

## ABAPress 2024 JAHRESTHEMA Mobilität

### ABAPéro 13. März 2024 Stadtplanungsamt Bern: Wirkung der Mobilität auf die Raumentwicklung

#### Teil 1 Bernmobil

Urs Finger und Michel Eggimann begrüßten rund 35 Frauen beim Tramdepot Eigerplatz. In zwei Gruppen wurden wir durch das Betriebsgebäude und die Werkstätten geführt.



Jeden Morgen läuft im Betriebsgebäude die digitale Kontrolle der hier abgestellten Busse und Trams. 8 Leute warten die Busse, 24 Trams mit rund 700 Türen und reparieren sie falls nötig. Abends werden die Fahrzeuge gewaschen, aufgetankt, Profile und Luftdruck gemessen, einige werden in der Werkstatt instand gestellt.

Gesamthaft besitzt Bernmobil 57 Trams, 28 Trolleybusse und 134 Autobusse. Pro Jahr



fährt Bernmobil rund 10 Mio. km und transportiert 100 Mio. Leute. Die grosse Belastung hat zur Folge, dass die Busse nach 12 Jahren ihr Betriebsende erreichen. Die Tram erhalten nach 280'000 km neue Räder. Das neueste Tram misst 25 m und weist 4 Achsen auf, die maximal erlaubte Grösse eines Fahrzeugs im Stadtverkehr. Bis 2035 sollen 180 Busse voll elektrisch fahren. Eine neue Tramlinie nach Ostermundigen ist aktuell in Planung.

Die Ausbildung zum Busfahrer wird durch erfahrene Begleitung mit Trolleybussen absolviert, am Ende ist eine spezielle Prüfung zu meistern. Die Tramführung wird am Simulator geschult. Dem Personal stehen 12 E-Bikes zur Verfügung, E-Autos können hier aufgeladen werden. 1/3 der Fahrer sind Frauen, die Fahrpläne können familienfreundlich gestaltet werden.



#### Teil 2 Stadtplanungsamt

Anschliessend begrüßte uns die Stadtplanerin Jeanette Beck im Stadtplanungsamt. Nach einem kurzen historischen Überblick



zur Stadtplanung und Mobilität spricht Frau Beck über das **Stadtentwicklungskonzept STECK**, das Steuerungsinstrument für das zukünftige Wachstum der Stadt Bern. Die Hauptstadt stellt öffentlichen Dienstleistern wie Post, SBB, Swisscom, Universität etc. sowohl ihre zentralen Funktionen wie auch räumlich optimal öV-erschlossenen Flächen zur Verfügung. Weitere wichtige Zentrumsfunktionen werden an gut öV-erschlossenen Knotenpunkte verlegt und entlasten dadurch die Infrastruktur der Kernstadt.

Der Ausbau des Bahnhofs Bern wird die Zentrumsentwicklung weiter stärken. Die **Chantiers** sind Schlüsselgebiete der Innenentwicklung.

Laut STECK sollen bis 2030 sollen ca. 8500 neue **Wohnungen** gebaut werden, rund 550 pro Jahr. Ziel der Quartierentwicklung ist es, kurze Wege zu ermöglichen. In 15 Min. sollten Geschäfte für den täglichen Bedarf, medizinische Versorgung, Kindergärten und Schulen erreichbar sein.

Bern wird als **Velo- und öV-Stadt** entwickelt. Die Velo-Offensive wie auch der Velorichtplan sehen mehrere neue Velowege entlang befahrener Strassen und gut platzierte Veloparks vor, auch schnelle und direkte Verbindungen von den Quartieren zum Bahnhof, zu Dienstleistungen und Schulen. Auch das S-Bahn-Netz wird gezielt ausgebaut, neue Tramlinien werden abgeklärt, es entstehen sowohl neue Tangentiallinien wie auch S-Bahn Verbindungen Nord-Süd.

Bern ist eine **grüne Stadt**. Neue Bäume werden gepflanzt, Freiräume und Grünräume geschaffen, wo sich Biodiversität entwickeln kann. In den Quartieren fördern Grünflächen bestückt mit Bäumen und Brunnen ein angenehmeres Klima an heissen Tagen. Entlang der Gleisanlagen und an den Hängen des Gurtens strömen nachts kühle Luftmassen von der Umgebung in die Stadt. Ein wichtiger Grundsatz ist, dass diese Frischluftkorridore nicht mit Neubauten überstellt werden sollten.

**Entwicklungsschwerpunkte ESP** werden an öV-Knotenpunkten angesiedelt und als Wohn- und Arbeitsplatz Schwerpunkte vom Kanton und der Stadt gefördert. Die

vorhandene Branchenvielfalt wird erhalten, für das Kleingewerbe werden Gewerbebezonen festgelegt. Für grössere Gewerbe und innovative Energieproduzenten werden je nach Bedarf auch grössere Flächen zur Verfügung gestellt.

## Konkrete Projekte des SPA

### Stadtraum Bahnhof

Mit dem Gesamtvorhaben «Zukunft Bahnhof Bern» werden Ansprüche von Städtebau, Verkehrsorganisation, Nutzungen und die Gestaltung öffentlicher Räume etc. zu koordinieren sein. Der Bahnhofraum ist eines der meist verdichteten Gebiete der Stadt.

Die Planung neuer Tramachsen soll bis 2035 gesicherte Resultate vorlegen.

Der Bahnhofplatz wird als Ankunfts- und Eingangsbereich neugestaltet. Das SPA entwickelt dazu ein räumliches Gesamtbild.

### ESP Ausserholligen / Chantier Bern West

Gemäss Richtplan ESP wird hier ein öV-Hub entwickelt. Mit dem Europaplatz, den S-Bahnstationen, Tram Bern West, verschiedenen Überbauungen, dem Haus der Religionen und dem Bildungszentrum für Pflege sind bereits mehrere Infrastrukturanlagen realisiert worden.

Die ewb wird auf ihrem Terrain einen Hochhauscluster mit Wohnungen und Büros bauen, die SBB erstellt die Holligenbrücke, geplant ist nördlich der Bahnlinie ein Campus für Berufsschulen. Das Nutzungsmass soll gegenüber dem Richtplan verdoppelt werden.

### ESP Wankdorf

Der ESP Wankdorf mit den historischen Gebäuden der Kaserne, dem nationalen Pferdezentrum, den Eventhallen (Stade de Suisse, Messehallen, PostFinance-Arena etc.), verschiedenen Firmensitzen und Ausbildungszentren (Feusi, UPD etc.) ist einer grossen Dynamik ausgesetzt.

Gemäss Richtplan ESP ist hier durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen der motorisierte Verkehr um 5% gesunken. Neben den bestehenden SBB-Gebäuden nördlich der SBB-Gleise entwickelt sich die Wankdorf-City. Sie weist eine AZ von 3.0 aus mit

7 Stockwerken. Das Quartier weist wenig Grünflächen und Freiräume auf, wie stark sich das Gebiet im Sommer aufheizt, wird zu beobachten sein.

## **Chantier Bern Ost**

Mit der Autobahnüberdeckung entsteht ein Beispiel der Stadtreparatur. 2023 wurde eine Testplanung Bern Ost – Muri mit drei Teams - zwei davon mit internationalen Teams - durchgeführt. Bis 2060 soll die Einhausung fertig gestellt sein. Das Testergebnis zeigt einen Strauss von Möglichkeiten, wie der freiwerdende Raum entwickelt werden sollte.

Die Quartiere werden zusammenrücken und im Ostring wird ein zusammenhängender Stadtraum durchsetzt mit Grün- und Freiflächen und Verkehrsräumen entstehen. Damit eröffnet sich ein Potential für den Langsamverkehr und öffentliche Räume. Zudem werden die umliegenden Wohnbauten vom Autoverkehr befreit und beruhigt.

## **Planung Viererfeld**

Auf dem Mittelfeld und dem Viererfeld wird ein neues urbanes Quartier entstehen. Vorgesehen sind Projektwettbewerbe für die einzelnen Baufelder auszuschreiben. Geplant sind Baufelder für 46 Gebäude mit 1100 Wohnungen und 2 – 3 Einstellhallen. Als öffentliche Infrastrukturen werden von der Stadt die interne Erschliessung, mehrere Quartierpunkte, der Stadteilpark und eine Volksschule mit Kindergarten gebaut. Die Hälfte des Vierfeldes wird als waldnaher Stadteilpark mit Spiel- und Sportflächen, Familiengärten und als öffentlich zugänglicher Freiraum gestaltet.

## **Gaswerkareal**

Die ZPP (Zone mit Planungs-Pflicht) Brückenkopf West sieht einen Hochhaus-Cluster unter der Monbijou Brücke vor. Die Nutzung wird nebst 50% Wohnen auch Schulen und Sportaktivitäten umfassen. Da im Schwemmlandbereich der Aare keine festen Bauten gebaut werden können, wird sich der Grossteil der Wohnbebauung entlang der Marzili Strasse konzentrieren. Entlang der Aare liegt eine Waldfläche, welche Teil der geplanten Erholungsfläche ist.

## **Die Rolle des Stadtplanungsamtes**

Dem Stadtplanungsamt obliegt die Interessenabwägung im Spannungsfeld der verschiedenen Akteure: Bund, Wirtschaftsvertretungen, Shakeholder, verschiedener Anspruchsgruppen und privaten Grundeigentümern. In planungsrechtlichen Entscheidungsgremien wird ausgehandelt, welche Planungsinstrumente zum Zug kommen. Der Stadtrat bringt politische Bemerkungen ein. Geringfügige Zonenplanänderungen werden im Stadtrat beschlossen, wichtige Planungen bedingen eine Volksabstimmung.

Was diskutierten wir zu den vorgesehenen Entwicklungen?

Angesichts des knappen Wohnungsangebots und der regen Nachfrage nach zentralen und bezahlbaren Wohnungen haben wir uns folgende Fragen gestellt:

- Was wird von den Projekten in welcher Frist realisiert werden? Die Realisierung der Wohnbauten sollte prioritär behandelt werden.
- Die Chantier sind langfristige Projekte. Die Umsetzung hängt davon ab, wie die betroffenen Grundeigentümer zur Entwicklung stehen und wie sie bei der Planung einbezogen werden.
- Werden die Wettbewerbe öffentlich ausgeschrieben oder gibt es eingeladene Vorgehen?

Bei den anschliessenden Diskussionen entwickelten sich mit der unkompliziert zugänglichen Frau Beck interessante Gespräche, auch erfuhren wir weitere Präzisierungen zur Stadtplanung und zum Vortrag.

Gleichzeitig liessen wir uns den Apéro schmecken.

---

## **Führung Bernmobil:**

Michel Eggimann und Urs Finger

## **Vortrag Stadtplanungsamt (SPA):**

Jeanette Beck Vorsteherin SPA

**Präsentation:** Carol Hirschi Vorstand ABAP

**Text:** Béatrice Chatton

**Fotos:** Irene Ehret, Katerina Skarka

**ABAPéro 24. April 2024**  
**Infopavillon Zukunft Bahnhof Bern**  
**Führung: Kurt Bärtsch**, pens. SBB Mitarbeiter

Der Zugang Pavillon befindet sich auf Niveau Postautostation, zwischen Postauto-parking und Medbase, neben den 3 Liften Parking/ Aufgang Uni Länggasse.



Oder via Lifte/ Treppe Unterführung Mitte Bahnhof bis Niveau 1.Geschoss.  
Führungen auf der Baustelle sind aus Sicherheitsgründen nicht möglich.  
Ausnahme: am Tag der offenen Baustelle 7. Sept. 2024

21 interessierte Frauen trafen sich im Infopavillon. Anhand von Fotos, Plänen und Modellen erläuterte uns Herr Bärtsch die wechselvolle Geschichte des Bahnhofs Bern. Der zweitgrösste Bahnhof der Schweiz ist den zukünftigen Pendlerströmen, trotz Homeoffice, nicht mehr gewachsen.

Der Ausbau des Bahnhofes erfolgt unter laufendem Betrieb. Dafür wird immer ein SBB-Perron für den Bahnverkehr gesperrt. Während dieser Zeit werden jeweils die Perrons erhöht für den selbständigen, behindertengerechten Zugang der Züge.  
Zur Kompensation des fehlenden Perrons wurde die Geleise 9 + 10 verlängert und Geleise 49 + 50 gebaut. Erschlossen sind diese Gleise 49 + 50 mit der «Metall-Schlange» Richtung Westen.

Der RBS-Bahnhof wird «verlegt» und die Züge werden neu 3 Geschosse tiefer unterhalb der SBB-Geleise in einer neuen Halle ankommen. Der RBS-Bahnhof wird von 3 Stellen aus erbaut, resp. ausgebrochen: Henkerbrännli (unterhalb Bierhübeli), Installationsplatz Eilgut (gegenüber Reithalle) und Laupenstrasse (gegenüber Finma). Der Zugang zum neuen RBS-Bahnhof er-



folgt über eine Zwischenebene und die neue grosse Unterführung Mitte. Der Zugang zu dieser Unterführung Mitte erfolgt via Länggasse, Hirschengaben/ Bubenbergring und der bestehenden Personenunterführung SBB.

Die bestehende Personenunterführung und der Ausgang Welle wird mit einem neuen Zugang Länggasse und Hirschengaben/ Bubenbergring ergänzt. SBB Immobilien erstellt über dem Zugang Bubenbergring einen Ersatzneubau. Dieser ist momentan bereits 3 Geschosse hoch.

Die Stadt Bern wird im Zusammenhang des neuen Zuganges die Pendlerströme entflechten und die Weiterführung zum Hirschengraben verbessern. Die Statue «Adrian von Bubenbergring» wird voraussichtlich in die Mitte des Hirschengraben «gezögelt».

Nach der informativen Führung trafen wir uns zum Aperitif und Gedankenaustausch in der Café Bar «Stellwerk» unterhalb der Parkterrasse.



Weitere Hintergrundinformationen  
[www.zukunftbahnhofbern.ch](http://www.zukunftbahnhofbern.ch)

Öffnungszeiten Infopavillon:  
 Mi. 15.00 – 19.00 Uhr  
 Sa. 9.00 – 13.00 Uhr  
 Gruppen ab 10 Personen sind vorgängig  
 anzumelden  
 Der Infopavillon ist geschlossen an Feiertage  
 und in der Ferienzeit:

[info@zukunftbahnhofbern.ch](mailto:info@zukunftbahnhofbern.ch)

Text: Brigitte Langguth  
 Fotos: Brigitte Langguth, Irene Ehret

**ABAPéro 15. Mai 2024**

**Begegnungszone: Strassen als Sozialräume**

**Referentin: Petra Stocker**

Projektleiterin Bereich Projekte, Verkehrssplanung, Stadt Bern

### **Bern setzt das Modell 20/30 um**

In der Verkehrswelt gilt der Begriff «Begegnungszone» nicht nur als sympathischer Treffpunkt, sondern als bestimmtes Verkehrsregime: Menschen zu Fuss haben Vortritt und die Geschwindigkeit ist auf maximal 20 km/h gesetzt. Dieses Regime gibt es in der Schweiz seit 2002. In der Stadt Bern zählt man heute mehr als 150 Begegnungszonen.

Gemäss dem Stadtentwicklungskonzept werden sie zur Regel in den Quartieren, während grösseren Achsen eine Geschwindigkeit von 30 km/h zugewiesen werden (20/30 Modell). In neuen Siedlungen wird auch immer häufiger der Zugang mit diesem Regime geplant.



### **Mehrwert für Schulumfeld**

Begegnungszonen eignen sich für unterschiedliche Kontexte (Schulumgebung, Geschäftsstrassen, Bahnhöfe), unterschiedlicher Skalierungen (von der Quartierstrasse zum ganzen Quartier oder unter dem Stichwort Superblock) und unterschiedliche Dauer. Insbesondere bei Schulgebäuden kann eine Begegnungszone einen grossen Mehrwert für die Qualität der Schulanlage bringen und lässt sich auf unterschiedliche Arten umsetzen (temporär, partizipativ, mit temporären Sperrungen...).

Gelingen tut es aber nur, wenn einige Faustregeln beachtet werden, um und bis zu den Gebäuden selbst.

Wir haben während der Führung einen Einblick vom Breitenrainplatz bis zur Gotthelfstrasse bekommen.

**APAP Exkursion ins Ruhrgebiet  
«Tour de Ruhr»  
29. Mai – 2. Juni 2024**

**1. Tag: Mittwoch 29.05.2024**

**Der blaue Himmel über der Ruhr: Alltagskultur und Hochkultur in Essen(s Süden)**

Ab Bern fahren wir individuell und mit unterschiedlichen Fahrkarten nach Essen Hauptbahnhof. Wir kamen teils ziemlich verspätet an und checken im Hotel Gohtel ein. In der Lobby warten Daniel und die bereits Angekommenen auf uns.

Leider verpassen wir die Führung in der Villa Hügel, den Park, den Spaziergang zum Baldeneysee und den historischen Stadtkern von Werden an der Ruhr. Grosses Bedauern!

Busfahrt zur Margarethenhöhe I. Diese wunderschön gestaltete Gartenstadt wurde 1906 – 1938 vom Architekten Georg Metzendorf erbaut, finanziert von der Familie Krupp. Durch die grösstenteils zusammengebauten Häuser mit unterschiedlichen Grundrissen sparte man Platz und gestaltete ein ansprechendes Nebeneinander von gut gepflegten Gärten und Häusern. Auch einzelne, kleine bewohnte Häuschen finden wir dazwischen.

Die Siedlung wurde im 2. Weltkrieg grösstenteils zerstört und nachher wieder aufgebaut.

In den 20er Jahren gab es hier auch eine kleine Künstlerkolonie, die sich 1930 aufgelöst hat. Einzig geblieben ist eine Keramikwerkstatt, die 1933 in die Zeche Zollverein umzog.

Um das Baumaterial zu transportieren wurde eine Brücke über das Mühlebachthal erstellt, über welche später auch eine Bahnlinie fuhr. Diese wurde in den 70er Jahren stillgelegt und zu einem Radweg umgestaltet.

Der Rundgang durch die Siedlung Margarethenhöhe gefällt uns und führt zu regen Diskussionen zur gut erhaltenen Gartenstadt.

Anschliessend Spaziergang durch die



1971-1980 gebaute Siedlung Margarethenhöhe II. Die zusammengebauten Wohnhäuser und die Grünflächen sind hier kleiner, bescheidener und weniger gut gepflegt. Hier wohnen Arbeiter- und Türkenfamilien. Weiter fahren wir mit der Strassenbahn nach Essen-Rüttenscheid. Wir geniessen ein bescheidenes Abendessen im Lokal an der Rüttenscheider Strasse. Anschliessend Rückfahrt ins Hotel, wo wir uns in der Lobby einen Drink leisteten und uns den erlebnisreichen Tag en revue passieren liessen.

**2. Tag: Donnerstag 30.05.2024**

**Neues Leben nach Kohle und Stahl: Dortmund, Gelsenkirchen und Essen-Katernberg**

Mit der Strassenbahn fahren wir morgens um 08.30 zum Hauptbahnhof Dortmund-Hörde.

**Dortmund-Hörde mit Phoenixsee**

Am Morgen besuchten wir zuerst östlich der Stadt Hörde das erste Bergwerk der dt.



Stahlindustrie. In der Zeit zwischen 1852 – 1906 war das Hörde Bergwerk und der Hüttenverein der erste Ort im Ruhrgebiet, wo Roheisen zu Stahl verarbeitet wurde. 1906 schloss sich der Verein mit dem Montanunternehmen Phönix AG zusammen. Das Hochofengelände wurde zu Phönix West und die Hermans Hütte zu Phönix Ost. Während des Krieges wurden mehrere Infrastrukturen und Hütten zerstört. Danach wurde das Gelände unter der Dortmund-Hörde Union wieder instand gestellt.

Wir steigen die vielen Stufen auf das Stahlwerk Hörde hinauf. Für älteren Frauen ist es teils herausfordernd, aber am Schluss kommen alle oben an und gelohnt hat es sich allemal. Hier bietet sich ein unvergesslicher Rundblick auf das Stahlgelände und die umgebende Landschaft!

Daniel erzählt, dass ab 1988 die **Deindustrialisierung** einsetzte: die Produktion in Phönix West wurde aufgehoben, dasselbe im Jahre 2001 in Phönix Ost. Um den Stadtkern von Hörde blieben aufgelassene Industrieareale von 210 ha übrig.

Seit dem Jahr 2000 fand im Industriegelände eine aktive Entwicklung und Umnutzung statt. Das denkmalgeschützte Hochofengebäude von Phönix West wurde zu einem



Standort für Mikro- und Nanotechnologie, auch IT-Firmen siedelten sich hier an.

2010 wurde das Areal Phönix Ost mit Wasser aufgefüllt und es entstand der Phoenix See. Auf dem See ziehen Ruderboote ihre Runden und Schiffe ruhen im Hafen. Baden kann man im See nicht, wegen den Hütten und Infrastrukturen, die im See verschroteten. Um den See herum siedelten sich Wohnquartiere, auch Geschäfte und Wirtschaftsfirmen an. Nördlich des Sees wurde ein Landschaftspark von 60 ha gestaltet. Der Strukturwandel von der Stahlproduktion und Verhüttung zum Technologie Hub und Freizeitanlagen gilt als Vorzeigebispiel einer gelungenen Umnutzung. Eine halbstündige Wanderung um den See hat uns einen prägenden Eindruck des Strukturwandels hinterlassen.

## Dortmunder Innenstadt

Vor dem Mittag fahren wir in die **Dortmunder Innenstadt**. Gemeinsamer Rundgang durch die historische Altstadt. Der nördliche Stadtteil war früher industriell geprägt, noch heute ist es ein Arbeiterwohnquartier. Der Westernhellweg ist eine Einkaufsmeile. Im östlichen Teil der Innenstadt finden sich Wohnquartiere.

Wir begeben uns zum **Dortmunder U**, die ehemalige Unionsbrauerei. 1926 wurde hier ein Gär- und Lagerkeller eingerichtet. 1994 zog die Brauerei aus und etablierte sich in anderen Räumlichkeiten. Nur das das Betriebshaus der Brauerei blieb bestehen. Das Hochhaus von Architekt Emil Moog wurde dem Denkmalschutz unterstellt. Heute ist hier ein Zentrum für Kunst und Kreativität heimisch, auch das Museum Ostwall und ein Kunstverein befindet sich hier.





Dortmund wurde 2010 zur **Kulturhauptstadt Europa an der Ruhr** ernannt. Die Umnutzung des Hochhauses wurde durch das Dortmunder Architekturbüro Gruber ausgeführt. Das Mittagessen genossen wir in der Innenstadt individuell und in Gruppen.

### Gelsenkirchen

Nachmittags fahren wir nach Gelsenkirchen Hbf.

### Das Hans-Sachs-Haus

Wir wandern zum Hans-Sachs-Haus, das sehenswerte Gebäude ist als Wahrzeichen der Stadt Gelsenkirchen bekannt. Das Gebäude wurde 1924 – 27 vom Essener Architekten Alfred Fischer erstellt und gilt als eines der Bauwerke der Moderne im Ruhrgebiet. Das Haus wurde dem Meistersinger Hans Sachs gewidmet und beherbergte ursprünglich einen Konzertsaal mit Konzertorgel.

Heute ist es das Verwaltungsgebäude der Stadt Gelsenkirchen. Für die Umnutzung wurde ein Wettbewerb ausgeschrieben, den das Büro Gerkan, Marg und Partner gewann. Das Innere des Gebäudes wurde abgerissen und vollständig neu gebaut, die Fassade wurde renoviert und strahlt heute in ihrer ursprünglichen Ansicht.

Das Hans-Sachs-Haus gefällt uns. Erwähnenswert ist, dass die Fassade erhalten und



in ihrer ursprünglichen Gestaltung renoviert wurde. Im Erdgeschoss sind Geschäfte angesiedelt, die durch ein Vordach von den oberen Stockwerken getrennt sind. Das Haus schwingt sich in einer präzisen Perfektion rund um die Ecke der Strassenkreuzung, wobei sich sowohl die eine Seite, wie auch die andere mit der renovierten Fassade präsentieren.

### Das Musiktheater MiR

Anschließend besuchen wir das Musiktheater im Revier MiR in Gelsenkirchen-Schalke. Es gilt als eine der bedeutenden Theaterbauten der Nachkriegszeit. Erbaut vom Architekten und Stadtplaner Werner Ruhnau und eröffnet 1959. Das grosse Haus



umfasst 1004 Plätze, das kleine Haus 336 Plätze. Pro Jahr finden hier 250 Aufführungen statt: Opern, Musicals, Sinfoniekonzerte und Tanzaufführungen.

Es ist ein ansprechender moderner Bau, der über dem Erdgeschoss schwebt. Gestützt in der Mitte durch eine Kunstinstallation. Die Ansicht wird durch die rechts und links stehenden Kandelaber mit mehreren Glaslampen am oberen Ende, abgerundet. Das Erdgeschoss ist offen und wird als Parkgarage genutzt.

## Zeche Zollverein

Anschließend fahren wir mit der Strassenbahn zur Zeche Zollverein. Daniel führt uns zu Fuss durch das Siedlungs- und Industriegelände des Weltkulturerbes Zollverein und erzählt uns einiges über die Zechen im Ruhrgebiet.

Nach der Stilllegung der Zeche der Ruhrkohle AG, wurde das Gelände dem Denkmalschutz unterstellt und durch die Stiftung Zollverein grundlegend saniert. Der gesamte Industriekomplex ist heute ein Besuchungsort der Bergbaugeschichte und Industriearchitektur.

Wir sind all die vielen Stufen beim Turm der Kohl Mine hinaufgestiegen und wurden belohnt mit einer prächtigen Rundschau auf den Industriekomplex und den Landschaftspark.



Der Spaziergang durch den Park mit den Zeichenanlagen beeindruckt uns. Im Gebäude der ehemaligen **Sieberei** und der Kohlewäsche betrachten wir den ursprünglichen Kohlefelsen, aus dem die Kohle maschinell extrahiert wurde. Wir bestaunen den Maschinenpark der Kohlewäsche, die Förderbänder, die Kohle weiter transportierten. Tafeln, Modelle und Filme beschreiben den staubigen und lärmigen Alltag der Arbeiter. Die Zeche Zollverein war von 1851 – 1986 ein aktives Steinkohlebergwerk.

Die **Kokserei Zollverein** produzierte pro Tag 5000 – 8000 t hochwertigen Koks. Als Brennstoff wurde er in der Eisen- und Stahlgewinnung gebraucht. Das anfallende Kokereigas wurde gereinigt und als Fernwärmegas verwendet.

Die Führung durch die **Kohlewäsche** erklärt den Prozess im Detail, den die Steinkohle durchläuft, bis sie am Ende zum Koks unterschiedlicher Qualität wird. Die Erklärungen sind spannend und erläutern uns den vollständigen Werdegang der Steinkohle zum Koks. Es ist das erste Mal, dass wir diesen Prozess so anschaulich erleben.

Das Bauwerk der Kohlewäsche wurde vom Ingenieurbüro Schupp und Kremmer gebaut. Sie konstruierten Betonbunker für die





Lagerung der Koks. Der Stahlfachwerkbau wurde für die Stockwerke der Maschinen erstellt. Heute ist das Gebäude ein Museum, mit der Rolltreppe erreichen wir die Höhe von 25 m, wo die Kohlewäsche stattfand.

Angegliedert an das Gelände steht im Kontrast der neu gebaute knallweisse Zollverein-Kubus. Er beherbergt eine School of Management und Design. Die private Bildungseinrichtung bot auch Weiterbildungsprogramme an.

Seit 2010 ist hier die Folkwang Universität der Künste eingezogen.

Der Kubus hat uns gefallen. Die scheinbar zufällig platzierten grossen und kleinen Fenster wirken spielerisch. Beim näheren Hinsehen erkennt man einige Stockwerke, ob durchgehend auf einem Niveau konnten wir von aussen nicht ausfindig machen.



Das Nachessen genossen wir im eindrücklichen Ambiente des Restaurant Casino Zollverein – es mundete prima!

*Text: Béatrice Chatton*

### 3. Tag – Freitag, 31.5.2024

**Oberhausen, Duisburg und die Emscher** (Emscher Landschaftspark, Gasometer Oberhausen, Museum Küppersmühle Duisburg, Landschaftspark Duisburg-Nord)

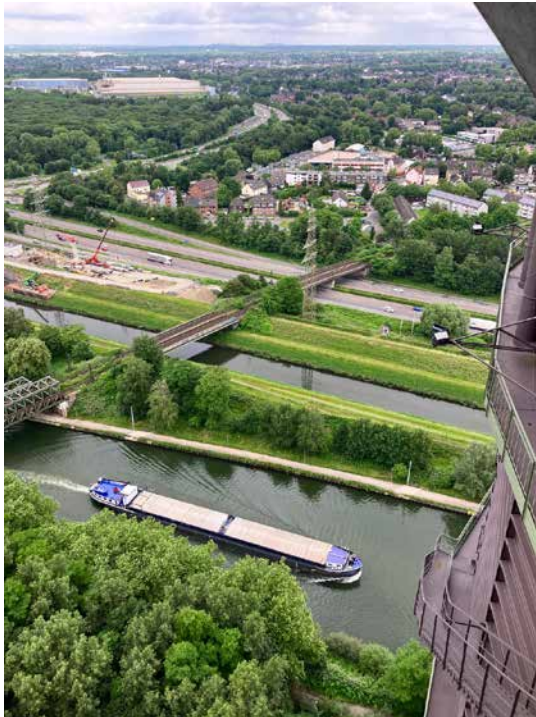
Wir fahren ab Essen mit der S-Bahn in Richtung Nord-West, Haltestelle Essen-Gerschede, mit der Strassenbahn zur Haltestelle Wertstrasse und gehen zu Fuss zum **Emscher Landschaftspark** mit über 450 Quadratkilometer Fläche. Anfang der 1990er Jahre hat die Transformation dieses ehemaligen Schwerindustrieraums begonnen (IBA Grünraum Emscher Park).

Wir spazieren durch den Park und staunen über die Kunstinstallation «Zauberlehrling», ein 35m hoher Strommast (Emscherkunst 2013), der wie eine menschliche Figur tanzt.



Weiter geht es über die neue Fuss - und Radwegbrücke entlang des künstlichen Rhein-Herne-Kanals, einer ehemaligen Köttelbeke, zum **Gasometer Oberhausen**. Eckdaten: Baujahr 1929, Höhe 117m, grösster Hochofengasspeicher Europas, im 2. Weltkrieg zerstört und wieder aufgebaut, 1988 stillgelegt.

Seit 1994 ist diese aussergewöhnliche Ausstellungshalle mit ihrem einmaligen Raumlebnis für wechselnde Ausstellungen zu besichtigen und wird als Kulturdenkmal erhalten. Nach einem Rundgang auf dem Dach mit Panoramablick, wird die Ausstel-



lung PLANET OZEAN individuell besichtigt. Im kathedralenhaften Raum mit seinem eigens entwickelten Raumobjekt «Klang der Tiefe» werden die Besucher\*innen mit einer sinnlichen Geräuschkreise durch die Meere und faszinierenden Bildern beglückt. Der Gasometer ist einer der meistbesuchten Ausstellungsorte.

Weiter geht's, Zug und Bustransfer Duisburg zur Hansegracht.

Die Kunsthistorikerin, die uns durch das **Museum Küppersmühle** in Duisburg führt, erkundigt sich nach unserer Anreise und wir erzählen. Sie meint nur; Nee, die Deutsche Bahn hatte drei Stunden Verspätung? Das ist ja fast pünktlich, wir lachen zusammen. Sie erzählt uns viel Interessantes.

Duisburg lag am Rhein, dann nicht mehr. Der Innenhafen mit einer Getreidemühle von

1860, ab 1908 entstand das charakteristische Industriegebäude aus Backstein, das bis 1972 in Betrieb war. Herzog & de Meuron konnten das Hauptgebäude der Küppersmühle sanieren und aussen das neue Treppenhaus errichten. 1999 Eröffnung des Altbaus mit der grössten Privatsammlung des Ehepaars Ströher. Bald zu klein, daher 2021 der Erweiterungsbau. Ermöglicht wurde das Vorhaben durch das Engagement der von den Sammlern Sylvia und Ulrich Ströher gegründeten privaten Stiftung. Ausssen Backstein, innen White Cube, im Haus Durchblicke, schmale und hohe Durchgänge, türkischer Basalt am Boden, die Silos von 1932 mit Blech und Nieten.



Das Treppenhaus fasziniert. Ein Dreieck im Grundriss wird innen abgerundet, erinnert an die Silos. Der durchgefärbte Beton, die terrazzoartigen Brüstungswangen, unten breit, oben schmal, das Treppenhaus als etwas Organisches.

Kunstaussstellung: Karin Kneffel – Come in, Look out. Haus Lange und Haus Esther von Mies van der Rohe. Bild Barcelona Pavillon Mies mit Putzfrau. Die Kombination von Vergänglichkeit und Aktualität, irritiert manchmal. Norbert Kricke, Metallstäbe wie bereits gestern gesehen beim Anbau Musiktheater im Revier Gelsenkirchen. Bernard Schultze mit seinen «Migofs» Über-



gangswesen zwischen Natur und Mensch, Metamorphose.

Thomas Lehnerer, Figurenkreis mit 74 Figuren aus verschiedenen Materialien, alle Menschen sind gleich, in Frieden. A.R. Penck, Bild «Dis» 1982 versus «Chi Tong» 1982, weder Westen noch Osten ist besser.

Ein Spaziergang entlang der Promenade Innenhafen, vorbei an den Grachten, die vor 30 Jahren nach dem städtebaulichen Masterplan von Sir Norman Forster neu angelegt wurden.

Mit der Strassenbahn geht es weiter zum **Landschaftspark Duisburg-Nord** (Lapadu), wo wir eine wohlverdiente Trinkpause einlegen.

Die stillgelegte Steinproduktion wurde von der IBA aufgegriffen und Ende der 80er Jahre zu einem grossen Park umgestaltet. Historische Spuren wurden freigelegt und miteinander verknüpft. Es entstand eine poetische Anlage, die viele Nachahmer fand. Heute viel Grün und nachts eine bezaubernde Lichtinstallation. In den Bunkertaschen (ehem. Kohlelager) bouldert und klettert der Kletterverein. Eine kreative Lösung, zur Belebung dieses Ortes!

Nach einem stärkenden Abendessen vor Ort beginnt der **literarische Abendspaziergang** mit Daniel. Zum Auftakt geht es die vielen Treppen hinauf auf den Aussichtsturm Hochofen 5:

Die Bochum Reprise, Bochum, ich komm aus dir, Bochum, ich häng an dir... von Herbert Grönemeyer. Weiter geht es mit Texten vom Duo Tresenleser (Kult-Duo) und dann die Treppen runter.



Das Knatter-Gedicht in Ruhrpottsprache von Hans-Peter Kraus liest Daniel im dunklen Flur mit Taschenlampe. Schade, Datt, Hatt, Hatta, Watta, Watta hatt, datt hatta. Hatta datt, watta hat? Hattanich. Es folgt ein Gedicht von Hanns Dieter Hüsch von Daniel im Garten gelesen, dahinter das grosse Windrad im Abendlicht.

Ebel, du Insel der Träume, die kleine Kneipe um die Ecke, Herbert Grönemeyers Currywurst und auch das gespielte Steigerlied runden den Abend ab.

Ein weiterer legendärer literarischer Abendspaziergang mit Daniel geht zu Ende. Was für ein Vergnügen!

Buchtipps von Daniel: Gebrauchsanweisung für das Ruhrgebiet von Peter Erik Hillenbach.

#### 4. Tag – Samstag, 1.6.2024

##### **Von künstlichen Bergen, frischem Wasser, alten Zechenbahnen und Extra-Schichten**

(Tetraeder Bottropm, Halden, BernePark, Siedlung Schüngelberg, Zeche Nordstern, ExtraSchicht)

Wir fahren von Essen mit der S-Bahn Richtung Norden bis zur Haltestelle Bottrop und gehen zu Fuss den Berg hinauf zum Aussichtspunkt **Tetraeder Bottrop** (Arch. Christ. Darmstadt), der auf einer Halde steht.

Halden sind vom Menschen geschaffene Hügel, auf denen Bergematerial aus dem Steinkohlenbergbau gelagert wird. Die aufgeschütteten Halden stellen ein vom Menschen gestaltetes Landschaftsbauwerk



dar und sind aus allen Himmelsrichtungen sichtbar.

Der Tetraeder ist eine pyramidenförmige Skulptur aus Stahl. Über die steile Stahltreppe mit 387 Stufen gelangt man in die luftige Höhe und erfasst dabei die Dimension des Tetraeders. Nach einem ausgiebigen Rundblick geht es wieder hinunter. Ein paar Schritte auf der Halde und schon geht es weiter über die lange Diretissima-Treppe zum Fuss der Halde. Es folgt ein längerer Fussmarsch der über die Bergbaustrasse mit ihrer Backsteinsiedlung zum **BernePark**, einer ehemaligen Kläranlage und heutigen Kultur- und Freizeitanlage, führt.

Daniel hat das Tandem am Morgen mitgenommen und ist nun entweder mit Christine oder mit Marie-Jeanne unterwegs. Im Biergarten des BerneParks angekommen, ist dieser überraschenderweise geschlossen und so gibt es ein improvisiertes Pizzamittagessen, um uns für die bevorstehende Radtour zu stärken. Doch zuvor erfreuen uns drei junge Frauen mit einer artistischen Darbietung am Stahlfachwerkträger zu cooler Musik.

Halleluja, die Fahrräder werden angeliefert! Wir sind startklar und fahren durch den Wald und Wiesen zum Treffpunkt mit Christian Bähr, einem langjährigen Freund von Daniel, der uns die **Siedlung Schün-**

**gelberg** (erbaut 1897-1919) am Fusse der Halde Rungenberg zeigt. Er arbeitet bei Vivawest Wohnen und vertritt die Eigentümerschaft der Siedlung. 25% gehören der Gewerkschaft.

Wir betreten die Siedlung durch das Torhaus und folgen der Struktur der konzentrischen Kreise.



Die Siedlung wurde nach dem Prinzip der Gartenstadt angelegt. Die Häuser haben Vorgärten auf und werden von der türkischen Community (ehem. Bergbauarbeiter) bewohnt, die eine hohe Affinität zum Gemüseanbau im eigenen Garten haben. Auf der Rückseite der Gebäude befindet sich das Mulden-Rigolen-System als heutiger Grünraum. Die Rigolen (=kiesgefüllte Gräben), dienen der gezielten Ableitung, Rückhaltung und Versickerung von Regenwasser.

Im Rahmen der IBA Emscher Park wurde in den 1990er Jahren ein Wettbewerb für eine den Bestand ergänzende Neubausiedlung ausgeschrieben. Rolf Keller/CH-Architekt hat den Wettbewerb in einem kooperativen Verfahren gewonnen, ist dann leider verstorben, seine Erben haben die Neubausiedlung re-



alisiert. Typisch sind die kleinen Fenster im Obergeschoss mit dem Schlafraum für die Schichtarbeiter.

Weiter geht es über den Rhein-Herne-Kanal, eine willkommene kurze Verschnaufpause an der Schleuse und dann weiter bis zur Zeche Nordstern zum «Vorglühen» in einer Bude mit anschliessend deftigem Abendessen im Biergarten. Die **Zeche Nordstern** in Gelsenkirchen ist die kleine Schwester des Weltkulturerbes Zeche Zollverein in Essen.

Christoph führt uns über das Zechengelände, zeigt uns den Herkules, die grosse Skulptur des Künstlers Markus Lüpertz auf dem Förderturm, und durch die um- und neugebauten Gebäude zu seinem Arbeitsplatz bei Vivawest. In den hellen Büros arbeiten heute rund 500 Mitarbeitende. Er erklärt uns die verschiedenen historischen Bezüge, wie das Haus im Haus umgebaut



wurde, dass die Schächte 1 und 2 erhalten sind und dass die Grube 1000m tief ist.

Die Gruppe fährt weiter und macht einen nächtlichen Stopp beim Kulturfestival **ExtraSchicht** – Die Nacht der Industriekultur – bei der Zeche Zollverein, bevor die nächtliche Velofahrt zurück zum Hotel führt.

Bei einem mitternächtlichen Abschlusstrunk in der Hotelbar lassen wir den aufregenden Tag ausklingen. Wieder waren wir 15 Stunden unterwegs, wie die Tage zuvor. Eine beachtliche Leistung für uns Frauen im Alter von 40 bis 79 Jahren.

## 5. Tag – Sonntag, 2.6.2024

### individuelle Heimfahrt

Zu viert besuchten wir nach dem Frühstück die nahe gelegene Alvar-Aalto-Oper mit ihrem Park und dem bemerkenswerten Baumbestand. Ein stimmungsvoller Abschluss vor der individuellen Heimreise.



Ein herzliches Dankeschön an die Organisatorinnen, Susanne Vögeli-Gygax und Hedwige Castro Baldo, die auch den Kontakt zu Daniel Luchterhandt hergestellt haben, der uns ein schönes Programm zusammengestellt hat. Eine Reise für Körper, Geist und Seele, nach St. Petersburg und Hamburg waren wir zum dritten Mal mit ihm unterwegs gewesen.

*Text: Rahel Fiechter  
Fotos: Irene Ehret*

**ABAPéro 26. Juni 2024**

**Wabern: Integrales Verkehrsmodell – das «Berner Modell»**

**Referenten: Stephan Felber**, Gemeindeplaner Köniz, Abteilungsleiter  
**Daniel Matti**, Leiter Abteilung Verkehr und Unterhalt, Gemeinde Köniz

Entlang der Seftigenstrasse fahren täglich über 20'000 Fahrzeuge. Seit der Umgestaltung der Strasse durch den Kanton Bern in den 90iger Jahren teilen sich der Individualverkehr und das Tram erfolgreich eine Fahrspur in jeder Richtung.

Der Raum hat einen Rad- und einen Mehrzweckstreifen in der Strassenmitte. Seither hat sich trotz der noch vorhandenen Fussgängerstreifen das direkte Queren eingebürgert. Das Fahrtempo liegt tagsüber trotz Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bei rund 35 km/h.

Die Trennwirkung der Seftigenstrasse mitten durch Wabern konnte reduziert und das Quartierleben um vieles verbessert werden.

*Zur Erläuterung «Integrales Verkehrsmodell» aus den 90iger Jahren:*

*Das sogenannte «Berner Modell» ist eine Vorgehens- und Planungsphilosophie, die auf den fünf Schlüsselementen verkehrspolitische Grundsätze, Instrumente zur konkreten Umsetzung, partizipativem Planungsprozess, neuem Rollenverständnis der Planenden und Wirkungskontrollen beruht. Es geht grundsätzlich ergebnisoffen an die Erarbeitung von Lösungen heran.*

*Der sich damals ebenfalls in Entwicklung begriffene alternative Ansatz für eine Verkehrsberuhigung heisst «Shared-Space». Er weist ähnliche Schlüsselemente auf. Im Gegensatz zum Berner Modell hat Shared Space jedoch ab Beginn einen spezifischen Lösungsansatz im Auge: flächige Gestaltung des Strassenraums und der Verzicht auf Ampeln und Beschilderungen. Die dadurch entstehende Verunsicherung soll die Verkehrsteilnehmer zu mehr Blickkontakten, Verständigung und Rücksichtnahme veranlassen.*

*Beide Ansätze verfolgen dieselben Ziele: hohe Koexistenz unter den Verkehrsteilneh-*

*menden, gute Verträglichkeit des Verkehrs und eine gesamtheitliche Betrachtung des öffentlichen Raumes.*

Durch die Verlängerung der Tramlinie nach Kleinwabern steht nun die Sanierung der Ortsdurchfahrt vor Ihrer Realisierung.

Damit sollen auch die Fuss- und Veloverbindungen verbessert werden.

Der Mittelstreifen durch Wabern, der eine Verstetigung des Verkehrs bewirkt hat und die üblen Verkehrsstaus des letzten Jahrhunderts verbessern konnte, hat sich aus heutiger Sicht eindeutig bewährt.

Es ist gelungen, das zweigeteilte Wabern besser zu verbinden.

Wichtig für die weitere Verbesserung sind qualitätsvolle Wohngebäude und z.B. das Altersheim bei der Viktoriastrasse. Sie schaffen Identität auf beiden Seiten Waberns und sind quartier-verbindende Merkmale.



*Qualitätsvolle Gebäude*

Qualitätsvolle Verdichtungen im an die Strasse angrenzenden und rückwärtigen Raum helfen, die Struktur zu verbessern. Z.B. im Baureglement der Gemeinde Köniz «Innenentwicklungsgebiete».



*Verdichtete Altersheimanlage*



*Merkmale Erleichtern die Orientierung*

Der Einbezug der Bevölkerung verehrt ein wichtiges Ziel. So wird zum Beispiel bei der ehemaligen Wendeschleife des Trams Raum frei. Je nach Ergebnis der Befragung der Bevölkerung für einen Platz oder Wohnbau.

Als Ergebnis des ergebnisoffenen Vorgehens ist wohl auch der Fuss- und Veloweg entlang der Bahnstrecke entstanden: Die ehemalige Baupiste beim Bahndamm wird als alternative Wegverbindung zur Seftigenstrasse verwendet und entlastet den Strassenraum.



*Platzgestaltung oder Wohnüberbauung?*

Auf den ersten Blick scheint der Weg durch die fehlende soziale Kontrolle unattraktiv. Schulkinder und Velofahrende benutzen ihn hingegen tagsüber oft. Wird er auch nachts benutzt?



*Rückwärtiger Weg zur Seftigenstrasse*

## Qualität

Was wurde im anschliessenden Apéro über das Projekt, welches die Besucherinnen beeindruckt hat, besonders diskutiert?

- Planungskonzept auch nach Jahren nicht aus den Augen verlieren (Berner Modell) und reflektieren was wichtig war und ist.
- Die Gestaltung des Luftraumes (Strassenraum) ist ebenso wichtig wie diejenige des gebauten Raums (Häuser).
- Soll wirklich die Bevölkerung entscheiden, ob ein Dorfplatz oder eine Wohnüberbauung entstehen soll? Wäre nicht ein Wettbewerb durch Fachleute (mit Mitwirkung) besser?

Bemerkung: Eine Idee muss durch Menschen getragen werden. Damals massgeblich durch Fritz Kobi, damaliger Oberingenieur Kreis II Kt.Bern.



## Daten

Planung und Architektur: Diverse Verfasser\*innen der letzten Jahrzehnte, an dieser Stelle leider nicht nachführbar  
 Bauherr: Gemeinde Köniz, Stadt Bern  
 Adresse: Seftigenstrasse Wabern  
 Führung ABAP: Béatrice Chatton  
 Führung Gemeinde Köniz: Stephan Felber, Gemeindeplaner Köniz Abteilungsleiter; Daniel Matti, Leiter Abteilung Verkehr und Umwelt

Text: Barbara Schudel  
 Fotos: Irene Ehret

Es nahmen 25 interessierte Fachfrauen von ABAP an der Führung mit anschliessendem Apéro in der Villa Bernau teil.

## ABAPéro 18. September 2024

### Qualitätsstandards für Veloabstellplätze

Vorbildliche Planungspraxis in den Siedlungen Warmbächli und Huebergass

**Referentinnen:** Laura Mosimann, Verkehrsplanung, Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Stadt Bern

**Antje Neumann**, MSc Geografie, Metron Bern AG

### Räume, die das Velofahren fördern

#### Gute Abstellplätze als Katalysator

Die Verfügbarkeit von gut geplanten Veloabstellplätzen am Wohnort ist entscheidend für die Nutzung dieses Verkehrsmittels.

Um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden und eine einheitliche Planungspraxis zu schaffen, hat die Stadt Bern im 2023 einen Leitfaden publiziert, der Zielwerte und Qualitätsstandards für Veloabstellplätze in neuen Wohnarealen festlegt.

Als Einführung ins Thema werden Vertreter\*innen der Verkehrsplanung der Stadt Bern diese Empfehlungen vorstellen.



### Vorbildliche Planungspraxis im Warmbächli und an der Huebergass

Aufgrund ihres Vorbildcharakters zu den Themen Mobilität und Stadtklima haben uns ABAPéros bereits im 2022 und 2023 in die Siedlungen Warmbächli und Huebergass geführt.

Die beiden Siedlungen haben eine beispielhafte Umsetzung der Veloabstellplätze gefunden. Eine direkte Zufahrt zu den rund 300 Abstellplätzen im Untergeschoss im Warmbächli mit Flächen für Spezialvelos und einer integrierten Velowerkstatt fördert das Velofahren der Bewohner\*innen. Die 360 Veloabstellplätze an der Huebergass erlauben ein reduziertes Angebot an Auto-parkplätzen.

**ABAPéro 30. Oktober 2024**  
**Tramdepot Bernmobil Wankdorf**  
**Führung mit Martin Valier, Bauingenieur**  
**und Geschäftsleitung Penzel Valier**

Nachdem das Jahresthema Mobilität mit einer Führung im alten Tramdepot am Eigerplatz gestartet wurde, findet der letzte ABAPéro im neuen Tramdepot Bernmobil im Wankdorf statt. Obwohl es anlässlich der Besichtigung dunkel, nass und neblig ist, leuchtet dieses bereits von Weitem vielversprechend und wir werden von Martin Valier (Bauingenieur und Mitglied der Geschäftsleitung Penzel Valier) freundlich empfangen und eingeführt.

**Situation**

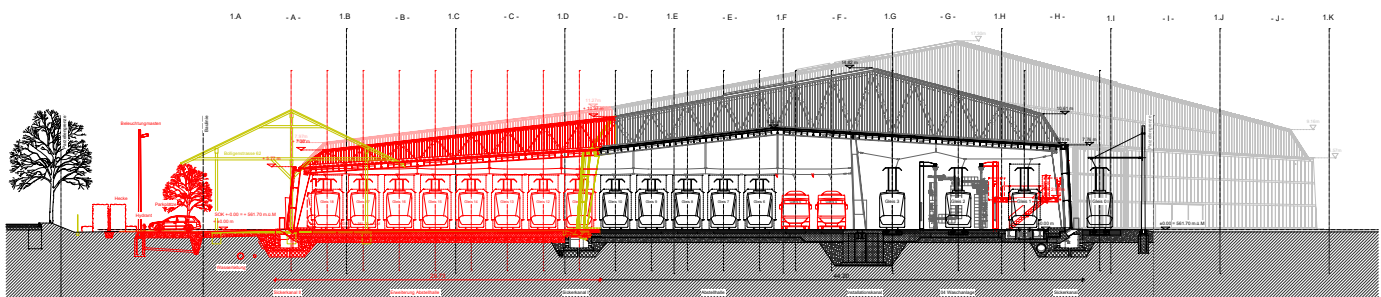
Das neue Tramdepot (2009-11) von Bernmobil ist eine regelmässige, streifenförmig gegliederte Halle, deren Erscheinungsbild durch die Leichtigkeit der Glas-Aluminiumhülle geprägt wird. Mit ihrer einfachen Form gelingt es, sowohl die wirtschaftlichen und organisatorischen, als auch die Zwänge des knappen, schiefwinkligen Perimeters aufzunehmen und in eine prägnante Form umzusetzen. Die Geometrie ergibt sich aus der betrieblichen Notwendigkeit für einen maximalen, stützenfreien Abstellbereich, basierend auf der Länge eines Tramtyps (42.5m) und den Anforderungen der notwendigen Kurvenradien, Lichtraumprofile und Sicherheitsabstände.

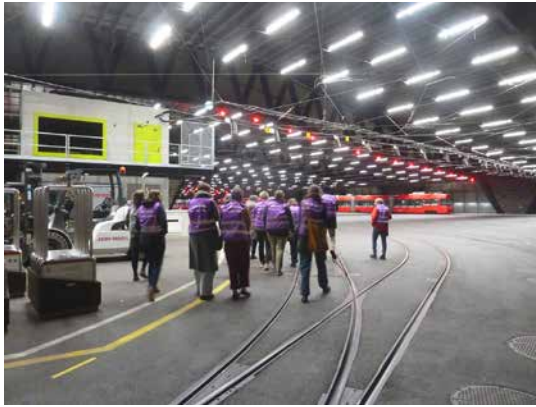


Foto: Dominique Uldry

**Tragkonstruktion**

Die Überdachung wird über die gesamte Hallenlänge von 200m durch eine Sheddachstruktur aus Stahlfachwerkträgern getragen. Eine einzige Stützenreihe trennt den Abstell- vom Servicebereich. Zur Längsaussteifung sind die inneren und äusseren Stützen V-förmig angeordnet. Die vorgefertigten Kertorippenplatten (verleimte Holzplatten), welche auf der Stahlkonstruktion liegen, dienen ebenfalls der Stabilisierung. Durch die dunkle Grafitlasur verschmelzen die Holzplatten mit den dunklen Fachwerkträgern und erinnern an alte Industriehallen.





Fotos: Jris Kaufmann

### Etappierung

Bereits im Wettbewerb 2007 wurde die Erweiterung des Tramdepots in mehreren Schritten konzipiert. Mit der Erweiterung des Stadtberner Tramnetzes (Ostermündigen und Kleinwabern), einem dichteren Fahrplan sowie neuen längeren Trams stieg der Bedarf an Depotkapazitäten, so dass bereits 2022/23 die geplante Erweiterung ausgeführt wurde. Mit der Erweiterung des Depots von 7 auf 15 Abstellgleise in Richtung Bolligenstrasse können mehr Tramzüge mit den heutigen Fahrzeugtypen von 43m anstatt 32m Länge und untergebracht werden.

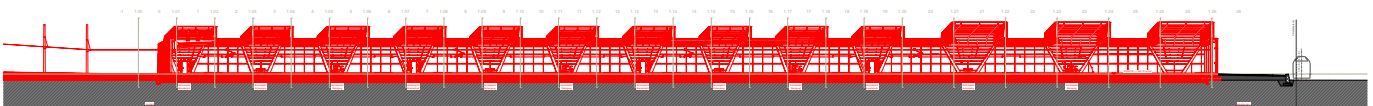
### Erweiterung

Für die Erweiterung wurde die bestehende Fassade zur Bolligenstrasse abgebrochen, die Materialien getrennt und recycelt. Die Spannweite im Abstellbereich wurde von 45m auf 72m und im Bereich der Werkstatt von 68m auf 95m erweitert. Diese grossen Spannweiten für den stützenfreien Ausbau des Abstellbereichs wurden mit dem stu-

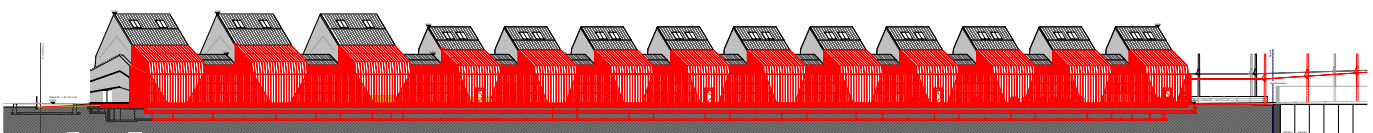
fenweisen Wachstum der Fachwerkträger bewältigt, die nach dem Prinzip von Kran- auslegern funktionieren. Die Hauptkräfte werden von einer mittleren Stützenreihe aufgenommen, die Fassadenstützen auf Seite der kürzeren Spannweite wandeln sich mit der Erweiterung von Druck- zu Zuggliedern.

### Fassadengestaltung

Das aus Linien und Streben zusammengesetzte Tragwerk wird von einer metallisch-gläsernen Hülle überspannt, die dem Bauwerk einen plastischen Ausdruck und eine Leichtigkeit verleiht. Die grossflächige Verglasung in den Fassaden und Fachwerkebenen der Träger sorgt für optimale Belichtungsverhältnisse und erlaubt, dank der solaren Einstrahlung, die Halle ohne Heizungsanlage zu betreiben. Um eine Überhitzung im Sommer zu vermeiden, können für die Nachtauskühlung die RWA-Klappen (Rauch- und Wärmeabzug) im unteren Fassadenbereich (Zuluft) und in den hohen Sheds (Abluft) geöffnet werden.



Schnitt E-E



Ansicht Nord-West

Jede zweite der trapezförmigen Flächen der Längsfassade und die Dachflächen sind mit ausschwemmungsfreiem Aluminium verkleidet. Das Regenwasser wird über offene Kastenrinnen in die betonierten Kanäle geleitet und von dort der Waschanlage zugeführt oder vor Ort versickert, da zu wenig Platz für Versickerungsmulden vorhanden wäre. Gleichzeitig bilden diese Kanäle die Fundamente der Fassade.

Diese funktionale Fassadenkonstruktion ergibt eine gestalterisch abwechslungsreiche Ästhetik, deren transluzente Fassadenverkleidung die roten Tramzüge und Signale schemenhaft in die Nacht schimmern lässt.

### Hubtore und Dacharbeitsstände

Eine weitere Erfindung sind die Hubtore, dank welchen jedes einzelne Gleis individuell bedient werden kann und der Platz optimiert wird (keine Pakete von Schiebe- oder Rolltoren). Zwischen 5.8m und 9.5m hohe Hubtore werden von Seilwinden hochgezogen und ergeben ein abwechslungsreiches und stetig wechselndes Erscheinungsbild der Torfront.

Zudem wurden für die Unterhaltsarbeiten an den Trams Dacharbeitsstände entwickelt, welche an die verschiedenen Typen von Fahrzeugen angepasst werden können und dadurch eine optimale Sicherheit gewährleisten.



Foto: Dominique Uldry

Probleme und Widerstände wurden offensichtlich im Projektverlauf immer wieder als Chance für einen weiteren Entwicklungsschritt wahrgenommen – die symbiotische Zusammenarbeit des Ingenieurs Martin Valier und des Architekten Christian Penzel ist in jedem Detail erkennbar.

Tief beeindruckt von Martin Valiers Erläuterungen und begeistert vom Rundgang verlassen wir dieses markante Gebäude nicht ohne einen Blick zurück auf die, in der Nacht leuchtenden Fassaden zu werfen. Besten Dank!

*Siehe auch Bericht im Tec21 vom 20. Dezember 2024 / Nr. 28*

Text: Jris Kaufmann

