

Zum Berner Stadterweiterungsplan

Autor(en): **Peter, Heinrich**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **20 (1933)**

Heft 11

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-86435>

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.

Zum Berner Stadterweiterungsplan

Seit dem Planwettbewerb für Gross-Zürich in den Jahren 1916/18 war wohl kein grösserer Bebauungsplanwettbewerb so gut vorbereitet wie derjenige für die Erweiterung der Stadt Bern. Dies mag vielleicht mit ein Grund gewesen sein, dass acht Projekte in die beiden vordersten Ranggruppen eingeteilt werden konnten, und dass verschiedene, mit den örtlichen Verhältnissen weniger vertraute Fachleute erfolgreich gewesen sind. Wohl jeder Bewerber wird sich mit Freude in die Planunterlagen und in die historischen und statistischen Unterlagen vertieft haben. Mit einer wahren Entdeckerfreude wird er in den Organismus und den Aufbau des alten Bern eingedrungen sein. Mit Bewunderung und Neid zugleich wird er die systematischen, klaren Erweiterungen von Jahrhundert zu Jahrhundert verfolgt haben und dazu angespornt worden sein, Ordnung in die neuern Teile und die eigentlichen Erweiterungsgebiete zu bringen. Dass diese Bemühungen nur in einem einzigen Projekte wirklich zum Erfolg geführt haben, nämlich in demjenigen der «Neubühler» Architekten (C. Hubacher, W. M. Moser, E. Roth, R. Steiger, R. Winkler und M. E. Häfeli, alle in Zürich), werden auch diejenigen Bewerber neidlos anerkennen müssen, die glauben, mit weniger radikalen Vorschlägen trotzdem gute Lösungen gefunden zu haben. Ob es wünschbar ist, für kleinere Familien und Ledige — also für den grössern Teil der Bevölkerung — nur noch zehngeschossige Hochhäuser zu bauen, ist allerdings ein Problem, das nicht im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbes gelöst werden kann. Dagegen sollten die Bauvorschriften so erweitert werden, dass solche Bauprojekte nicht von vorneherein verunmöglicht werden. Die Entwicklung wird dann zeigen, ob unsere Bevölkerung lieber in Einfamilienhäusern und maximal dreistöckigen Kleinwohnungsbauten, welche immer noch eine persönliche Beziehung zum Garten, zur Natur ermöglichen, wohnen will, oder ob sie zehnstöckige Bauten vorzieht. Dass vier- und fünfstöckige Gebäude als Mittelding zwischen Flachbau und Hochhausbau sich nicht für Wohnzwecke eignen, sondern höchstens für Geschäfts- und Bureaulokalitäten, dürfte kaum bestritten werden.

Nach den Vorschlägen der «Neubühler» Architekten soll in den kommenden Bauvorschriften an Stelle der Festsetzung von Stockwerkszahlen und Gebäudeabständen eine maximale Terrain-Ausnutzungsziffer treten, worüber der folgende Beitrag orientiert.

Im Rahmen eines auf dieser Grundlage aufgebauten Baugesetzes wäre der Weg offen für grundsätzlich neue Lösungen, ohne die heute übliche Bauart zu verunmöglichen.

Wesentlich präziser als die Frage nach der besten Gestaltung der Wohn- und Arbeitsräume lassen sich die Ver-

kehrsprobleme formulieren. Das Preisgericht gibt in seinen aus der Gesamtheit der eingelaufenen Projekte gewonnenen «Leitsätzen» Richtlinien, nach welchen das Verkehrsstrassennetz auszubauen sei (s. Plan S. 339). Besonders erwähnenswert ist der Vorschlag, die Tiefenastrasse durch den Strassenzug Grauholz-Papiermühle zu entlasten. Dadurch wird der Verkehr von Olten und Solothurn nicht über Zollikofen, sondern über Sand und Ittigen nach dem Bärengraben geleitet. Das Preisgericht verspricht sich davon eine wesentliche Belebung der untern Altstadt, also des Gebietes östlich des Zeitglockenturmes. Ob es aber gerade erwünscht ist, den durchgehenden Strassenverkehr und damit auch die Lastautomobile durch die Altstadt zu leiten, dürfte einer nochmaligen Prüfung wert sein. Zudem fragt es sich, ob sich der Automobilverkehr nicht lieber den Weg durch das Spitalackerquartier nach der Kornhausbrücke sucht, als dass er mit 20 Meter totem Gefälle zum Bärengraben hinunter fährt. Um die Altstadt zu beleben, dürfte es weit wichtiger sein, Anziehungspunkte für den Stadtverkehr zu schaffen, also den Fussgänger wieder in die Altstadt zu locken. Das gegenüber dem Bärengraben projektierte Klubhaus dürfte sich in diesem Sinne auswirken, und vielleicht ist auch der Vorschlag, im Staldenquartier das längst notwendige Stadthaus zu errichten, nicht so abwegig. Wichtig ist auch, dass die Strassenbahn über den Bärengraben hinaus nach Norden und Süden verlängert wird. Auf keinen Fall sollte die Nydeckbrücke erhöht werden. Denn damit würde keine Belebung der Altstadt eintreten, sondern es würden nur noch weitere Quartiere der Altstadt buchstäblich «in der Versenkung verschwinden», d. h. vom Verkehr abgeschnitten und dem Schicksal der Matte und des Staldens ausgeliefert werden. Auch vom ästhetischen Standpunkte müsste eine Erhöhung der Nydeckbrücke bedauert werden, denn das langsame Abfallen der Häusersilhouette zur Aare hinunter würde noch stärker gestört, als dies schon jetzt der Fall ist. Die Wunden, die der Bau der Nydeckbrücke seinerzeit dem Stadtbild geschlagen, sind heute noch nicht einmal geschlossen, geschweige denn geheilt (Anschluss an die Nydeckkirche!), so schön die Brücke an und für sich ist.

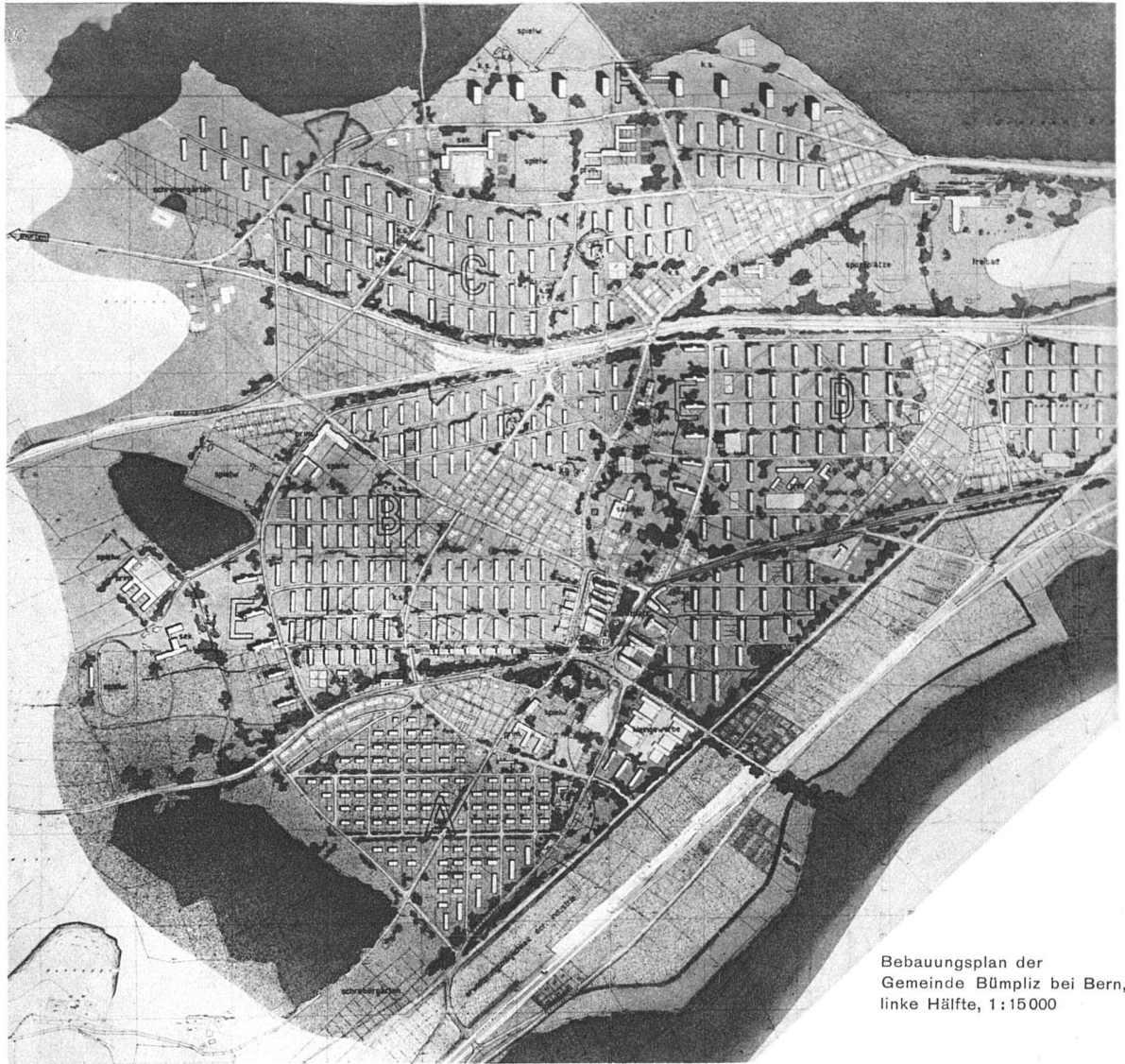
Die Wiederbelebung der Grauholzstrasse zur Hauptzufahrtstrasse von Nordosten her hat zwei verkehrstechnische Probleme im Gefolge, die noch eingehend geprüft werden müssen. Es ist dies der Anschluss der Strasse von Biel an die Grauholz-Papiermühle-Strasse einerseits und die Verbindung nach der Umgehungsstrasse in der Richtung Murten—Freiburg längs dem Bremgartenwald andererseits. Auch die Frage nach der Lage und Anzahl der neuen Aarebrücken scheint noch nicht endgültig abgeklärt zu sein. Sicher ist dem Preisgericht zuzustimmen,



Bern, Verkehrslinienplan der Experten 1:60000, ausgearbeitet vom Preisgericht als Ergebnis der im Wettbewerb gemachten Vorschläge — Réseau des grandes communications, plan du jury

wenn es die Zahl der Brücken auf ein Minimum beschränken will, denn Brücken kosten Geld und besonders Hochbrücken. Um so wichtiger ist die genaue Festsetzung ihrer Lage. Auch braucht nicht jede Brücke 18 Meter breit zu sein, wenn 10 oder 8 Meter genügen. Um ein Beispiel zu nehmen: Welche Brücke ist wichtiger, diejenige vom Kirchenfeld nach dem Eichholz oder eine solche vom Eichholz nach der Elfenau, welche zudem die beiden grossen Vorortgemeinden Köniz und Muri unter sich verbindet und gleichzeitig eine flüssige Führung der Umgehungsstrasse von Freiburg—Murten nach Thun—Luzern und umgekehrt ermöglicht? Aber selbst wenn diese Um-

gehungsstrasse weider südlich über die Aare geführt werden könnte, so darf doch nicht ausser acht gelassen werden, dass eine Brücke die Entwicklungsmöglichkeiten der beiden verbundenen Orte ausserordentlich zu fördern vermag und dass, wenn diese beiden Orte Vororte einer grösseren Stadt sind, gerade das für die Vororte vom Preisgericht gewünschte «Eigenleben» sich unabhängiger vom Zentrum und damit eigenwilliger gestalten kann, als wenn nur die auf alle Fälle vorhandene Orientierung nach der Stadt begünstigt wird. Gewiss darf über den Einwand des Preisgerichtes, eine Brücke in der Elfenau störe das Landschaftsbild, nicht leicht hinweggegangen



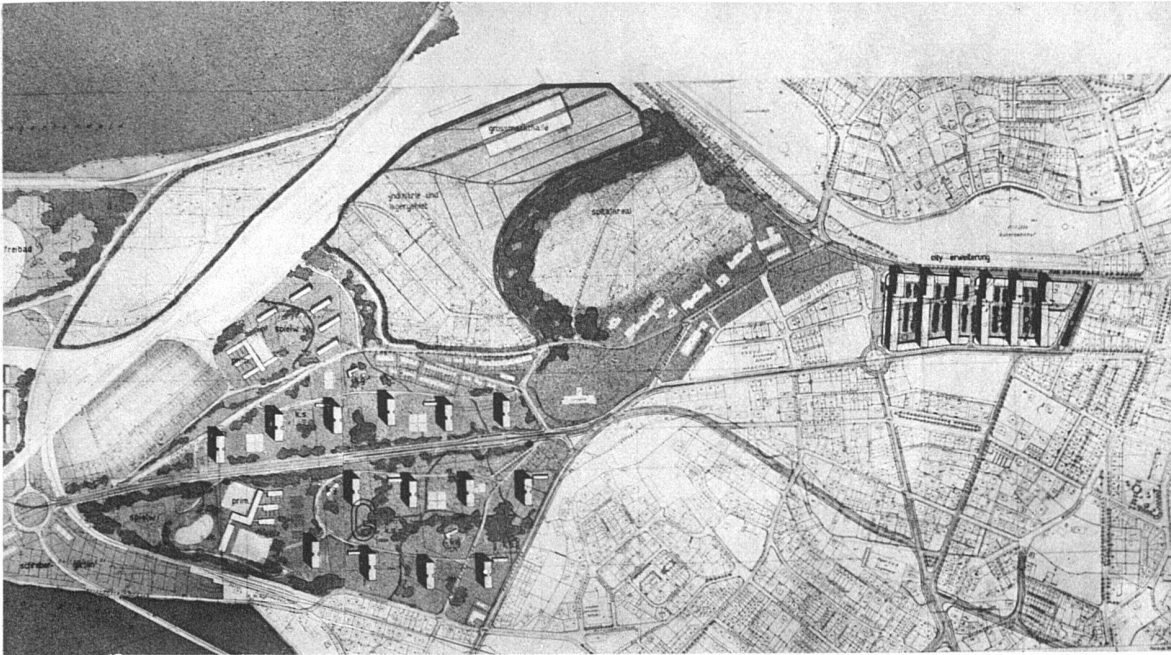
Bebauungsplan der
Gemeinde Bümpliz bei Bern,
linke Hälfte, 1:15000

werden. Aber gibt es nicht auch Brücken, die in ihrer schlichten Form die Natur zu bereichern vermögen?

Unter dem Gesichtswinkel des «Eigenlebens der Vortortgemeinden» können auch die Friedhöfe betrachtet werden. In der richtigen Erwägung, dass ein Zentralfriedhof für das erweiterte Bern wegen der ausgesprochenen Teilung des Stadtgebietes durch Aare und Eisenbahn nicht günstig ist, schlägt das Preisgericht die Anlage von etwa drei Friedhöfen vor. An eine Veränderung des Bremgarten- und des Schosshaldenfriedhofes denkt auch das Preisgericht nicht. Warum sollen nun aber die Friedhöfe von Köniz, Bümpliz, Bremgarten, Bolligen und Muri durch einen einzigen ersetzt werden? Wäre es nicht richtiger, auch noch in Zollikofen einen solchen anzulegen?

Neben den Bau- und Strassenverkehrsfragen wurden im Wettbewerb auch die übrigen städtebaulichen Probleme eingehend behandelt. Die Abgrenzung der Indu-

striebiete, die Ergänzung der Bahnanlagen, die Führung der Strassenbahn- und Omnibuslinien, die Umgestaltung der Bauordnung, die Ausscheidung der Grünflächen und ihre Aufteilung in Spiel-, Sport- und Erholungsanlagen, Pflanzgärten und noch vieles andere harret der endgültigen Gestaltung. Dazu soll nach Ansicht des Preisgerichtes ein Stadtplanungsbüro geschaffen werden. Dieses Amt, dem das bestehende Alignementsbüro angegliedert werden müsste, hätte die ausserordentlich interessante und dankbare Aufgabe, die vielen Anregungen des Wettbewerbes und die weitem im Laufe der Zeit entstehenden Probleme einer Lösung entgegenzuführen. Dass sich das Stadtplanungsbüro bei dieser Tätigkeit die Mitarbeit der freischaffenden Ingenieure und Architekten sichern wird, ist sehr zu hoffen. Wenn es ein Amt in einer Stadtverwaltung gibt, das eigentlich wie ein privates Büro betrieben werden sollte, so ist es dieses. Durch die Zusammenarbeit zwischen Beamten und freischaffen-



Bebauungsplan der Gemeinde Bümpliz (Originalplan 1:2000, Abbildung 1:15000) aus dem Wettbewerbsprojekt der Architekten Hubacher BSA, W. Moser BSA, E. Roth BSA, R. Steiger BSA, R. Winkler und M. E. Haefeli BSA, alle in Zürich; dieses Projekt wurde neben denen der Architekten Kessler & Peter BSA, Zürich, mit Ing. F. Steiner, Bern, und dem der Architekten R. Braillard BSA, Lausanne, und C. Lippert, Zürich, ex aequo mit einem zweiten Preis ausgezeichnet; ein erster Preis kam nicht zur Verleihung

den Fachleuten wird das Interesse der Öffentlichkeit an den städtebaulichen Fragen ständig wach gehalten. In früheren Zeiten waren die weltlichen und kirchlichen Für-

sten die Träger dieser Ideen. Heute muss die ganze Bevölkerung an ihrer Stadt arbeiten, wenn es eine schöne und gesunde Stadt werden soll.

Heinrich Peter, Architekt BSA.

Zum Bebauungsplan von Bümpliz

Die Redaktion hat Herrn Werner M. Moser, Architekt BSA, gebeten, den zum Berner Wettbewerbsprojekt der Zürcher «Neubühl»-Gruppe (Hubacher, Moser, Roth, Steiger, Winkler, Haefeli) gehörigen Bebauungsplan im Namen der Projektverfasser zu erläutern.

Die Aufstellung von Bebauungsplänen ist auch für kleinere Gemeinden zur Notwendigkeit geworden. Das Hauptgewicht liegt dabei auf den Verkehrslinien, besonders soweit sie den Durchgangsverkehr betreffen. Die dazwischenliegenden Gebiete sind der Bebauung, überwiegend dem Wohnbau reserviert. Sie werden parzelliert und mit Wohnblöcken gefüllt, ohne dass der Art und Qualität der Bebauung ein besonderes Interesse geschenkt würde.

Diese Vernachlässigung der Wohngebiete hat ihren guten Grund; während nämlich zur Durchführung der Verkehrslinien gesetzliche Mittel in Anwendung gebracht werden können — das Expropriationsgesetz für Strassenland ist effektiv das einzige Instrument des Städtebauers zur Durchführung seiner Pläne — besteht in der Schweiz für die Sicherung von Siedlungsland und der nötigen Grünfläche keine gesetzliche Handhabe. So sind auch die besten Aufteilungspläne illusorisch. Dies hat dazu geführt, dass in den Stadtbauplänen die Ansprüche des Verkehrs

einseitig und oft in einer Form berücksichtigt werden, die für die Wohnbebauung nicht von Vorteil ist. Es ist fast so, wie wenn man beim Projektieren eines Hauses die Verkehrsräume, also Korridore und Treppen als die wichtigen und die Wohnzimmer als die nebensächlichen Räume einschätzen wollte.

Damit wird dem Stadtbewohner Unrecht getan, denn die Art, wie die Wohngebiete organisiert sind, ist in erster Linie bestimmend für den Wohnstandard der Bevölkerung. Wenn also durch ein Expropriationsgesetz eine einwandfreie Führung der Verkehrslinien gewährleistet ist, so ist es nicht minder wichtig, dem Städtebauer zur Sicherung einer rationellen und hygienischen Bebauung dieselben Mittel in die Hand zu geben (Bodengesetze in England und Holland). Die Bauverordnungen und die Baugesetze für die Wohnquartiere unserer Städte sind nicht imstande, die Auswüchse der Bau- und Landspekulation zu verhindern. Es ist klar, dass der Wunsch nach Er-

Fortsetzung Seite 343