

Bern



Oberst mit wachsamem Blick
Urs Gerber wacht an der Grenze zwischen Süd- und Nordkorea. 19

«Der Trend zurück in die Stadt wird stärker»

Der Bevölkerungsdruck in der Stadt Bern kann durch verdichtetes Bauen alleine nicht mehr aufgefangen werden. Bern braucht eine Stadterweiterung. Stadtplaner Mark Werren erklärt, wo und wie die Stadt wachsen könnte.

Interview: Bernhard Ott

Das Stadtplanungsamt denkt über eine Stadterweiterung nach. Ist damit die Waldstadt gemeint?

Auch. Aufgrund zweier Vorstösse haben wir die private Machbarkeitsstudie zu überprüfen. Die Chancen zur Realisierung der Waldstadt sind aber klein. Sie müsste innerhalb des bestehenden Waldgesetzes geschehen. Eingriffe in den Wald werden aber nur toleriert, wenn sie ortsgebunden sind. Die Feuerwehr kann man im Wald bauen, weil der Standort bezüglich der Interventionszeiten ideal liegt. Der benachbarte KVA-Standort drängte sich wegen der Anschlüsse ans bestehende Fernwärmenetz auf. Die Befürworter argumentieren, dass der Standort im Wald bei der Länggasse raumplanerisch besser ist als jeder andere. Ich bezweifle, dass das Problem der Zersiedelung ein genügend starker Grund ist, um zwingend im Bremgartenwald bauen zu können.

Die Erschliessung zum Beispiel wäre doch einfach. Man müsste nur den Bus weiterziehen?

Reicht der Bus dann noch aus? Oder brauchte es eine Tramlinie? Wie verträglich ist eine Stadterweiterung mit dem Länggassquartier? In der Länggasse gibt es ein Defizit an Aussen- und Freiräumen. Bei der Revision des Stadtentwicklungskonzeptes (Stek), die wir zurzeit vorbereiten, wollen wir auch aufzeigen, wo eine Stadterweiterung machbar wäre. Dabei geht es auch um Freiräume. Je dichter die Leute wohnen, desto wichtiger wird das Freiraumangebot.

Wo könnte man die Stadt erweitern? Auf den ersten Blick scheint eine Stadterweiterung im Westen am wahrscheinlichsten. Die Einzonung von Brünnen-Süd wurde aber unter dem Druck der Bevölkerung wieder zurückgenommen. Für eine Erweiterung im Osten brauchte es ein gemeinsames Vorgehen mit den Gemeinden Muri und Ostermündigen.

Im Zusammenhang mit der Waldstadt wird ein Abtausch der Bauzonen diskutiert. Wenn im Bremgartenwald eingezont würde, müssten periphere Gemeinden zurückzonen.

Mir ist nicht klar, wie wir heute einen solchen Abtausch von Bauzonen bewirken könnten. Die Gemeinden schaffen das nicht alleine. Es braucht eine Organisation und griffige Steuerinstrumente auf Kantons- und Bundesebene. Wir haben aber noch ein anderes Problem: Wir haben Bauzonen, in denen nichts geschieht – sogar in Brünnen. Wie kann man die Eigentümer dazu bringen, ihre Reserven aufzubrechen? Warum soll die Stadt einzonen, bevor nicht bestehendes Bauland bebaut ist? Soll man durch steuerliche Mechanismen Druck machen, damit diese Eigentümer Wohnbauten realisieren? Die Landeigentümer haben einen grossen Einfluss auf die Stadtentwicklung.

Der grösste Landeigentümer in der Stadt Bern ist die Bürgergemeinde. Die Bürgergemeinde ist eine gute Partnerin der Stadt. Sie denkt aber in Generationen. Mit Schönberg-Ost hat sie soeben einen weiteren grossen Schritt gemacht. Aber es gibt noch brache Baufelder, die ihr gehören. Die Bürgergemeinde hat keinen finanziellen Druck, ihr Terrain zu überbauen.

Der Gemeinderat strebt für das Jahr 2020 eine Stadt mit 140 000 Ein-

«Wir haben Bauzonen, in denen nichts geschieht – sogar in Brünnen.»



«Wenn wir die Stadtentwicklung heute nicht angehen, werden wir in zehn Jahren blockiert sein»: Stadtplaner Mark Werren. Foto: Manu Friederich

wohnen an. Ist dieses Ziel überhaupt erreichbar?

Das ist keine fixe Plangrösse, sondern ein Ziel aufgrund von Wachstumserwartungen. Der Trend zurück in die Stadt wird seit ein paar Jahren wieder stärker. Wir haben einen City-Druck und möchten das Verhältnis zwischen Wohnraum und Arbeitsplätzen verbessern. Bern hat als einzige Stadt der Schweiz sehr viel mehr Arbeitsplätze als Einwohner. Ob das Ziel erreicht wird, ist offen.

Wachstum kann auch durch Verdichtung erreicht werden. Ein energetisches Pionierprojekt ist der Ersatzneubau Stöckacker-Süd. Wird es mehr solcher Projekte geben?

Wir prüfen die Verdichtungsmöglichkeiten von städtischen und privaten Arealen. Es gibt noch einige Siedlungen mit Eigentümerschaften, die dazu in der Lage wären. Ich habe aber grossen Respekt vor Ersatzneubauten, weil Bewohner entwurzelt werden könnten. Das zu verhindern ist eine heikle Aufgabe, die sorgfältig gelöst werden muss.

Verdichtung wäre doch auch in die Höhe möglich?

Bern hat relativ viele Hochhäuser von über 25 Meter Höhe. Zudem lässt das Hochhauskonzept an vielen Orten Hochhäuser zu. Ich glaube aber nicht, dass das Hochhaus die Lösung für die Verdichtung darstellt. Es ist ein spezieller Bautyp, der an einem bestimmten Ort richtig sein kann. Ein Hochhaus braucht aber eine Umgebung und Abstand. Die Verschattung muss geklärt werden und auch die Fernwirkung stimmen.

Ihr Vorgänger hat gekündigt, weil ihm die Ressourcen für die Stadterweiterung fehlten. Ist Stadtplanung schwieriger geworden?

Die Komplexität stadtplanerischer Prozesse wird grösser. Die Interessenkonflikte und kommunikativen Aufgaben sind mit den Ansprüchen der verschiedenen Bevölkerungsgruppen gestiegen.

Worauf führen Sie das zurück?

Das liegt an der gesellschaftlichen Entwicklung. Die Leute sind es sich heute gewohnt, für ihre Einzelinteressen zusammenzustehen und sich zu wehren. Bei vielen Geschäften gibt es einen oder mehrere politische Vorstösse im Stadtrat. Die Velofahrenden zum Beispiel ha-

ben enormen Einfluss auf die Strassengestaltung. Die erhöhten Ansprüche an den Strassenraum führen dazu, dass man fürs Tram Region Bern Alleebäume opfern muss. Eine wichtige Rolle spielen auch die Behindertenorganisationen. Das kann so weit gehen, dass wir auf Verbindungswege verzichten, weil wir sie nicht behindertengängig machen können. Um heute eine Kreuzung zu gestalten, eine Haltestelle einzurichten, braucht es zig Verhandlungen. Früher ging es schneller, einfacher und direkter: Es gab weniger Normen, Auflagen und Mitsprache.

Kann man dem mit mehr Personal begegnen?

Es braucht eine personelle Aufstockung und Priorisierungen. Wir leben heute von den planerischen Vorleistungen früherer Jahre und «füllen die letzten Gefässe» auf. Die planerische Begleitung laufender Bauprojekte ist unser tägliches Brot, in das wir einen Grossteil der Arbeit investieren. Aber wir müssten zugleich in die Zukunft denken. Das ist meine grosse Sorge: Wie kann ich einen Teil der Ressourcen freispielen, um grosse Projekte wie die Stek-Revision, eine Stadterweiterung oder die Bahnhofplanung weiterzuziehen.

Dann ist eine langfristige Planung mit den gegebenen Ressourcen nicht umsetzbar?

Sie ist nur umsetzbar mit Verzichtserklärungen. Die Stellen, die ich hierfür und fürs Stek brauche, muss ich andernorts wegnehmen. Planungsverfahren und Entscheidungsprozesse wiederum sind nur bedingt an Externe delegierbar.

Sie werden demnach eine Aufstockung verlangen?

Jedenfalls mehr Geld, auch für Aufträge an Dritte. Wenn wir die Stadtentwicklung

Impuls für Stadtentwicklung

Das Stadtentwicklungskonzept Stek 95 entspricht nicht mehr der Realität. Neue Themen wie Hauptstadregion, Wachstum, Mobilität und Nachhaltigkeit sind darin nicht berücksichtigt. Das Stadtplanungsamt wird dem Gemeinderat noch in diesem Jahr beantragen, ein neues Stek auszuarbeiten, das auch eine Stadterweiterung beinhaltet. Der Stadtrat wird über Massnahmen und deren Finanzierung befinden. (bob)

heute nicht angehen, werden wir in zehn Jahren blockiert sein. Was wir heute realisieren, wurde eine Generation früher geplant. Wenn wir jetzt nicht ans Stek herangehen können, geben wir die Steuerung und Qualitätssicherung auf. Danach kann es nur noch Verdrängungsprozesse geben, indem man zum Beispiel Gewerbebezonen in Wohnzonen umwandelt. Das ist dann eine politische Frage: Soll man Arbeitsplätze zugunsten von Wohnungsbau opfern? Wenn wir heute nichts tun, werden wir bald von Sachzwängen bestimmt und verlieren Lebensqualität.

Es gibt aber ja auch vernachlässigte Planungsgebiete wie das Bollwerk. Mittlerweile haben Dritte einen Wettbewerb für einen Masterplan Bollwerk ausgeschrieben. Liess die Stadt die Entwicklung schlittern?

Die Planung Bollwerk/Schützenmatte soll gemäss gemeinderätlichem Auftrag noch in diesem Jahr starten. Die SBB will ihre Liegenschaften am Bollwerk sanieren, aber das Eilgutareal nicht freigeben. Da sind uns die Hände gebunden. Was die Schützenmatte betrifft, gehe ich nicht davon aus, dass diese in absehbarer Zeit überbaut wird. Einemomonofunktionale Nutzung in einem Gebiet mit einem derart hohen Nutzerdruck kann ich mir nicht vorstellen. Klar ist, dass man den Parkplatz anders nutzen sollte. Dabei geht es fürs Erste darum, den dortigen Car-Terminal zu verlegen.

Stadtpräsident Alexander Tschäppät sprach einmal davon, dort den Campus der Fachhochschule zu realisieren.

Eigentlich wäre das sehr interessant, weil der Standort in der Nähe des zweitgrössten ÖV-Knotens der Schweiz liegt. Wenn man heute eine Hochschule mit internationaler Ausstrahlung machen möchte, kann man diese nicht in Burgdorf oder Biel bauen. Das Potenzial zur Aufwertung dieses Stadtteils ist gross. Eine Tramlinie würde ihn zusätzlich aufwerten.

Heute spielt beim Bauen auch die Qualität eine Rolle. Was tut Bern?

Die Stadt führt, wenn möglich, Wettbewerbe durch. Ein neues Handbuch zum Planen und Bauen im öffentlichen Raum setzt Standards für Qualität und Wirtschaftlichkeit. Der Fonds für Bo-

den- und Wohnbaupolitik steuert die Entwicklung bei seinem eigenen Portfolio, indem er zum Beispiel Land an Genossenschaften abgibt, die nachhaltig bauen wollen.

Autoarmes Bauen stösst aber immer wieder auf heftigen Widerstand, Stichwort Viererfeld.

Die verlorene Abstimmung über die Überbauung Viererfeld war ein Unfall. Es gibt bereits heute einzelne Orte in der Stadt, wo man Parkplätze nicht mehr vermieten kann, weil die Nachfrage fehlt. Ich möchte aber nachhaltiges Bauen, mit Ausnahme von Verkehrsfragen, nicht in der Grundordnung oder in Überbauungsordnungen festlegen, weil dadurch die Entwicklungsmöglichkeiten und die Umsetzung eingeschränkt würden. Schreiben wir heute Minergie bei allen Überbauungsordnungen fest, haben wir in ein paar Jahren vielleicht ein Problem, weil es alternative oder bessere Lösungen gibt.

Wie wird die Stadt in fünfzig Jahren aussehen?

Sie wird ähnlich grün aussehen wie heute. Quartiere wie das Kirchenfeld werden nicht einfach einem Verdichtungsgedanken geopfert werden. Pünktuell wird es aber neue Räume und Orte geben, die wir uns heute noch gar nicht vorstellen können. Wir werden mehr Tramlinien haben. Der Bahnhof hat einen Zugang zum Bubenbergplatz. Eine Vision ist die Stadtreparatur im Osten. Wenn dort die Autobahn unter der Erde verschwindet, weil der Bund die Engpässe der Autobahnen um Bern beseitigt, verschwindet die Schneise durchs Quartier und schafft ein grosses Potenzial. Es wird eine neue, vernetzende Stadtachse geben und ruhiger werden. In fünfzig Jahren könnte es in Bern-Ost ein erneuertes, zusammenhängendes, intaktes Quartier geben.

«In fünfzig Jahren könnte es in Bern-Ost ein erneuertes, intaktes Quartier geben.»