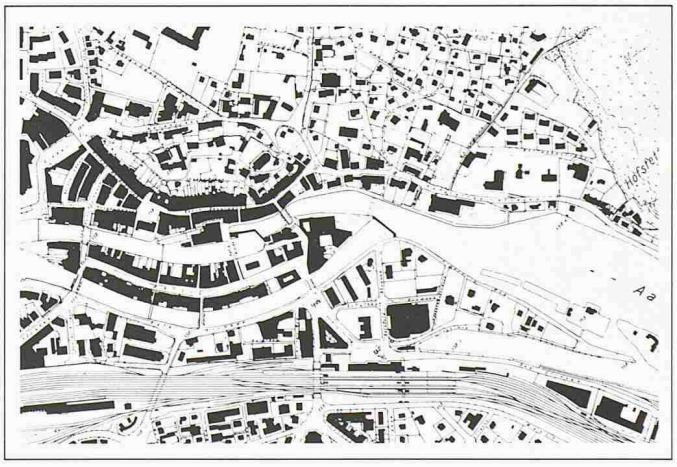


Bild 11. Auch heute bildet die Altstadt immer noch das Zentrum von Thun. Das grösste Bauvolumen im Aarefeldquartier bildet die alte Kartonagefabrik



Bild 10. Dichte Zeilenbebauung im nördlichen Aarefeldgebiet der 50er und 60er Jahre

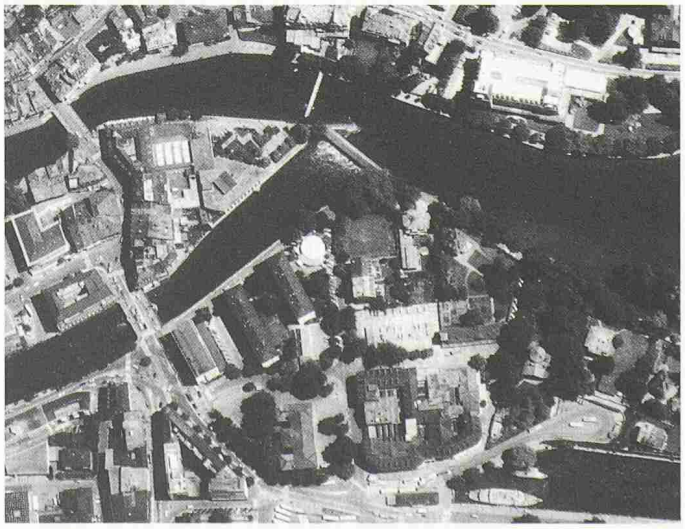


Bild 12. Die Luftaufnahme macht deutlich, dass sich die einzelnen Bauten als Fragmente unterschiedlicher Ordnungsmuster beziehungslos gegenüberstehen

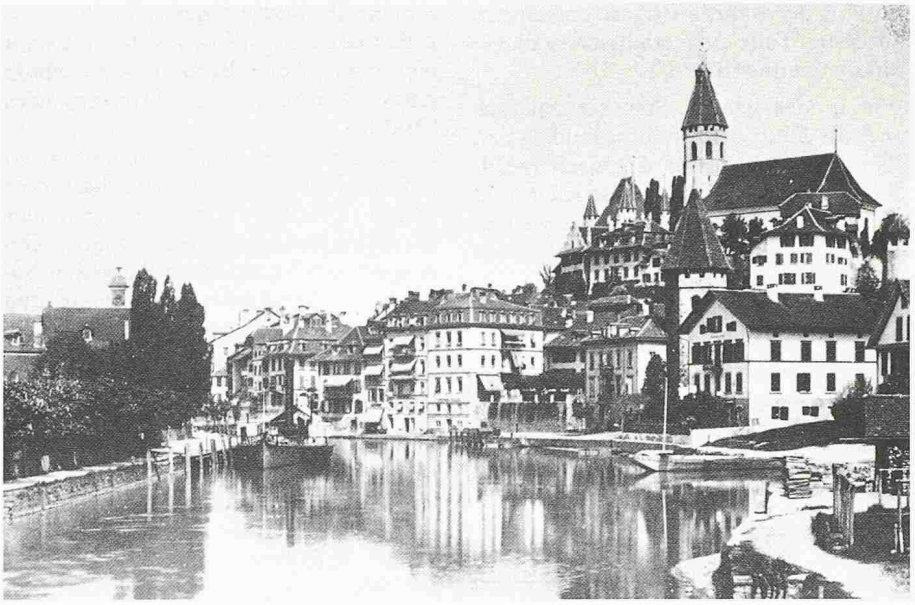


Bild 14. Vor dem Bau des Schiffahrtkanals war das Ankommen in der Stadt Thun für den Schiffspassagier ein eindrückliches Erlebnis

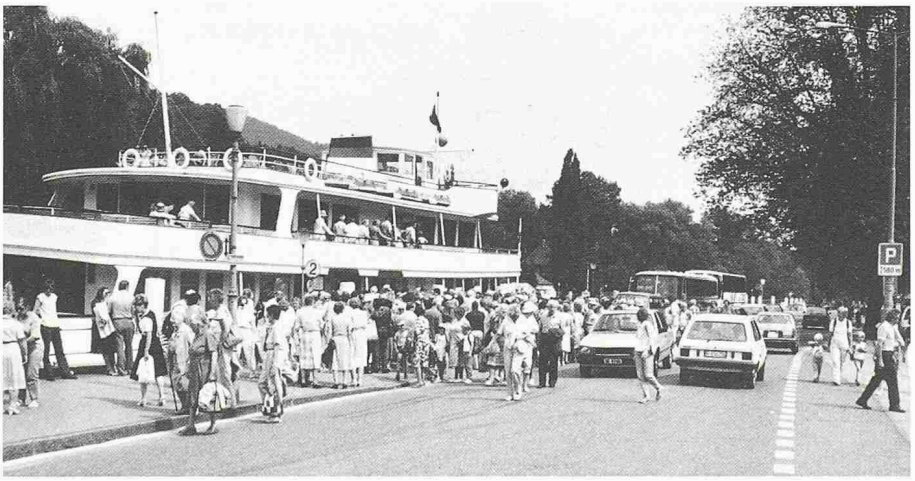


Bild 15. Der Durchgangsverkehr auf der Seestrasse steht oft im Konflikt mit den umsteigenden Schiffspassagieren

Bei einer Neuplanung an diesem Ort muss deshalb versucht werden, die bestehenden städtebaulichen Elemente zu einem sinnvollen Ganzen zu verbinden.

Bahnhof

Das Aufnahmegebäude des Bahnhofs ist zweifellos das architektonische Kernstück des Aarefeldquartiers. Sein Hauptportal schliesst die Bahnhofstrasse ab und bildet Ausgangs- und Endpunkt der Achse zum Schloss (Bild 13).

Bei der Verlegung des Bahnhofs ins Aarefeldquartier wurde die bestehende Parzellierung weitgehend negiert. Der Schwerpunkt des neuen Konzeptes lag in der Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen Stadt, Bahn und Schiff. Aarefeld und Bahnhofplatz erfüllen diese Funktionen heute noch. In architektonisch-räumlicher Hinsicht wurde dieser Schritt jedoch nie nachvollzogen.

Schiffahrt

Vor dem Bau des Schiffahrtkanals war das Ankommen in der Stadt Thun für den Schiffspassagier ein eindrückliches Erlebnis (Bild 14).

Heute ist bei der Einfahrt in den Schiffahrtkanal wenig von der Stadt zu spüren. Die ganze Umgebung wirkt eher zufällig und gesichtslos. Die Lage von Kanal und Bahnhof ermöglicht dem Reisenden heute wohl ein einfaches Umsteigen vom Zug auf das Schiff. Von der Stadt sieht er dabei ausser dem Bahnhofplatz kaum etwas, dies im Gegensatz zu anderen an Seen gelegenen Städten, wo die Schiffe an klar definierten und entsprechend gestalteten Quaianlagen anlegen.

Busverkehr/Fussgänger

Eine wichtige Aufgabe des Bahnhofplatzes ist die Herstellung der Verbindung zwischen Bahn und Bussen. Heute dient der grösste Teil des Platzes als Busbahnhof.



Bild 13. Das Aufnahmegebäude der SBB ist der wichtigste Bau des Quartiers. Sein Eingangsportal schliesst die Bahnhofstrasse ab und bildet Ausgangs- und Endpunkt der Achse zum Schloss

Die meisten Busbetriebe benützen den Platz nicht nur als Halte-, sondern auch als Wartestelle. Der Bahnhofplatz wird deshalb heute geprägt durch das Bild wartender Busse.

Da dem Verkehr erste Prioritäten zugeordnet wird, bleiben für Fussgänger und Platzgestaltung nur Restflächen übrig.

Privatverkehr

Der Durchgangsverkehr stellt leider immer noch einen grossen Anteil am Gesamtvolumen dar, dies, weil viele Automobilisten via Seestrasse nach Dürrenast und Gwatt oder von dort in die Stadt fahren. Im Bereich der Lände



Bild 16. Das alte Aarefeldschulhaus aus dem Jahre 1876. Das Umfeld stimmt nicht mehr



Bild 17. Kartonagefabrik der Fa. Hoffmann AG. Dieser Gebäudekomplex bildet das grösste Volumen im Quartier

wie auch auf dem Bahnhofplatz selber kommt es deshalb häufig zu gefährlichen Situationen, da sowohl für die Fussgänger als auch für den Durchgangsverkehr zuwenig Platz vorhanden ist und die Bereiche nicht klar getrennt sind (Bild 15).

Wettbewerbsprojekt «Stadtraum»

Damit für die weitere Entwicklung im Aarefeld wieder klare städtebauliche Leitlinien festgelegt werden konnten, schrieben die Thuner Behörden 1981 einen öffentlichen Projekt- und Ideenwettbewerb aus.

Das zur Weiterbearbeitung ausgewählte Konzept sieht eine erkennbare Verdichtung des Bahnhofgebiets vor. Die Grenze der städtischen Bebauung gegen das Inseli wird klar markiert, damit dieses stark durchgrünte und locker bebaute Gebiet auch in Zukunft als Naherholungsraum erhalten bleibt (Bild 18, 19).

Das Wettbewerbskonzept berücksichtigt dabei die wichtigsten bestehenden städtebaulichen Komponenten. Die durch das Achsenkreuz Aarefeld-/Schulhausstrasse vorgegebenen Baufluchten werden weitgehend eingehalten. Das Panoramahaus bleibt als Achsenendpunkt bestehen. Die Bahnhofstrasse wird durch Bauten markiert und dem symmetrischen Bahnhofportal ein Gebäudekopf und ein Turm gegenübergestellt. Im östlichen Geviert wird eine Zeilenbebauung vorgeschlagen, welche sich nach dem angrenzenden Flussraum hin fächerförmig öffnet.

Das wichtigste Merkmal des Projektes ist der neu vorgeschlagene Platz, ein «Stadtraum», der gegenüber dem Bahnhof liegt und das Herz des erneuerten Quartiers bildet.

Vorprojekt

Bei der Überarbeitung wurden die wesentlichen Merkmale des ursprünglichen Projektes beibehalten, im einzelnen aber verfeinert (Bild 20, 21).

Stadtraum

Bereits im Wettbewerb wurde mit dem Kennwort «Stadtraum» angedeutet, dass nicht nur der gebaute, sondern auch der umbaute öffentliche Raum wichtig ist.

Die Bildung eines neuen städtischen Platzes bedeutet zwar eine Beschränkung des Bauvolumens. Das neue Bahnhofquartier erhält dadurch aber ein Zentrum, das zum Ausgangspunkt der Weiterentwicklung werden kann

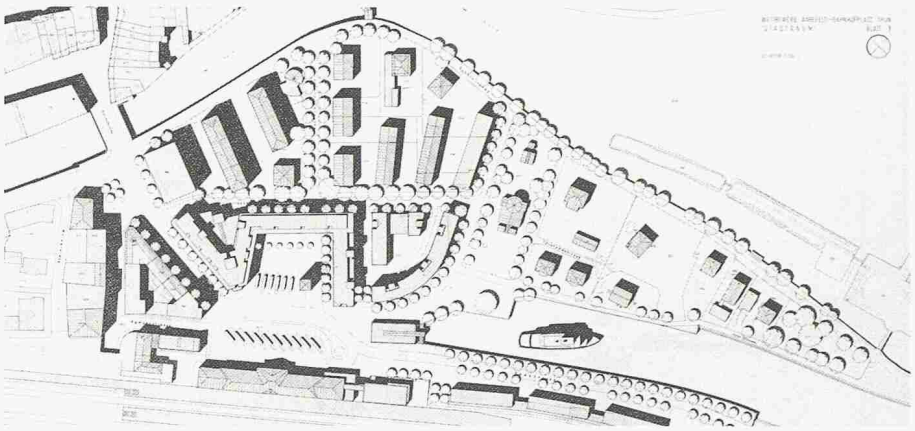


Bild 18. Situationsplan des Wettbewerbprojektes. Das wichtigste Merkmal ist der neu vorgeschlagene Platz, ein «Stadtraum», der gegenüber dem Bahnhof liegt

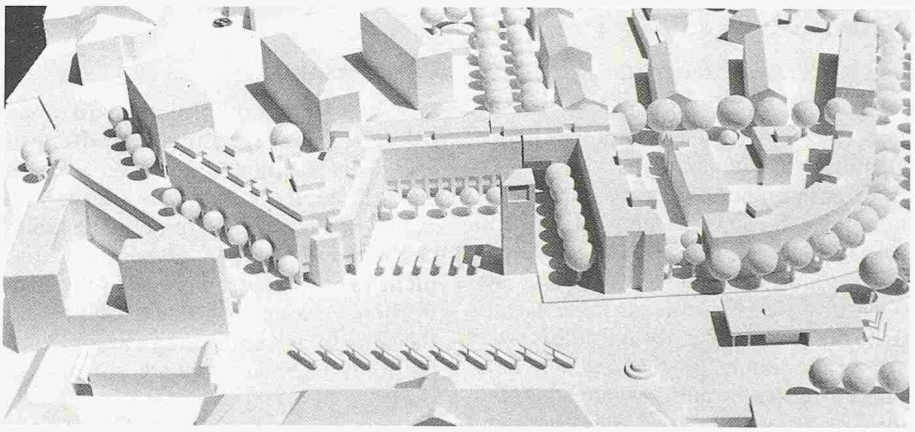


Bild 19. Modell des Wettbewerbprojektes

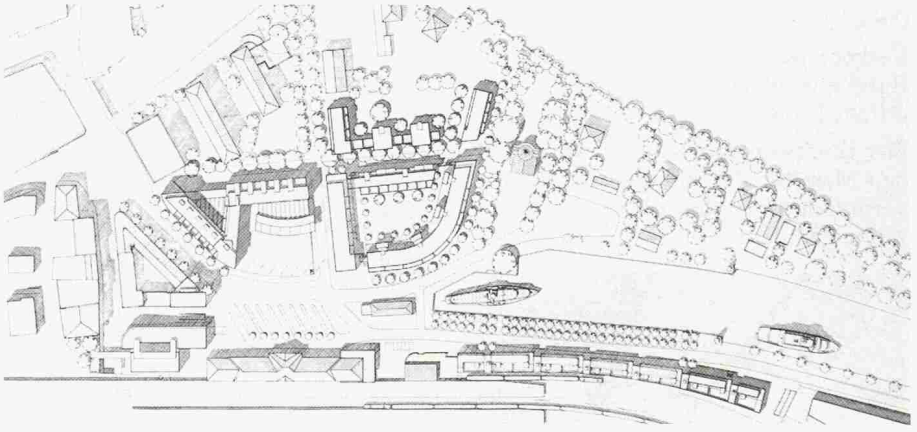


Bild 20. Situationsplan des heutigen Planungsstandes. Die wesentlichen Merkmale des ursprünglichen Projektes werden weitgehend beibehalten

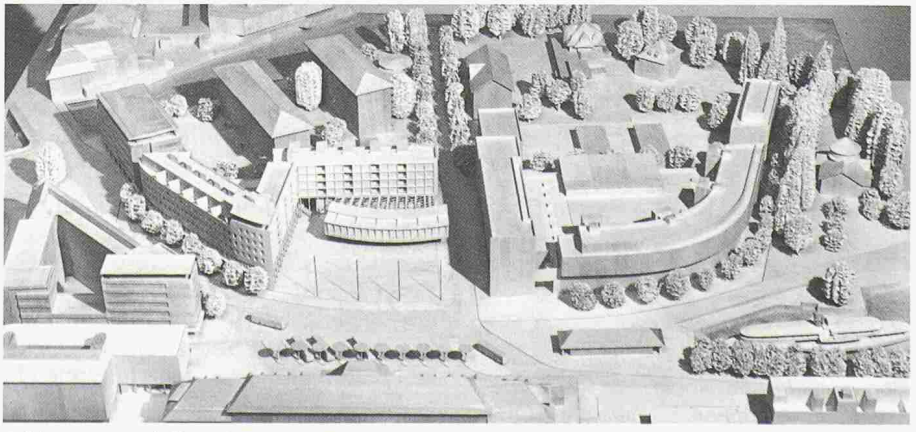


Bild 21. Modell des heutigen Planungsstandes

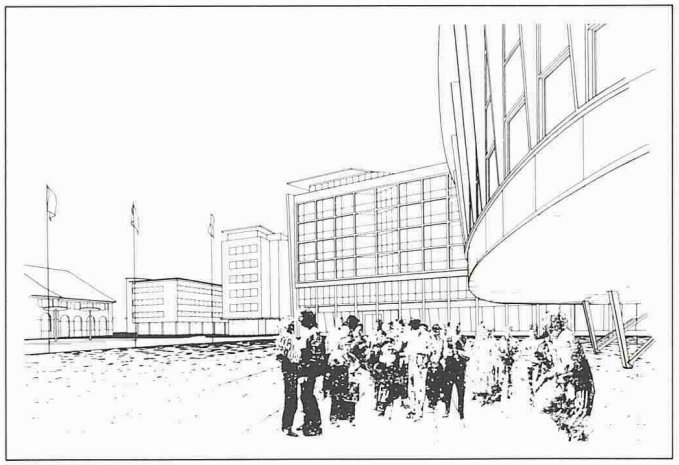


Bild 22. Der verkehrsfreie Bereich des Bahnhofplatzes. Die Bildung eines neuen städtischen Raumes bedeutet zugleich eine Beschränkung des Bauvolumens

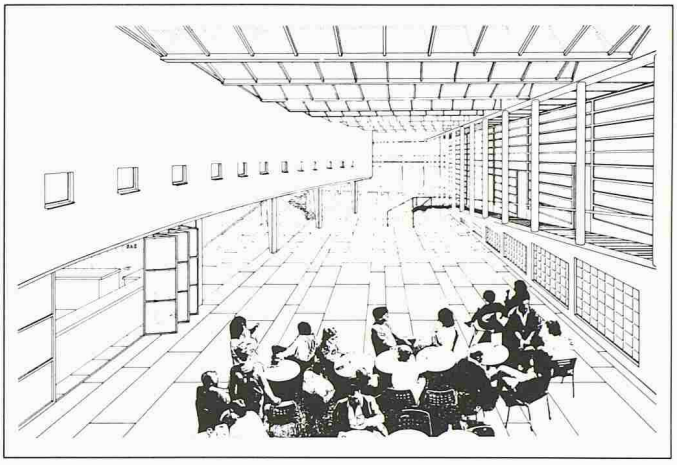


Bild 25. Im hinteren Platzteil ist eine offene, glasgedeckte Halle vorgesehen

und der Stadt an dieser Stelle eine neue Bedeutung verleiht (Bild 22).

Die verschiedenen städtebaulichen Ordnungen, die auf der Schulhausparzelle zusammentreffen, bedingen eine komplexe Geometrie, der sich die einzelnen Gebäude- und Platzteile unterordnen müssen. Die Abweichung der Richtung der Schulhausstrasse gegenüber der Geometrie des Bahnhofs wird von einem leicht geschwungenen Baukörper aufgenommen, welcher parallel und symmetrisch zum Bahnhof auf dem Platz steht (Bild 23). Räumlich und nutzungsmässig ist der Platz dreiteilig:

Verkehrsplatz
Fussgängerplatz
Offene Halle

Der geschwungene Körper übernimmt den Massstab der Bahnhoffassade und vermittelt so zu den höheren, angrenzenden Bauten.

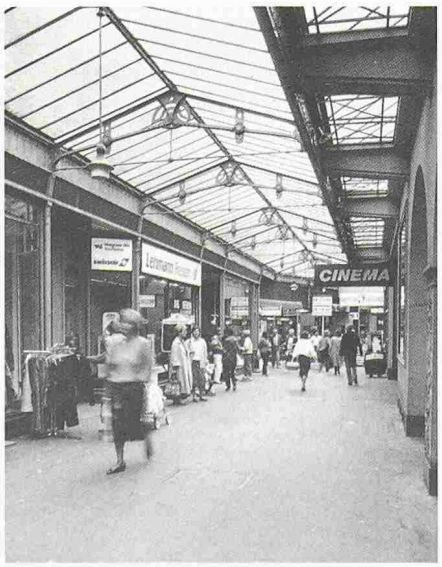


Bild 24. Von-Werth-Passage in Bern. Gedeckte Plätze und Passagen schützen den öffentlichen Raum vor schlechtem Wetter und können zu beliebten Orten einer Stadt werden

Verkehrsplatz

Der heutige Bahnhofplatz wird auch zukünftig in erster Linie dem öffentlichen Verkehr dienen. Im Gegensatz zu anderen Städten (wie z.B. Bern) soll sich der Verkehr in Thun einem städtebaulichen Konzept unterordnen und nicht zum dominierenden Element werden. Analog zum Platz ist auch der Verkehr in verschiedenen parallel zum Bahnhof liegenden «Schichten» organisiert.

des öffentlichen Lebens, die das Gesicht der Städte wesentlich prägten. Die meisten haben keine klar definierte Nutzung und können daher für alle möglichen Zwecke gebraucht werden.

Damit der Bahnhofplatz, der heute zu einem blossen Verkehrsknotenpunkt verkümmert ist, auch wieder andere Funktionen aufnehmen kann, soll er gegenüber dem Aufnahmegebäude um einen verkehrsfreien Teil erweitert werden.

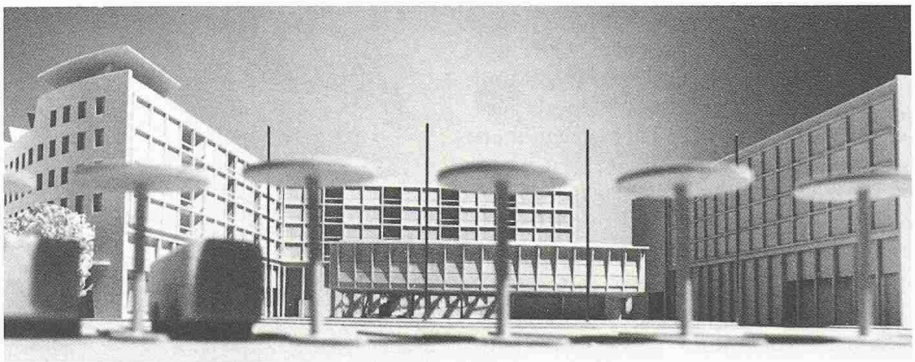


Bild 23. Sicht auf den Bahnhofplatz vom Aufnahmegebäude aus. Das leicht geschwungene Restaurantgebäude vermittelt zwischen den verschiedenen Geometrien und den unterschiedlichen Massstäben der Bauvolumen

Fussgängerplatz

Neben den für Zähringerstädte typischen Gassenräumen gibt es heute in Thun ein dichtes Netz von Plätzen. Der Rathausplatz ist vermutlich der einzige davon, der zu einem frühen Zeitpunkt bewusst geplant wurde. Die andern verdanken ihren Ursprung häufig dem Zufall.

Das «Plätzli» zum Beispiel – ein öffentlicher Freiraum im Altstadtgebiet – ist das heute angenehme Resultat einer Feuersbrunst. Dass die auf diese Weise entstandenen Plätze später nicht mehr überbaut wurden, zeugt von einem starken Bedürfnis nach offenen Räumen in der immer dichter werdenden Stadt.

Plätze waren schon immer die Zentren

Als einziger städtischer Raum südlich der Aare bildet er für dieses Gebiet ein Zentrum, wie es der Rathausplatz für die Altstadt darstellt. Dieser «Stadtraum» soll in seiner Funktion nicht festgelegt werden; wie alle gut funktionierenden Plätze muss er in jedem Sinne Freiraum bleiben.

Offene Halle

Im hinteren Teil des Platzes, zwischen dem geschwungenen Baukörper und der Platzwand, ist eine glasgedeckte offene Halle vorgesehen, die gegen den Platz hin orientiert ist (Bild 24, 25).

Bahnhofstrasse

Der neue Baukörper ergänzt die heute nur einseitig realisierte Randbebauung.

Entsprechend den städtebaulichen Vorstellungen aus der Zeit des Bahnhofbaus wird dadurch eine städtische Verbindung vom Bahnhofplatz zur Altstadt hergestellt. Die Sichtachse zum Schloss wird räumlich gefasst und damit auch stärker betont (Bild 26).

Die glatte Fassade entlang der Strasse betont durch ihre leichte Krümmung wie auch durch die Fortsetzung der Arkade die Verbindung zwischen Stadt und Bahnhof.
In Anlehnung an die gegenüberliegenden Häuser soll die neue Fassade wie eine Mauer mit Öffnungen wirken. Das Gebäude setzt sich bewusst von den üblichen Stahl-Glas-Bürobauten ab und bezieht sich auf die ältere Tradition flexibler Geschäftshaus-Architektur (Bild 27, 28).

Gegen den Bahnhofplatz hin ist die Gebäudedecke um ein Stockwerk erhöht und bildet zusammen mit dem Winterthur-Gebäude eine Art «Tor zur Stadt» (Bild 29).



Bild 26. Bahnhofstrasse. Der neue Baukörper ergänzt, was lange schon geplant wurde. Die Achse zwischen Bahnhof und Schloss wird verdeutlicht

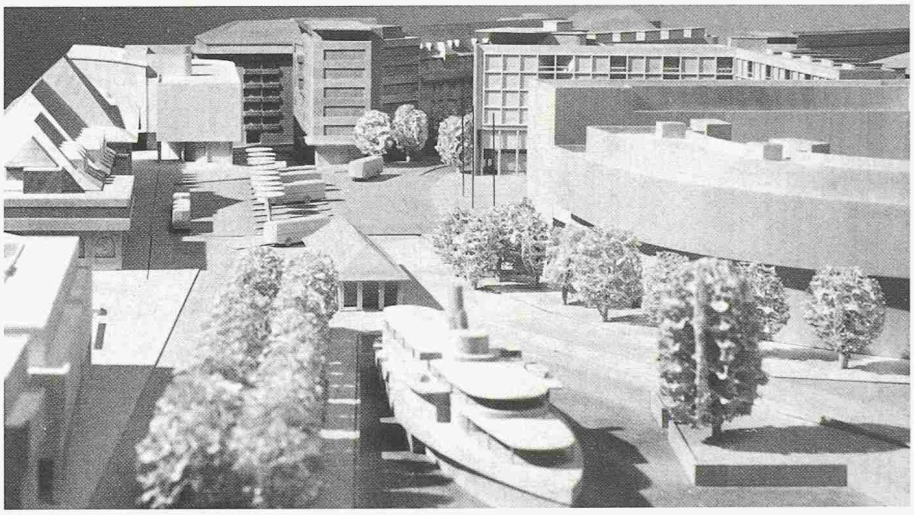


Bild 29. Die neue Bebauung übernimmt die Höhe des gegenüberliegenden Kopfbaues an der Bahnhofstrasse und markiert das «Tor zur Stadt»

Schiffahrtkanal

Die Verdichtung des Aarefeld-Bahnhofareals soll auch die stadträumliche Situation im Ländebereich verbessern.

Die geplante Häuserzeile entlang der Seestrasse bildet einen städtischen Hintergrund für die neu gestaltete Quaianlage und betont durch ihre leichte Biegung die Verbindung zum Bahnhofplatz. Die Ankunft mit dem Schiff soll wieder als Einfahrt in die Stadt erlebbar werden (Bild 30).

Dank der klaren räumlichen Definition auf der Nordwestseite des Bahnhofplatzes wird eine Öffnung gegen den Kanal hin spannungsvoll. Damit wird die verkehrstechnisch bestehende Verbindung von Platz und Kanal auch auf der städtebaulichen Ebene zum Ausdruck gebracht. Die geschwungene Form der projektierten Bauten des angrenzenden Fabrikareals betont die Öffnung des Platzes nach dem Seegebiet hin und bildet die Grenze der dichten Bebauung.

Verkehrskonzept

Das neue Verkehrskonzept bildet eine wichtige Grundlage für die Projektweiterentwicklung.

Gleich wie das Projekt Aarefeld bestehende Strukturen aufnimmt und zu verbinden sucht, werden im neuen Konzept die bestehenden Verkehrsstrukturen in den Grundzügen übernommen, jedoch organisatorisch neu gegliedert.
Die Seestrasse erfährt im Bereich des Bahnhofplatzes eine deutliche doppelte Abwinkelung und verläuft parallel zur Bahnhoffront. Sie trennt die dem Verkehr vorbehaltenen Flächen vom Fussgängerplatz. Durch die Reduktion des

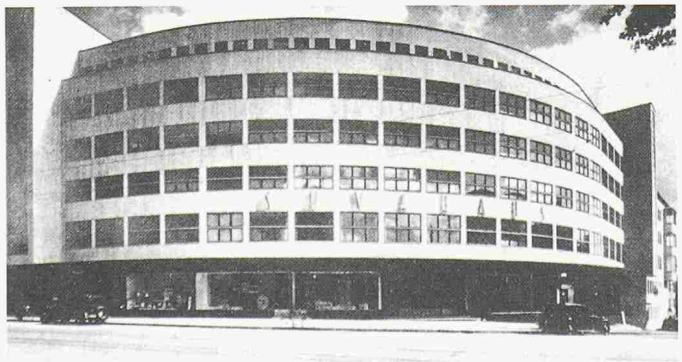


Bild 28. Suva-Gebäude in Bern

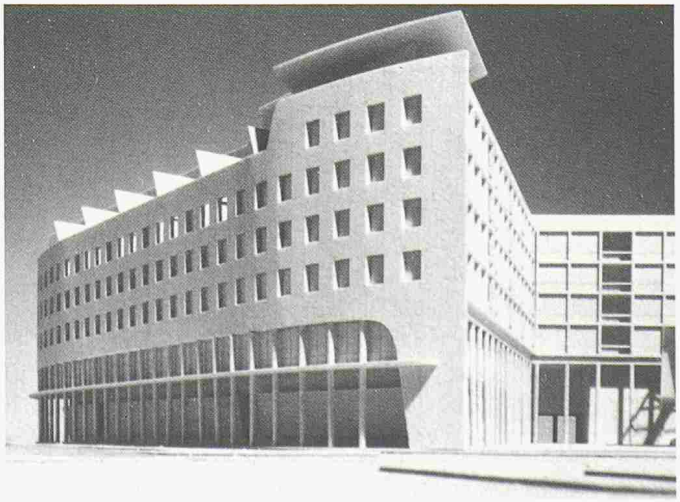


Bild 27. Fassade entlang der Bahnhofstrasse. Der architektonische Ausdruck bezieht sich auf die ältere Tradition flexibler Geschäftshaus-Architektur

Durchgangsverkehrs auf der Seestrasse soll erreicht werden, dass durch die Bahnhofstrasse praktisch nur noch Zielverkehr zum Bahnhof resp. Aarefeld fliesst. Damit soll auch eine Verkleinerung des gesamten Verkehrsaufkommens erreicht werden.

Der Bereich unmittelbar vor dem Bahnhof wird zur eigentlichen Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs. Die heute dispers über den ganzen Platz und in die angrenzende Aarefeldstrasse verstreuten Bushaltestellen werden vor dem Bahnhof zusammengefasst.

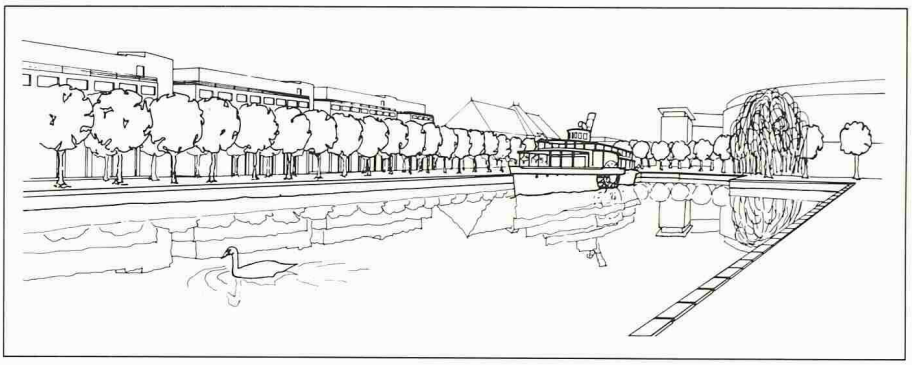


Bild 30. Die neue Gestaltung der Schiffsanlegestelle und die dahinter liegende projektierte Bebauung entlang der Seestrasse

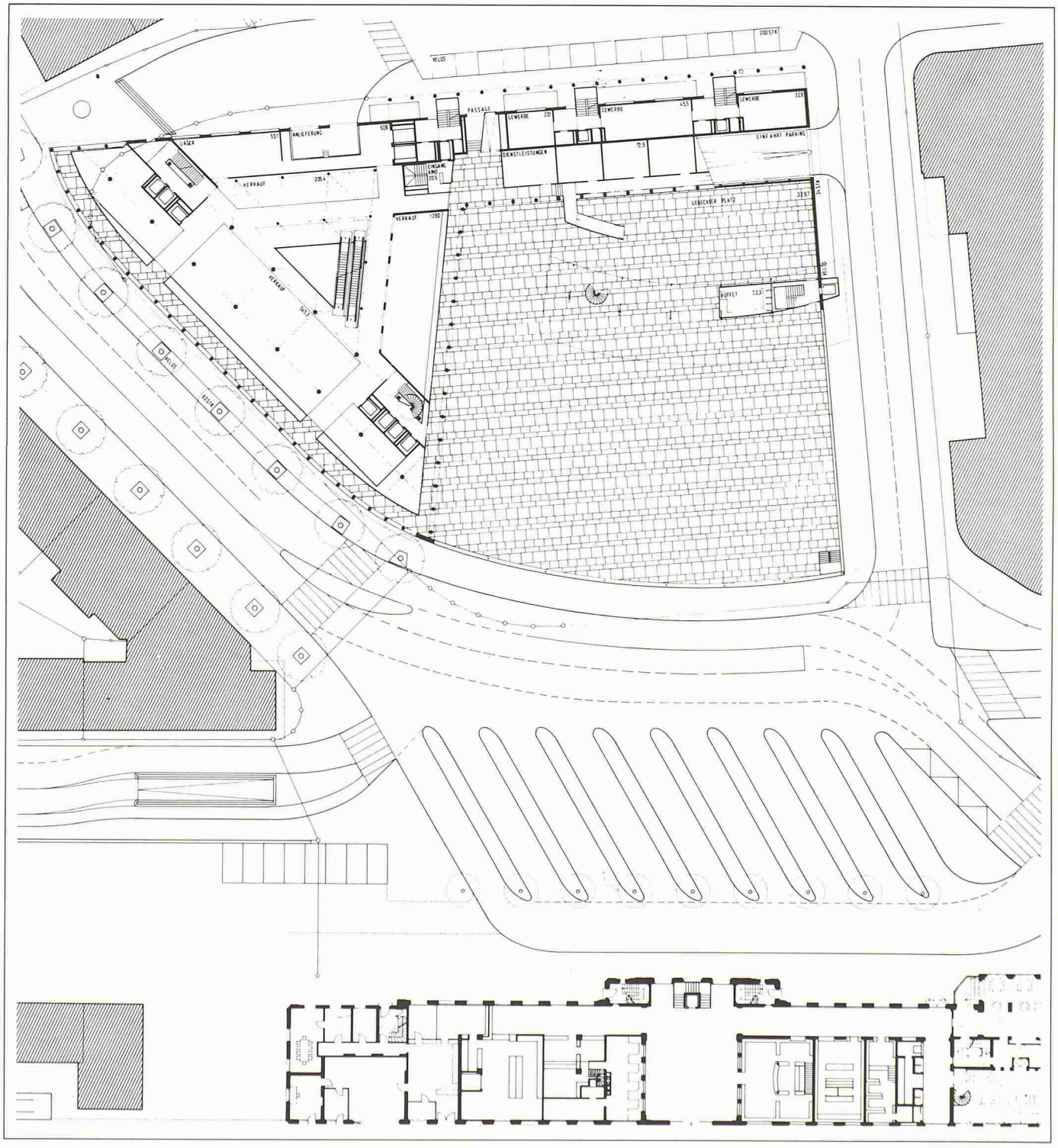


Bild 31. Erdgeschoss. Das Grundstück wird zugunsten des städtischen Raumes nur zur Hälfte mit vermietbaren Flächen überbaut

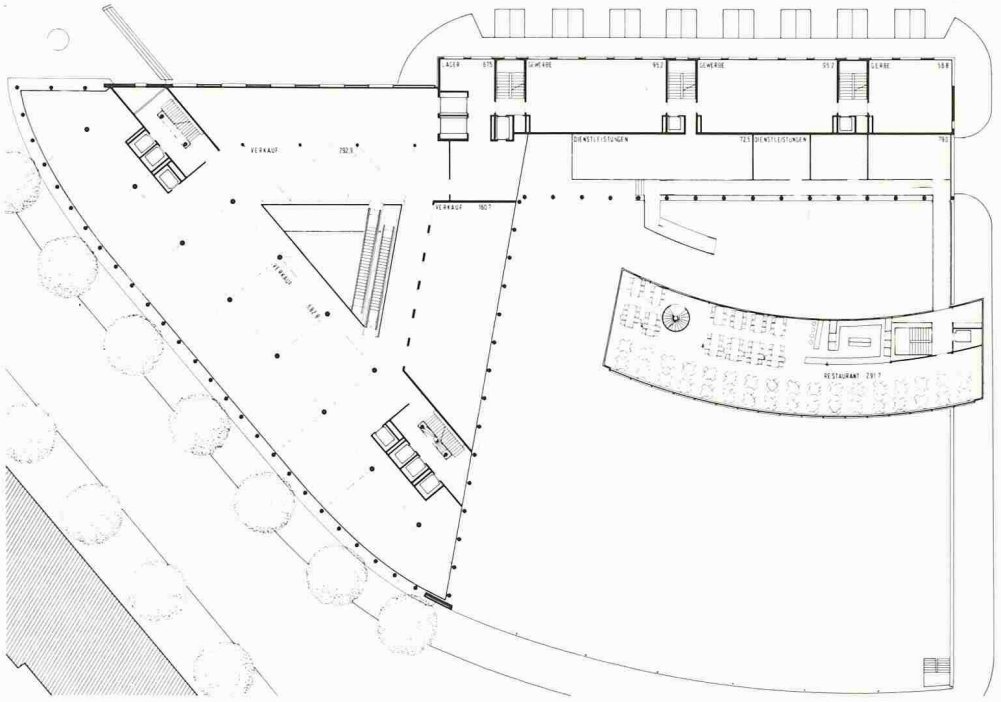


Bild 32. 1. Obergeschoss. Eine Rampe führt entlang der gedeckten offenen Halle ins Restaurant

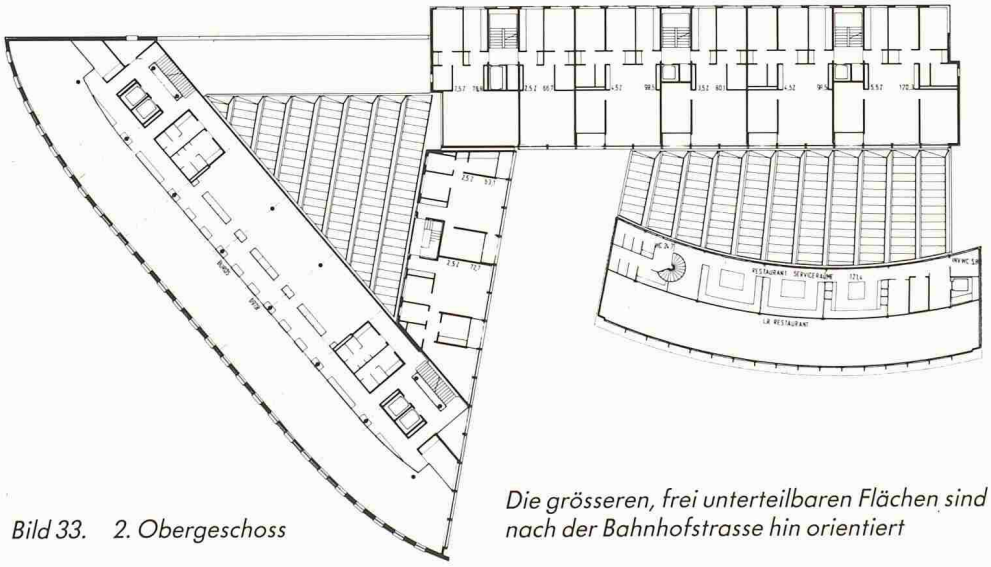


Bild 33. 2. Obergeschoss

Die grösseren, frei unterteilbaren Flächen sind nach der Bahnhofstrasse hin orientiert

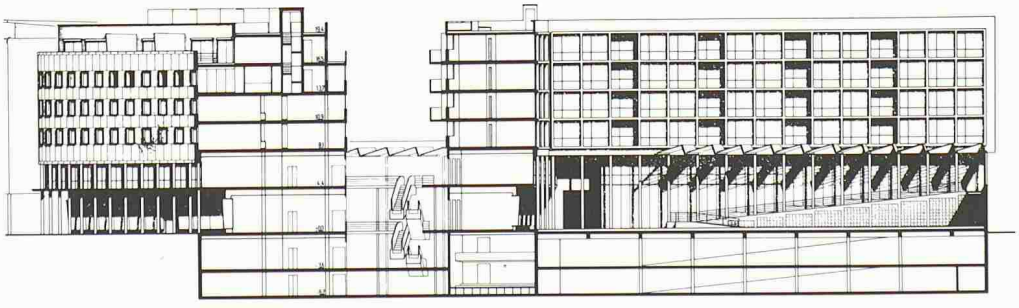


Bild 36. Querschnitt durch den überdeckten Innenhof

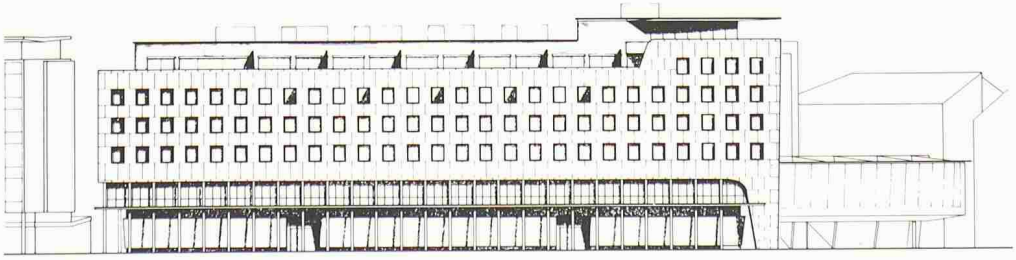


Bild 37. Ansicht Seite Bahnhofstrasse

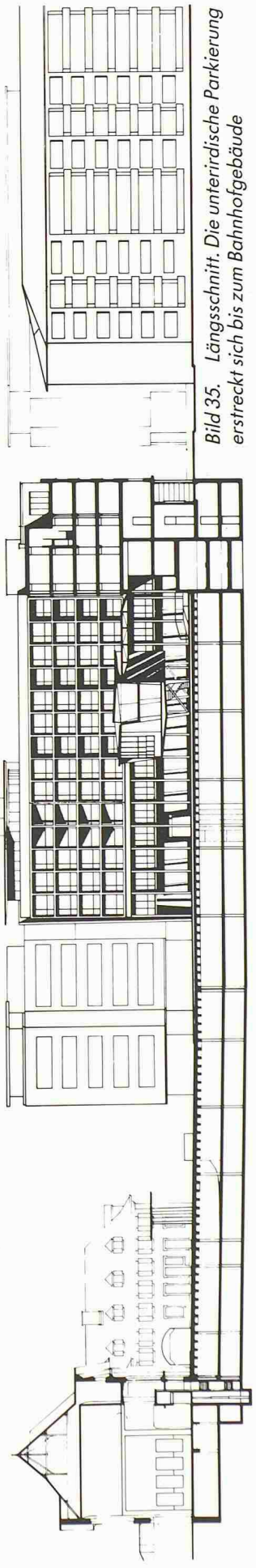


Bild 35. Längsschnitt. Die unterirdische Parkierung erstreckt sich bis zum Bahnhofgebäude

Sämtliche dem Individualverkehr offenstehende Fahrflächen werden auch vom Radfahrer genutzt.

Die Zufahrt zur Gepäckspedition erfolgt wie heute oberirdisch beim nordwestlichen Flügel des Aufnahmegebäudes. Kurzparkierungsmöglichkeiten sind in der unter dem Bahnhofplatz liegenden Einstellhalle vorgesehen.

Grünkonzept

Das Aarefeld liegt im Grenzbereich zwischen dicht bebauter Stadt und weniger dicht bebauter Landschaft.

Aus der Zeit der Spitalmatte-Parzellierung und der späteren Bahnhofplanung sind im Aarefeld Fragmente zweier Alleensysteme erhalten. Die Allee, in der sich Prinzipien der geplanten Stadt und der gewachsenen Natur vereinigten, war im 19. Jahrhundert ein beliebtes Mittel, um städtebauliche Verbindungen und Übergänge zu markieren.

Wie das räumliche Konzept hat auch das Grünkonzept zum Ziel, durch die neu eingesetzten Mittel Charakter und Funktion der bestehenden Elemente zu erhalten und ihre Wirkung zu steigern.

Aus diesem Grund soll dem durch seine üppige Vegetation geprägten Inseli mit dem neuen Bahnhofplatz ein städtischer, unbegrünter Raum gegenübergestellt werden.

Entlang der Schifflände soll eine neue Allee entstehen. Sie markiert die Umsteigebeziehung vom Land aufs Wasser und führt den Fussgänger in Richtung Scherzligen und See.

Teilprojekt «Aarefeld-Stadtraum»

Nutzungskonzept

Städtische Kernzonen bleiben lebendig, falls sie unterschiedliche Nutzungsbereiche aufweisen. Diese sind aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen meistens horizontal geschichtet. Dies trifft auch beim Projekt Aarefeld zu.

In den ruhigen und besser belichteten oberen Geschossen befinden sich ausser einer Dach-Cafeteria ausschliesslich Wohnungen.

Darunter folgen Räume für Dienstleistungen oder Gewerbe, dann die Etagen für den Verkauf. Zuunterst sind Lager, Nebenräume und Parkplätze untergebracht.

Je nach Lage innerhalb des Gesamtkomplexes verschieben sich die einzelnen Schichten gegeneinander oder fehlen ganz.

Im Erdgeschoss ist für Ladennutzungen vor allem die grosse zusammenhängende Fläche zwischen Bahnhofstrasse und Platz interessant.

In der gedeckten Halle sollen entsprechend ihrer Bedeutung im Zusammenhang mit dem Platz und dem Bahnhof wenn möglich wichtige öffentliche und halböffentliche Dienstleistungen untergebracht werden.

Erdgeschoss

Der hintere Teil des neuen Platzes ist als offene, mit Glas gedeckte Halle ausgebildet. Die verglasten Bauteile wurden bewusst klein gehalten, um die angestrebte Öffnung der Halle zum Platz hin nicht zu beeinträchtigen (Bild 31).

Entlang der rückseitigen Platzfassade führt eine Fussgängerrampe zu dem im 1. Obergeschoss des geschwungenen Baukörpers gelegenen Speiserestaurant. Die Räume entlang dieser Rampe haben einen engen Bezug zu Platz und Halle und eignen sich daher für öffentliche und halböffentliche Dienstleistungen wie z.B. Verkehrsbüro oder Autovermietung.

Entlang der Bahnhofstrasse ist die Erdgeschossfassade als Arkade ausgebildet. Hier befinden sich die Zugänge der verschiedenen Geschäfte und Erschliessungsbereiche.

Im Zentrum des Bauvolumens ist eine mehrgeschossige, natürlich belichtete Zone vorgesehen, die eine attraktive Verbindung zu den benachbarten und für den Verkauf ebenfalls interessanten Stockwerken schafft.

Diese zentrale Erschliessungszone erhöht die Flexibilität des Gebäudes und ermöglicht unterschiedliche Nutzungskonzepte mit verschiedenen Geschäften (mittlere und kleinere Läden, Grossverteiler usw.).

Dank einem öffentlichen Durchgang zwischen Platz und Schulhausstrasse sind auch die Vertikalerschliessungen der nordöstlichen Gebäudeteile leicht erreichbar. Um die Flexibilität nicht allzusehr zu schmälern, wurde ein verhältnismässig breitmaschiger Konstruktionsraster gewählt (ca. 6×7 m).

1. Untergeschoss

Unter dem grossen oberirdischen Bauvolumen sind im 1. Untergeschoss sowohl erweiterte Verkaufsflächen als auch Lager möglichen. Unter dem eigentlichen Bahnhofplatz befinden sich die meisten für das Bauvorhaben nötigen Parkplätze (Bild 35).

1. Obergeschoss

Der mehrgeschossige Raum im Zentrum des Gebäudes verbindet das 1. Obergeschoss mit dem Erdgeschoss. Daher sind auf dieser Etage Läden und andere Nutzungen, die gut zugänglich sein müssen, möglich (Bild 32, 36). Als besonderes Merkmal des Projektes kann der auf den Bahnhofbau reagierende, leicht geschwungene Baukörper bezeichnet werden. Aufgrund seiner speziellen Lage und Bedeutung wird als Nutzung ein Restaurant vorgeschlagen. Dieses steht in einer starken visuellen Beziehung zum Bahnhofplatz wie auch zum dahinterliegenden, hell belichteten gedeckten Hof.

2.–6. Obergeschoss

Auf der Seite Bahnhofstrasse werden vor allem in den unteren Etagen frei unterteilbare Flächen für Büros, Praxen usw. angeboten. Das 4. und 5. Obergeschoss beinhaltet nur noch Wohnungen. Eine grössere Anzahl der Einheiten ist als Maisonette ausgebildet. Bei den zurückspringenden Gebäudeteilen werden die Dachflächen als bewohnbare Dachterrassen ausgebildet (Bild 33, 34, 37).

Die 6. Geschossebene umfasst offene Dachterrassen. Im südlichen Kopf des Baukörpers entlang der Bahnhofstrasse ist eine Cafeteria vorgesehen.

Adresse des Verfassers: *Andrea Roost*, dipl. Arch. BSA/SIA/SWB, Steinerstrasse 36, 3006 Bern; verkehrstechnische Beratung: *Daniel Buchhofer*, dipl. Ing. ETH/SIA/ASIC, Äussere Ringstrasse 38, 3600 Thun.