

Der Bund

04.05.2005

Der Traum von der Stadt im Wald

Ein Berner Architektenteam präsentiert eine Idee für eine neue Wohnsiedlung im **Bremgartenwald**

Utopie oder Befreiungsschlag für Berns Wohnpolitik? Die Bauart-Architekten lancieren die Diskussion über den Bau einer Siedlung für rund 10 000 Personen im Waldstück zwischen dem Länggassquartier und der Autobahn A1.

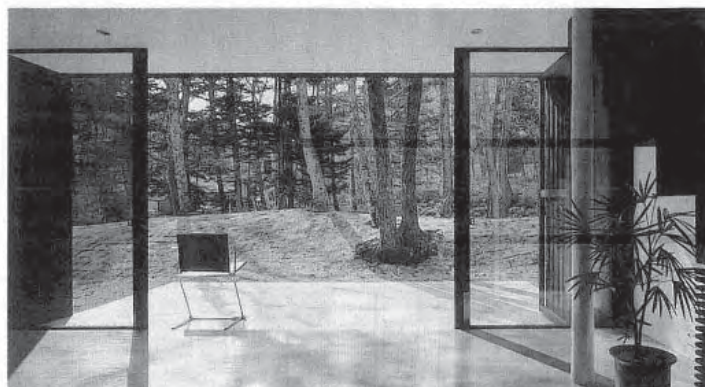
RUEDI KUNZ

Die Bauart-Architekten sind gestern mit einem kühnen Entwurf vor die Medien getreten, mit der die Wohnungsnot der Stadt Bern gelindert werden könnte. Sie wollen den Waldstreifen zwischen der Bremgartenstrasse und der Autobahn A1 grösstenteils roden lassen und mit Wohnhäusern bebauen. Auf einer Fläche von rund 34 Hektaren soll Wohnraum für 10 000 Bewohnerinnen und Bewohner geschaffen werden. Damit die Siedlung «Waldstadt Bremer» zu einer attraktiven städtischen Adresse wird, muss die Autobahn nach Meinung der Initianten zumindest teilweise überdeckt werden. Die Anbindung an das angrenzende Länggassquartier erfolgt über die bestehenden Bern-Mobil-Buslinien 11 und 12, die laut Peter C. Jakob von Bauart-Architekten «ohne weiteres verlängert werden könnten».

Frösch gefällt die «Waldstadt»

Die Bauart-Architekten haben ihre Pläne nicht im stillen Kämmerlein ausgeheckt. In das Projekt einbezogen war ein Beirat, in dem unter anderem die Unternehmer Peter Stämpfli und Claire Vatter und der frühere Kantonsbaumeister Urs Hettich sitzen. Für die Lancierung von «Waldstadt Bremer» konnten sie zudem die ehemalige Berner Finanzdirektorin und heutige Nationalrätin Therese Frösch sowie Pierre-Alain Rumley, Direktor des Bundesamtes für Raumplanung, gewinnen.

Frösch sagte, das Projekt gefalle ihr grundsätzlich, weil es ein Gegengewicht setze zu den Planun-



Die Vision «Waldstadt Bremer»: Zwischen Bremgartenstrasse und Autobahn A1 (schraffierte Fläche unteres Bild) soll gerodet werden, damit dort neue Wohnungen entstehen können. zvg

gen, die in den letzten Jahren aufgeleistet worden seien. Ein heikler Punkt sind für die grüne Politikerin die Kosten: Allein die Autobahnüberdachung werde «sicherlich 100 Millionen Franken kosten, was

fast sicher Luxuswohnungen zur Folge hat». Es könne jedoch nicht im Sinn der Stadt sein, ein zweites Elfenauquartier zu bauen. Problematisch findet Frösch auch, dass die Bauart-Architekten das Projekt

«Waldstadt Bremer» nicht in einen grösseren räumlichen Kontext gestellt haben. Siedlungsprojekte in Stadt und Region Bern müssten in Zukunft unbedingt besser koordiniert werden.

Diesen Punkt strich auch Pierre-Alain Rumley hervor. «Waldstadt Bremer» dürfe nicht weiter ein Privatprojekt bleiben, sondern müsse Teil der Agglomerationsplanung des Vereins Region Bern (VRB) werden, forderte der Raumplanungschef des Bundes. Auf dieser Stufe müsse entschieden werden, ob der «Bremer» der richtige Ort sei für eine neue Siedlung im Raum Bern. Weiter gab er aufschlussreiche Erläuterungen zu allfälligen Rodungschancen: «Bei der bestehenden Gesetzgebung zum Waldschutz ist eine Bewilligung zum Abholzen fast nicht zu kriegen.» Ausnahmebewilligungen würden nur erteilt, wenn es sich um eine dringend benötigte Infrastruktur handle, für die es in der betreffenden Gemeinde keinen Ersatzstandort gebe. Rumley empfahl den Bauart-Architekten, sich in die bevorstehende Vernehmlassung zum neuen Eidgenössischen Waldgesetz einzuschalten, um «das Dogma der Unantastbarkeit des Waldes» in Frage zu stellen zu Gunsten sinnvoller Projekte.

Nicht Utopie, sondern Vision

«Zum jetzigen Zeitpunkt ist unser Projekt aus rein rechtlichen Gründen schlicht unmöglich», räumte Mitinitiant Peter C. Jakob ein. Dennoch sehen sich die Bauart-Architekten nicht als Utopisten. Was heute vorliege, sei eine Vision, die sich durchsetzen lasse, wenn denn einmal das neue Waldgesetz in Kraft und in Bern der politische Wille zur Stadterweiterung vorhanden sei, sagte Jakob. Der nach Zürich ausgewanderte Berner Architekturkritiker Benedikt Loderer sekundierte ihn: Die Berner könnten mit diesem Projekt nachholen, was sie in den 1950er-Jahren verpassten, als sie die Verlagerung des Hauptbahnhofs an die Laupenstrasse abgelehnt hätten. «Sie können zu einem Befreiungsschlag ausholen und ein Zeichen setzen, das weit über die Stadtgrenzen hinaus wahrgenommen wird.»