



| [Bern](#) | Berner Stadtplaner Mark Werren: «Der Breitenrainplatz wird in dreissig Jahren grün sein»

Abo [Geplante Stadt](#)

«Der Breitenrainplatz wird in dreissig Jahren grün sein»

Der abtretende Berner Stadtplaner Mark Werren über das Wachstum von Hochstämmern, das Stapeln von Infrastrukturen und günstige Wohnungen in Ostermündigen.



[Naomi Jones](#), [Bernhard Ott](#), [Franziska Rothenbühler](#) (Fotos)

Publiziert: 01.07.2023, 06:30



Die genossenschaftliche Warmbächli-Überbauung ist ein Ort, auf den der abgetretene Stadtplaner Mark Werren stolz ist.

Foto: Franziska Rothenbühler

Herr Werren, ist die Stadt für den Klimawandel gerüstet?

Das Klima beschäftigt uns stark. Obwohl die Architektenschaft schon vor 30 Jahren für diese Fragen sensibilisiert wurde, fand sie lange kein Gehör. Einer meiner Vorgänger machte 1995 einen Plan zu Kaltluftströmen.

Viel davon ist in der Tat nicht hängen geblieben. So sagt die zuständige Tiefbaudirektorin, dass man den Eiger- und den Breitenrainplatz heute anders planen würde.

Der Verkehr hat auf diesen Plätzen Priorität. Der Breitenrainplatz wird in dreissig Jahren, wenn das Baumdach gewachsen ist, grün sein. Hochstämme brauchen ihre Zeit. Deshalb sollten wir laufend Bäume setzen. Ich hätte einen politischen Vorstoss erwartet, der verlangt, dass jährlich eine bestimmte Anzahl Bäume gesetzt wird.



Überall dort, wo ein kleiner Holzzaun ist, wird in dreissig Jahren ein richtiger Baum mit grüner Krone stehen.

Foto: Beat Mathys

Was ist für Sie eine gute Stadt?

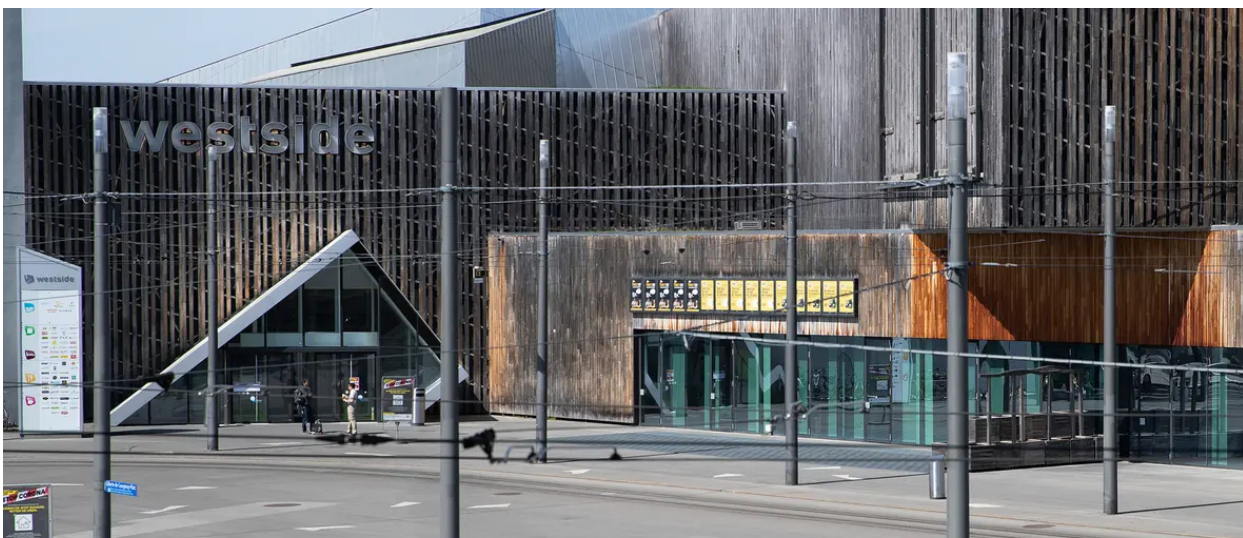
Ich wollte mehr Urbanität. Das heisst: Quartiere sind mehr als Schlafstädte, wie es sie in der Agglomeration gibt. Sie müssen Zentrumsfunktionen haben, etwa einen Platz wie im Breitenrain, oder eine Achse, wie die Thunstrasse im Kirchenfeld. Die Menschen sollen die nächste ÖV-Haltestelle innerhalb von fünf Minuten erreichen. Auch die Apotheke, die Kita, die Einkaufsmöglichkeit und vielleicht sogar den Arzt. In jedem Stadtteil sollte es einen Stadtteilpark sowie kleinere Pärke geben. Die Quartiere sollten untereinander mit gutem ÖV und kurzen Fuss- und Velowegen vernetzt sein.

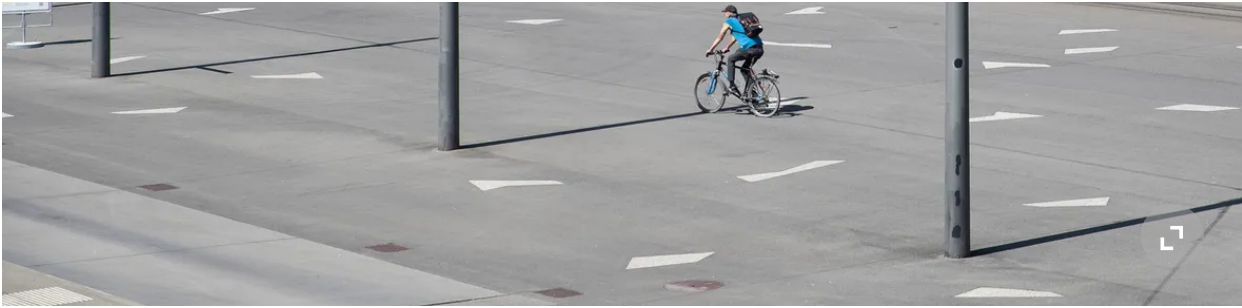
Wie kann man in einem Residenzquartier wie dem Kirchenfeld Urbanität hinkriegen?

In der Lorraine und der Länggasse ist es gelungen. In Brünnen hat man mit dem Ansermet- und dem Gilberte-de-Courgenay-Platz bei der S-Bahn-Station versucht, zentrale Orte zu schaffen.

Man fährt dort aber mit dem Zug oder dem Tram ins Westside und verschwindet gleich in der Shoppingmall. Wo bleibt denn da die Urbanität?

Das Einkaufszentrum hat eine zu grosse Magnetwirkung. Deshalb sind entlang der Strasse keine anderen Läden entstanden.





Rund um das Einkaufszentrum Westside sind keine kleinen Läden entstanden.

Foto: Christian Pfander

Urbanität entsteht eben durch Leute, die an einen Ort kommen, weil sie dort etwas erledigen wollen. Was wird die Leute ins Viererfeld bringen?

Der Stadtteilpark mit dem Anschluss an den Bremgartenwald und mit seiner Atmosphäre wird Leute dorthin locken. Es wird ein Ort sein, wo ich etwa mit meinen Grosskindern hingehere. Urbanität entsteht auch durch ein attraktives Wohnumfeld und eine vielfältige Nachbarschaft.

Hand aufs Herz: Würden Sie mit Ihren Enkeln auch in den Brünnenpark gehen?

Heute nein, er ist auf der anderen Stadtseite. Der Stadtteilpark im Viererfeld wird vor allem für die Leute aus der Länggasse ein attraktiver Ort sein, um rauszukommen.

Die Länggasse wurde urban, als die Uni kam mit all den Menschen, die am Mittag etwas essen wollen. Cafés und Läden wurden eröffnet, die den Ort lebendig machen. Das kann man kaum planen?

Doch, ein Grund ist auch die Verkehrsentslastung durch den Neufeldtunnel. Aber Attraktivität verändert ein Quartier. Bevor die Uni kam, war die Länggasse ein Arbeiterquartier mit erschwinglichen Wohnungen und Familien. Dann wurde das Quartier hip und die Mieten stiegen an.

Sind Verdrängungseffekte der Preis für die Aufwertung der Quartiere durch Verkehrsberuhigung und attraktivere Aussenräume?

Stadtplanung heisst, langfristig und in Zyklen zu denken. Neues ist zunächst attraktiv und teurer, das Ältere wird dadurch günstiger. Das Viererfeld wird für den Mittelstand interessant werden, der sich diese Wohnungen leisten kann. Ich hoffe, dass Familien und ältere Leute dorthin ziehen und ihre älteren, vermutlich günstigeren Wohnungen frei werden.



Der Holligerhof mit Wohnungen, Quartierräumen und einem Restaurant ist für Mark Werren ein Beispiel für Urbanität.

Foto: Franziska Rothenbühler

Die alte Wohnung wird in den meisten Fällen aber saniert und auch wieder teuer.

Klar, bevor sie zerfallen, muss man die Wohnungen sanieren, aber sie bleiben günstiger. In der Stadt gibt es immer Wohnungen, die noch nicht saniert sind. Als Planer sehe ich die Stadt als Ganzes.

Am Schluss wird die Stadt überall erneuert und teurer sein. Wer sich das nicht mehr leisten kann, zieht weg.

Wir müssen die Stadt über die Grenze hinausdenken. Wenn Sie eine günstige Wohnung suchen landen Sie vielleicht in

Sie eine günstige Wohnung suchen, landen Sie vielleicht in Köniz oder in Ostermündigen. Sie sind aber immer noch an denselben Tram- und Buslinien und gehen in dieselben Badi. Die Probleme der Wohnungsnot, des Bahnhofs oder des Stadttheaters muss die Kernagglomeration gemeinsam lösen.

Viele ältere Menschen leben günstig in einer zu grossen Wohnung, weil neue, kleinere Wohnungen auf dem Markt teurer sind. Müsste die Stadt für diese Leute Wohnungen zur Verfügung stellen?

Das versucht sie mit preisgünstigen und gemeinnützigen Wohnungen, die nicht gewinnbringend vermietet werden. Sie werden im Verhältnis zu den Wohnungen auf dem Markt immer günstiger, weil die Miete gleich bleibt statt stetig steigt. Sie haben einen dämpfenden Einfluss auf die Marktmieten. Das ist ein politisches Lenkungsinstrument.

Müsste man die Zahl der Genossenschaftswohnungen stärker steigern?

Das machen wir. Auf dem Viererfeld wird die Hälfte der Wohnungen genossenschaftlich sein. Im Warmbächli gibt es ausschliesslich Genossenschaftswohnungen.

Bürgerliche werfen der Stadt vor, sie wolle den Verkehr aus der Stadt verbannen. Wäre das überhaupt möglich?

Den Individualverkehr auf dem Bahnhofplatz muss man massiv reduzieren und so lenken, dass er nicht mehr durch das Zentrum muss. Wenn es gelingt, die Autobahn mit dem Bypass Bern-Ost in den Boden zu verlegen, besteht die Chance, den ursprünglichen Ring um die Stadt zumindest teilweise wieder zu eröffnen: von der Lorrainebrücke über den Nordring zum Guisan-, Freudenberger- und Thunplatz bis in den Mattenhof. Dann müssten nicht mehr alle über den Bahnhof fahren. Wir müssen vor allem eine Lösung für die Pendelnden finden, die mit dem Auto zur Arbeit kommen. Sollen sie ihr Auto im Wankdorf oder bereits in Münsingen abstellen?

Pendlerinnen und Pendler wollen bis vors Büro fahren. Die Park-and-Ride-Häuser am Stadtrand sind leer.

Die Idee von Drehscheiben, wo die verschiedenen Verkehrsträger miteinander vernetzt werden, ist nach wie vor richtig. Die Frage ist nur, was die Stadt tun muss, damit die Autofahrer ihr Auto tatsächlich an solchen Orten abstellen und auf den ÖV oder Leihvelos umsteigen. Wenn der Pendler Geld spart, indem er sein Auto ausserhalb der Stadt parkiert und mit dem ÖV reinfährt, könnte es funktionieren. Aber das ist eher eine gesellschaftliche als eine stadtplanerische Frage.

Sie würden es begrüssen, wenn die Leute in Thun oder Köniz parkieren und mit dem Zug nach Bern fahren würden?

Meine Vision geht weiter. Wir sollten im Siedlungsgebiet

aufhören, eigene Autos zu besitzen, und beginnen, die Mobilität intelligenter zu organisieren. Klar, Handwerker werden immer ein Auto brauchen. Auch wer im Oberland lebt, benötigt ein Auto. Aber von einem gewissen Punkt an müssen wir schnell und bequem mit dem ÖV in die Stadt kommen und hier wenn nötig Fahrzeuge mieten.

Auch die Stadtplanung wird sich verändern. Wo sehen Sie die künftigen Herausforderungen?

Wir werden mehr Infrastruktur wie Sportanlagen und Bildungsstätten brauchen, wenn die Stadt wächst. Doch wir haben den Platz nicht. Also müssen wir beginnen, Infrastruktur zu stapeln und etwa eine Sportanlage auf das Tramdepot bauen, wie es die Stadt am Standort Bodenweid beabsichtigt. Auch die Uni und das Lindenhospital suchen mehr Platz. Vielleicht liegt die Lösung in passenden Rochaden und Umnutzungen, so wie damals die Uni in die Schokoladenfabrik und das alte Frauenspital gezogen ist. Stadtplanende werden künftig weniger Entwickler neuer Areale auf der grünen Wiese sein. Sie werden vermehrt zu Managern der urbanen Bedürfnisse im schon bebauten Raum sein.

Gesprächsstoff – der Berner Podcast von BZ und Der Bund

Im Podcast «Gesprächsstoff» sprechen wir über Geschichten, die unsere LeserInnen und HörerInnen bewegen. Abonnieren Sie den Podcast auf Spotify [↗](#), Apple Podcasts [↗](#), Google Podcasts [↗](#) oder in jeder gängigen Podcast-App.

Gesprächsstoff – der Podcast von «Bund» und Berner Zeitung

Im Podcast «Gesprächsstoff» sprechen wir über Geschichten, die unsere LeserInnen und HörerInnen bewegen. Abonnieren Sie den Podcast auf Spotify ↗, Apple Podcasts ↗ oder in jeder gängigen Podcast-App.

Fehler gefunden? [Jetzt melden.](#)

58 Kommentare