Belebte Bruchstelle = Une césure animée

Autor(en): **Schläppi, Christoph**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage**

Band (Jahr): **54 (2015)**

Heft 4: **Qualität und Dichte = Qualité et densité**

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-595295

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

Belebte Bruchstelle

Eisenbahn und Autobahn schlugen in Ausserholligen eine unüberwindbare Bresche in den Stadtkörper zwischen Bern und Bümpliz. Eine landschaftsarchitektonische Intervention verleiht der Bruchstelle eine eigene Würde und lässt die städtebauliche Wunde vernarben.

Une césure animée

Entre Berne et Bümpliz, le train et l'autoroute ont opéré une brèche dans le tissu urbain à Ausserholligen. Une intervention sur le paysage apporte à la césure sa propre dignité et lui permet de cicatriser.

Christoph Schläppi

Ausserholligen liegt zwischen Bern und Bümpliz. Die alte Landstrasse nach Freiburg kommt hier vorbei, seit 1860 auch die Eisenbahnlinie. 1901 kam die Bahnstrecke nach Neuenburg hinzu, von der die Dekretsbahn ins Gürbetal und nach Schwarzenburg GBS abgezweigt wurde. Diese unterquert die Lausanne-Strecke und die Freiburgstrasse. In den 1970er-Jahren setzte die A12 mit einer mächtigen Autobahnbrücke über das Ganze hinweg. Den entscheidenden Anstoss zur städtebaulichen Entwicklung gab 1989 die Einstufung Ausserholligens als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt ESP. In der Folge entstanden die Bahnhöfe Ausserholligen SBB und GBS (heute BLS), von denen die wach-

Ausserholligen se situe entre Berne et Bümpliz. L'ancienne route nationale vers Fribourg passe ici tout près, de même que la ligne ferroviaire depuis 1860. La construction du tronçon ferroviaire vers Neuchâtel d'où bifurque la voie dans la vallée de la Gürbe et vers Schwarzenburg (Gürbetal–Bern–Schwarzenburg GBS), date de 1901. Celui-ci passe sous le tronçon de Lausanne et la Freiburgstrasse. Dans les années 1970, l'autoroute A12 a franchi le tout avec un imposant pont autoroutier. Le classement en 1989 d'Ausserholligen comme pôle de développement cantonal a représenté l'impulsion décisive en faveur du développement urbain. Le résultat est la création des gares CFF et GBS

1 Blick Richtung Bahnhof Europaplatz.
Vue vers la gare Europaplatz.

1

José Hevia (2)

sende Pendlergemeinde auf die damaligen Bümplizer Buslinien umsteigen konnte, aktiviert mit einem Park-and-Ride.

Verzwickte Situation

Die städtebaulich schwierige Ausgangslage liegt darin, dass Bahn und Autobahn den Raum auf mehreren Geschossen unpassierbar machen. Mit vereinzelten Wohnhäusern und mehreren Werkhöfen haben sich die Quartiere von verschiedenen Seiten an diese Bruchstelle herangetastet. Die Stadtplanung hat das Problem Ausserholligen seit langem erkannt. 1999 wurde ein EUROPAN-Wettbewerb durchgeführt. Das siegreiche Projekt wurde zum Nukleus für das soeben realisierte Haus der Religionen. Aus der Zeit des Wettbewerbs stammt auch die Idee, die Brache unter der Autobahn auf den Namen Europaplatz zu taufen.

Die Aufgabe für extrā Landschaftsarchitekten lautete, einen hochwertigen Kommunikationsraum mit guter städtebaulicher Vernetzung und Aufenthaltsqualität zu schaffen. Die Platzfläche sollte eine sichere und übersichtliche Verbindung zwischen den weit auseinander gelegenen Bahnhöfen und der Tramhaltestelle bieten und die verschiedenen Strassen- und Terrainanschlüsse fussgängertauglich verbinden. Ausserdem überquert die Veloroute den Platz an zentraler Stelle.

Verzahnende Öffnungen

Die Platzgestaltung entstand parallel zum Haus der Religionen. Dessen Untergeschoss öffnet sich mit einem Detailhandelsgeschäft und einem Restaurant gegen den Raum unter der Autobahnbrücke. Einen wichtigen Ausgangspunkt bildet Rolf Mühlethalers 1997 in Betrieb genommener Bahnhof, der den heutigen Platzraum mit einer überbreiten Unterführung ausweitete. Platzseitig verläuft dieser Sichtkorridor bis zur Brücke der Freiburgstrasse, welche die BLS-Linie überquert, die stadtseitige Pforte zur Platzanlage bildet und gleichzeitig als Zugang zum BLS-Bahnhof dient.

Mit der Absenkung des Platzniveaus wurde dieser wichtige Sichtkorridor freigespielt und zwischen allen Anschlüssen der Peripherie ein selbstverständlicher räumlicher Zusammenhang geschaffen. Als wäre der Stöpsel gezogen worden, ragen nun die Fundamente der Autobahnpfeiler und das Podest des Vereinshauses des Berner Modellbahnclubs BMEC aus der Asphaltfläche.

Zentrale Elemente

Besonders wichtig sind die Elemente, welche die Anlage veredeln, zum Beispiel die abgetreppten Sockel, die in hochwertiger Machart um die Autobahnpfeiler gelegt sind. Sie dienen als Sitzgelegenheiten. Ihre Oberseiten zeichnen den ehemaligen Terrainverlauf nach. Die Belagsfläche «umspült» die Sitzstufen. Eine Freitreppenanlage vermittelt zwischen dem unteren und oberen Sockelgeschoss des Hauses der

(aujourd'hui BLS) d'Ausserholligen qui ont permis à la population croissante des pendulaires d'emprunter les anciennes lignes de bus de Bümpliz, activées par un park-and-ride.

Situation inextricable

La délicate situation urbaine tient au fait que la voie ferrée et l'autoroute rendent l'espace infranchissable à plusieurs niveaux. Les quartiers limitrophes abordent cette cassure avec différents immeubles d'habitation solitaires et divers travaux de voirie. Les problèmes d'Ausserholligen sont connus des responsables de l'urbanisme depuis longtemps. Un concours EUROPAN a même été lancé à ce sujet en 1999. Le projet lauréat est devenu le noyau de la Maison des religions récemment réalisée. L'idée de baptiser la friche sous l'autoroute du nom de place de l'Europe remonte à cette époque.

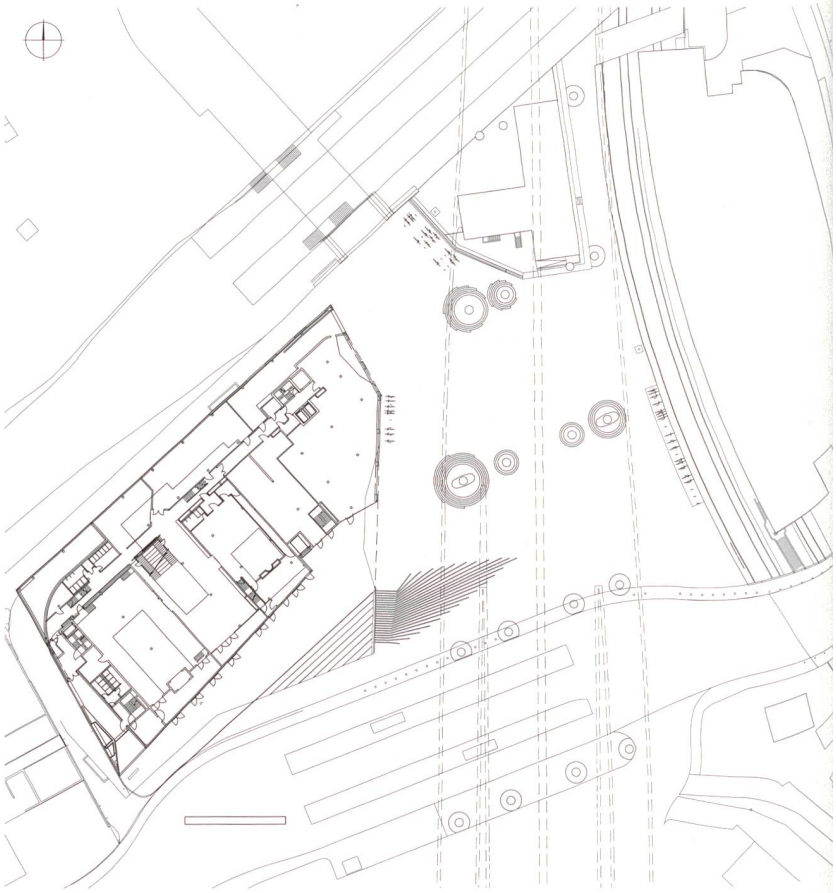
La mission confiée aux architectes-paysagistes d'extrā consistait à créer un espace de communication assurant une bonne interconnexion urbaine et une réelle qualité spatiale. La surface de la place devait assurer une liaison sûre et dégagée entre les gares distantes entre elles et l'arrêt de tramway, sans oublier des voies piétonnes entre les différents accès de rues et de terrains. De plus, la véloroute traverse la place en son centre.

Ouvertures emboîtées

L'aménagement de la place s'est fait parallèlement à la construction de la Maison des religions. Son niveau

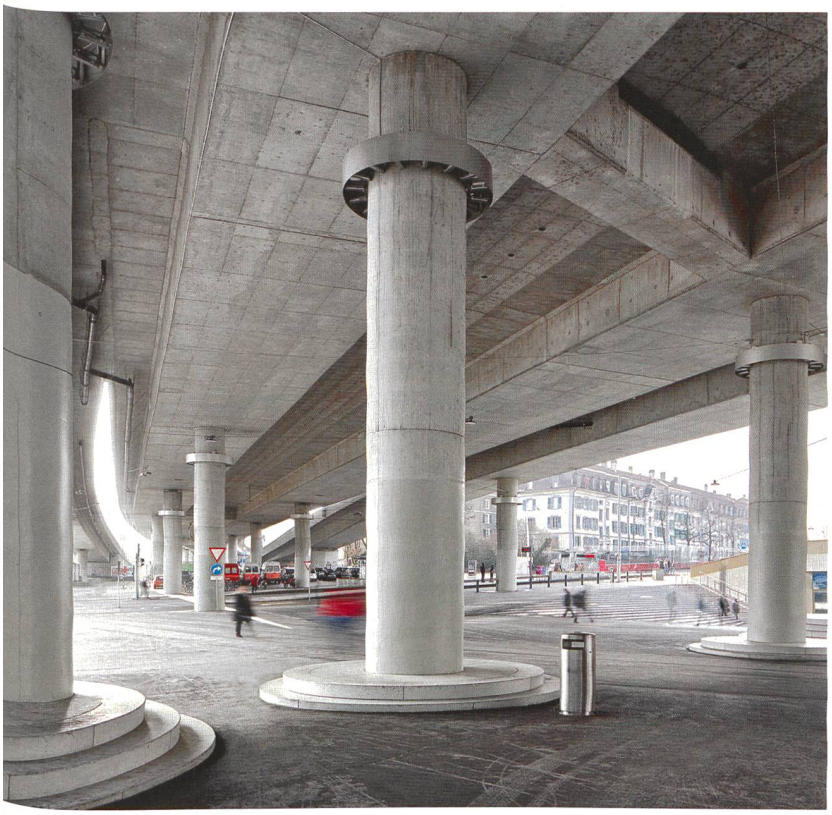
2 Situationsplan.
Plan de situation.

3 Unter der Autobahnbrücke.
Sous le pont autoroutier.



2

extrā AG Landschaftsarchitekte



Religionen. Um die Autobahnpfeiler ist im Kopfbereich eine Manschette mit Punktstrahlern gelegt. Dies bringt die Pfeiler mit einem Lichtvorhang zum Leuchten. Treppenpodeste und Lichtmanschetten deuten die prosaischen Pfeiler zu Säulen um. Die Platzanlage erstrahlt als festlicher Lichterdom, dessen oberer Abschluss, die Fahrbahnplatte der Autobahn, im Dunkel entschwindet.

Der Europaplatz bleibt weiterhin eine städtebauliche Ausnahmesituation. Seine Gestaltung beschönigt nichts. Mit den Mitteln des Erhabenen (Material, Licht, Atmosphäre) wird die Platzanlage verfremdet und dadurch kultiviert. Dem einstigen Un-Ort wird Sorgfalt und Respekt entgegengebracht, er wird bewohnbar. Die Elemente, die früher zu seiner Hässlichkeit und Lieblosigkeit beigetragen hatten, bieten sich als Medien der Aneignung an. Wenn sich abends die Passanten und Umsteigegäste unter die Jugendlichen mischen, die die Anlage mit ihren Skateboards längst in Beschlag genommen haben, keimt die Hoffnung, dass sich dieser Ort auch in der Wahrnehmung einer breiten Öffentlichkeit vom Aschenbrödel in eine Prinzessin verwandeln wird.

inférieur s'ouvre avec une boutique de détail et un restaurant sur l'espace sous le pont autoroutier. Mise en service en 1997, la gare conçue par Rolf Mühlethaler et qui agrandit l'actuelle place avec un passage souterrain très large représente un point de départ important. L'espace se prolonge jusqu'au pont de la Freiburgstrasse qui traverse la ligne BLS et forme, côté ville, la porte de la place tout en servant d'accès à la gare BLS.

L'abaissement du niveau de la place a permis de libérer cet important corridor visuel et de créer une relation spatiale évidente entre toutes les correspondances de la périphérie. Les fondations des piliers de l'autoroute et le socle de la maison associative du BMEC (Club bernois de modélisme ferroviaire) émergent de la surface asphaltée comme d'un plan d'eau.

Eléments centraux

Les éléments qui apportent une élégance à l'ensemble, notamment les emmarchements du socle aménagés avec raffinement autour des piliers de l'autoroute sont particulièrement importants. Ils permettent de s'asseoir. Leurs parties supérieures reprennent les anciennes courbes de niveau. Les marches d'assises émergent du revêtement et relient les niveaux inférieur et supérieur du socle de la Maison des religions. Une corolle munie de projecteurs a été aménagée au sommet des piliers de l'autoroute. Un rideau lumineux éclaire ainsi les piliers. Les socles de marches et les corolles lumineuses transforment les piliers prosaïques en colonnes. L'ensemble de la place rayonne comme une cathédrale festive dont le plafond - la dalle du tablier de l'autoroute - disparaît dans l'obscurité.

L'Europaplatz conserve néanmoins sa situation urbaine exceptionnelle. Son aménagement ne minimise rien. Avec les moyens du sublime - matériau, lumière, atmosphère - , l'ensemble de la place est mis à distance et par la même occasion cultivé. Le non-lieu d'origine est traité avec soin et respect, il peut être désormais habité. Les éléments qui avaient auparavant contribué à sa laideur et à son caractère banal permettent désormais son appropriation. Lorsque les passants et les voyageurs en correspondance croisent le soir les jeunes qui ont depuis longtemps monopolisé l'installation avec leur skateboard, on se reprend à espérer que ce lieu est également perçu dans une large part de la population comme la transformation de Cendrillon en princesse.

Projektdaten
Bauherrschaft: Stadtplanungsamt und Tiefbauamt der Stadt Bern
Freiraumgestaltung: extrā AG Landschaftsarchitekten (Simon Schöni)
Architektur: Haus der Religionen, Bauart Architekten und Planer AG
Ingenieur: Markwalder & Partner AG
Lichtplanung: Priska Meier Lichtkonzepte und EWB (Ernst Siegenthaler)
Wettbewerb: 2000
Planung und Realisierung: 2009–2014
Kosten Freiraum: 3,2 Mio. CHF