Gemeinde Köniz

Studienauftrag ‚Ideenkonkurrenz Ringstrasse, Ried'

Bericht des Beurteilungsgremiums

Köniz, 11. Dezember 2012

Impressum

Studienauftrag „Ideenkonkurrenz Ringstrasse, Ried“, Niederwangen

Veranstalterin

Gemeinde Köniz
Direktion Planung und Verkehr
Landorfstrasse 1
3098 Köniz

Verfahrensbegleitung

Jürg Hänggi
Planung + Beratung
Ostermundigenstrasse 73
3006 Bern

Inhaltsverzeichnis

1	**Einleitung**	**4**
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Zielsetzungen	5
1.3	Betrachtungs- und Projektierungsperimeter	5
2	**Bestimmungen zum Vergabeverfahren**	**6**
2.1	Veranstalter / Auftraggeber	6
2.2	Vergabeverfahren	6
2.3	Verfahrensbegleitung	6
2.4	Teilnahmeberechtigung	6
2.5	Beurteilungsgremium	7
2.6	Entschädigung	7
3	**Erläuterungen zur Aufgabenstellung**	**8**
3.1	Aufgabenstellung	8
3.2	Beurteilungskriterien	9
4	**Vorprüfung**	**10**
5	**Entscheidfindung**	**11**
6	**Entscheid des Beurteilungsgremiums**	**12**
7	**Genehmigung des Berichts**	**13**
8	**Beschreibungen und Dokumentation der Projekte**	**15**

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Knapp 30 Hektaren umfasst das Gebiet Ried, das am südlichen Ausläufer von Bern zwischen den Ortszentren Niederwangen und Köniz liegt. Das für das Gebiet vorgesehene Bebauungs- und Gestaltungskonzept «Papillon», wird massgeblich von der lokalen Topografie und Landschaftsstruktur geprägt. Mit der Setzung von Baukörpern in Zeilen, die geschossweise versetzt den Verlauf der Höhenlinien aufnehmen, wird die für das Ried charakteristische Topografie aufgenommen. Die niedrige Bauweise und die vertikalen und horizontalen Versätze vermitteln den Eindruck einer lockeren Bebauung und gewährleisten direkte Sichtbezüge zum Könizbergwald und zum Jura. Mit der Überbauung entwickelt sich das Ried zu einem familienfreundlichen, städtischen Areal mit besonderem Charakter und vielfältigen Bewohnergruppen. Dazu beitragen sollen moderne und experimentelle Wohnformen, ein breites Spektrum an Wohntypologien, variable Grundrissgestaltung sowie eine Flexibilität für Miete und Eigentum. Neben etwa 1000 Wohnungen komplettieren kleinere Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe, öffentliche Nutzungen sowie Grünraum und Naherholungsflächen das Quartier. Von den Ressourcen her betrachtet, zeichnet sich das neue Quartier durch ein innovatives und ganzheitliches Low-Energie-Konzept aus. Das heisst, dass absolute Emissionsfreiheit zu vertretbaren Kosten im Betrieb der Gebäude angestrebt wird. Erreicht wird dies über eine vorbildliche Dämmung der Bauten sowie den Einsatz von Erdsonden. Im Sinne einer CO2-neutralen Entwicklung wird der Jahresbedarf an elektrischer Energie für die Erdsonden-Anlagen über Fotovoltaik-Elemente erzeugt. Das Ried soll damit zu einer nachhaltigen Siedlung, die in energetischer, aber auch in gestalterischer und sozialer Hinsicht besticht, entwickelt werden und mithelfen, einen Schritt in Richtung 2000-Watt-Gesellschaft zu machen.

„Die Gemeinde Köniz kann Agglo“: Für ihren zukunftsweisenden und einen Beitrag an eine nachhaltige Entwicklung leistenden Umgang mit dem bebauten und dem nicht bebauten Gebiet, der Wettbewerbskultur für Überbauungen, Plätze und dem Liebefeld Park sowie der Mobilität und den Verkehrsanlagen, wurde der Gemeinde Köniz der Wakkerpreis 2012 verliehen. Im Gebiet Ried will die Gemeinde am Erreichten anknüpfen und dieses weiter entwickeln. Mit dem Studienauftrag „Ideenkonkurrenz Ringstrasse, Ried“, sucht Köniz eine verkehrlich und städtebaulich vorbildliche und für die Zukunft wegweisende Gesamtlösung für den neuen Strassenraum und dessen Betrieb.

1.2 Zielsetzungen

Der Studienauftrag soll eine verkehrlich und städtebaulich vorbildliche und für die Zukunft wegweisende Gesamtlösung für den neuen Strassenraum und dessen Betrieb hervorbringen, die zur Realisierung empfohlen werden kann.

- Abstimmung zwischen Strassenraum und Bebauung
- Modernes Betriebs- und Gestaltungskonzept für den Lebens- und Verkehrsraum
- Verkehrsräume sind Lebensräume
- Koexistenz statt Dominanz im Stadtraum Strasse / Shared Space
- Langsamverkehr hat einen hohen Stellenwert
- Den öffentlichen Verkehr quartierräumlich verträglich integrieren
- Sicherheit am Tag und in der Nacht
- Lösung mit einem günstigen Kosten-Nutzen-Verhältnis im Bau und Betrieb

1.3 Betrachtungs- und Projektierungsperimeter

Der Projektierungsperimeter umfasst die Ringstrasse und Komturenstrasse der Überbauungsordnung Niederwangen Ried (rot).

2. Bestimmungen zum Vergabeverfahren

2.1 Veranstalter / Auftraggeber

Gemeinde Köniz
Direktion Planung und Verkehr
Landorfstrasse 1
3098 Köniz

2.2 Vergabeverfahren

Für den Studienauftrag gelten die Vereinbarungen / Verordnungen über das öffentliche Beschaffungswesen (ÖBG/ÖBV). Subsidiär gilt die SIA-Ordnung 143 (Ausgabe 2009), dies soweit im Programm des Studienauftrags nicht anderweitig ausgeführt. Es werden Bearbeitungsteams zur Teilnahme eingeladen.

2.3 Verfahrensbegleitung

Jürg Hänggi
Planung + Beratung
Ostermundigenstrasse 73
3006 Bern

2.4 Teilnahmeberechtigung

Das Beurteilungsgremium hat an seiner Sitzung vom 15. Mai 2012 die folgenden 3 Bearbeitungsteams für die Teilnahme selektioniert und eingeladen:

Bearbeitungsteam A

Verkehrsplanung:	**Kontextplan, Bern**
Städtebau:	Aebi + Vincent, Bern
Landschaftsarchitektur:	W + S Landschaftsarchitekten BSLA, Solothurn
Experte Raumplanung:	Christian Wiesmann, Bern

Bearbeitungsteam B

Raum- und Verkehrsplanung:	**Planum, Biel**
Städtebau:	: mlzd Architekten, Biel
Landschaftsarchitektur:	müller und schmidt, landschaftsarchitektur, Basel
Signaletik:	co.dex production ltd., Biel

Bearbeitungsteam C

Landschaftsarchitektur:	**Müller Illien, Zürich**
Verkehrsplanung:	stadt raum verkehr, Zürich
Städtebau:	blue architects & Ruprecht Architekten, Zürich

2.5 Beurteilungsgremium

Der Studienauftrag wurde durch das folgende Beurteilungsgremium beurteilt.

Stimmberechtigte Mitglieder

Sachpreisrichter
- Katrin Sedlmayer, Vorsteherin der Direktion Planung und Verkehr (Vorsitz)
- Rudolf Käser, Leiter Abteilung Verkehr und Unterhalt
- Theo Pflüger, Miteigentümergemeinschaft Ried

Fachpreisrichter
- Marie-Noëlle Adolph, Landschaftsarchitektin FH BSLA
- Fritz Kobi, dipl. Bauing. ETH/SIA/SVI, Verkehrsingenieur
- Simon Schöni, Landschaftsarchitekt FH BSLA

Fachexperte ohne Stimmrecht
- Thomas Furrer, Leiter Planungsabteilung (Ersatzsachpreisrichter)
- Marc Maurer, Planungsabteilung
- Adrian Stäheli, Abteilung Verkehr und Unterhalt
- Jakob Bieri, Abteilung Verkehr und Unterhalt
- Friedrich Wiedmer, Miteigentümergemeinschaft Ried
- Suzanne Michel, Ortsverein Niederwangen
- Jürg Hänggi, Verfahrensbegleitung (Ersatzfachpreisrichter)

2.6 Entschädigung

Die Teilnehmenden werden, soweit sie ein zur Beurteilung zugelassenes Projekt eingeben, mit je Fr. 20'000.– fest entschädigt (inkl. MwSt und aller Nebenkosten).

3. Erläuterung zur Aufgabenstellung

3.1 Aufgabenstellung

Mit dem Studienauftrag soll eine Konzeptidee für den Betrieb und die Gestaltung der Ringstrasse und der Komturenstrasse, Ried in Niederwangen, gefunden werden, die konzeptionell in Gesamtüberlegungen zur zukünftigen Entwicklung (etappierte Überbauung) integriert ist und die folgenden Elemente enthält:

KONZEPT
Überlegungen zur zukünftigen Verkehrsorganisation im Bearbeitungsperimeter, mit der die Voraussetzungen geschaffen werden für eine etappierte Realisierung.

VERKEHR
Die Funktionalität des längs- und quergerichteten Verkehrs, der nötigen Fahrbahn- und Knotenbereiche für alle Verkehrsteilnehmenden sowie der behindertengerechten Fussgängerverbindungen, muss nachgewiesen werden. Aufzeigen der Betriebskonzepte für den privaten Verkehr und den Busverkehr (Gelenkbusse) mit dem Ziel, die Verträglichkeit zwischen Verkehr und andern Nutzungen zu erreichen, Konflikte und Gefährdungen zu minimieren und die Verkehrssicherheit weitmöglichst zu garantieren.

STÄDTEBAU
Verknüpfung der Verkehrslösung mit einer städtebaulichen Leitidee für die Gestaltung der Strassenräume unter Einbezug der angrenzenden Bebauung. Vorschläge für Materialisierung, Ausstattung, Bepflanzung und Beleuchtung im Strassenraum. Beiträge für die Adressbildung und die Sicherheit im öffentlichen Raum.

PARKIERUNG
Gewährleistung eines, in Bezug auf die örtlichen Bedürfnisse differenzierten Angebotes an Kurzzeitparkplätzen (Nordflanke 50 PP / Südflanke 24 PP) im Strassenraum, für Besucher und Kunden. Berücksichtigung von Gestaltungs- und Attraktivitätskriterien sowie der Verkehrssicherheit für alle Nutzer bei deren Anordnung. Integration genügender und attraktiv platzierter Zweiradabstellplätze.

ANLIEFERUNG / ERSCHLIESSUNG
Nachweis der notwendigen Anlieferung für Liegenschaften und Gewerbebetriebe sowie der Zufahrten zu den Kehrichtsammelstellen und für die öffentlichen Dienste.

3.2 Beurteilungskriterien

Das Beurteilungsgremium beurteilte die Konzeptideen anhand der nachstehenden Kriterien gleichwertig.

Qualität des Konzepts
- die Idee ist klar und verständlich
- die Vorschläge sind innovativ und zukunftsorientiert
- das Gestaltungs- und das Betriebskonzept sind aufeinander abgestimmt

Verkehr
- die Koexistenz aller Nutzergruppen, die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfluss ist gewährleistet
- die Betriebs- und Entwicklunsmöglichkeiten für den öffentlichen Verkehr (Bus) sind sichergestellt

Siedlung und Quartier
- die Strassenräume sind städtebaulich hervorragend gestaltet und sind identitätsstiftend

Landschaft
- der Strassenraum ist optimal in die Landschaft integriert

Wirtschaftlichkeit
- die Lösung weist ein qualitativ überzeugendes Verhältnis auf zwischen Nutzen und Kosten (Realisierbarkeit, Erstellungskosten, Betriebs- und Unterhaltskosten).

4. Vorprüfung

Fristgerecht trafen alle 3 Projektunterlagen am 23. November 2012 bei der ‚Gemeinde Köniz, Gemeindeverwaltung, Landorfstrasse 1, 3098 Köniz, ein.

Die Prüfung der eingegangenen Unterlagen wurde durch Jürg Hänggi, Verfahrensbegleiter, Roger Balsiger und Urs Reischmann, Abteilung Verkehr und Unterhalt sowie Adrian Stäheli, ehem. Verkehrsplaner Köniz, durchgeführt.

Umfang der Vorprüfung

Die Projekte wurden hinsichtlich folgenden Kriterien geprüft:

- Vollständigkeit, Darstellung
- Verkehrsführung / Betriebskonzept / technische Machbarkeit
- Erfüllung der Anforderung gemäss Programm

Die Resultate wurden in einem Vorprüfungsbericht zuhanden des Beurteilungsgremiums schriftlich festgehalten, darin waren die Ergebnisse der Vorprüfung und die dem Beurteilungsgremium zur Diskussion vorgelegten Abweichungen festgehalten.

Ergebnis der Vorprüfung

Es konnten alle drei Projekte zur Beurteilung zugelassen werden.

5. Entscheidfindung

Zwischenbesprechung

Das Beurteilungsgremium versammelte sich am 18. September 2012 in der Gemeindeverwaltung Köniz. Nach einem vorgegebenen Zeitraster erhielten die Projektverfasser die Gelegenheit, ihr Projekt den Anwesenden vorzustellen und zu erläutern. Anschliessend nahmen sie Stellung zu Fragen aus dem Beurteilungsgremium.

Empfehlungen Zwischenbesprechung

Es wurden pro Projekt Empfehlungen zu folgenden Punkten abgegegen:

- Städtebauliche Idee
- Konzeptidee für den Betrieb und die Gestaltung
- Aussenraum-, Gestaltungskonzept

Schlussbeurteilung der Projekte

Das Beurteilungsgremium versammelte sich am 11. Dezember 2012 im Gemeinderatszimmer der Gemeinde Köniz.

Die drei Projekte wurden anschliessend durch alle Anwesenden eingehend diskutiert und deren Vor- und Nachteile abgewogen.

Es wurde keine Rangierung vorgenommen. Nach mehreren Diskussionsrunden und Abwägungen beschliesst das Beurteilungsgremium einstimmig, das Projekt „FINGERRING“ von Müller Illien, Zürich / stadt raum verkehr, Zürich / blue architects & Ruprecht Architekten, Zürich, zur Weiterbearbeitung zu empfehlen und dessen Projektverfasser entsprechend zu beauftragen.

6. Entscheid des Beurteilungsgremiums

Empfehlung für die Weiterbearbeitung

Das Beurteilungsgremium empfiehlt, das zur Weiterbearbeitung vorgeschlagene Projekt wie folgt zu bearbeiten und folgende Anregungen zu berücksichtigen:

- Die Kurve Taubentränke ist auf den OeV-Betrieb zu überprüfen.
- Die genaue Lage und Ausgestaltung der OeV-Haltestellen ist zu überprüfen und festzulegen.
- Die Materialisierung und die Beleuchtung ist zu präzisieren und verbindlich festzulegen.
- Das Projekt „FINGERRING“ ist ein zusätzlicher Beitrag für die Adressbildung für das Ried und als Vorgabe in die Architekturwettbewerbe aufzunehmen.

Gesamtwürdigung und Schlussbemerkungen

Das Verfahren hat gezeigt, dass innerhalb des Projektierungsperimeters sehr unterschiedliche Grundhaltungen und Lösungen möglich sind. Die erfreulicherweise aufgezeigte Vielfalt der Lösungsmöglichkeiten verhalf dem Beurteilungsgremium die städtebauliche Integration in das projektierte Quartier, die städtebaulich und verkehrliche Ausformulierung des Strassenraums sowie die unterschiedlichen Gestaltungsansätze zu beurteilen. In Anwendung aller Beurteilungskriterien konnte das überzeugendste Projekt ausgewählt werden.

Das Beurteilungsgremium kommt einhellig zum Schluss, dass die Projektbeiträge ein gutes Niveau aufweisen. Die gute Qualität erfüllt die Erwartungen der Veranstalterin Gemeinde Köniz und der Miteigentümergemeinschaft Ried.

Allen Projektverfassenden gebührt ein grosser Dank für ihre wertvollen Beiträge und für ihre intensive Auseinandersetzung mit der gestellten Aufgabe.

7. Genehmigung des Berichts

Der vorliegende Bericht wurde am 11. Dezember 2012 durch das Beurteilungsgremium genehmigt.

Sachpreisrichter

Katrin Sedlmayer (Vorsitz)

Rudolf Käser

Theo Pflüger

Fachpreisrichter

Marie-Noëlle Adolph

Fritz Kobi

Simon Schöni

Ersatz

Thomas Furrer

Jürg Hänggi

8. Beschreibungen und Dokumentation der Projekte

FINGERRING

SCHWALBENSCHWANZ

kirschfalter

Beurteilung

Landschaftsarchitektur

Müller Illien Landschaftsarchitekten
Wengistrasse 31
8004 Zürich

Verkehrsplanung

stadt raum verkehr
Sihlquai 75
8005 Zürich

Städtebau

blue architects & Ruprecht Architekten
Wasserwerkstrasse 129
8037 Zürich

Das Projekt „FINGERRING“ entwickelt die Planung Ried differenziert weiter und optimiert die öffentlichen Freiräume. Die Landschaftsräume „Plateau“, „Hang“ und „Grünfinger“ werden als quartierprägende Elemente verstärkt, indem sie den Strassenraum überlagern. Die Landschaft bleibt dadurch trotz Bebauung das identitätsstiftende Merkmal des Quartiers.

Die Bäume der Grünfinger werden in den Strassenraum geführt und da verdichtet und frei angeordnet. Dem Masterplanung entsprechend ergeben sich dadurch im Erschliessungsbereich der Baufelder offene und überschaubare Vorzonen, welche die Adressbildung in einer selbstverständlich, unaufgeregten Art unterstützen. In den Erdgeschossen der Kopfbauten zur Strasse sind Nutzungen, wie stilles Gewerbe und Ateliers, aber auch publikumsorientierte, dem Quartier dienende Nutzungen, allseitig erwünscht. Die Projektverfasser stellen deshalb die Stirnseiten zur Strasse frei und integrieren die Rampen zurückversetzt in die Baukörper sowie in eine Laubenstruktur. Dieser Vorschlag wird gestalterisch und verkehrstechnisch positiv beurteilt.

Die Projektverfasser erkennen unterschiedliche topografische Gegebenheiten und Ausrichtungen, die das Quartier und die Adressbildung prägen. Sie schlagen deshalb zwei Strassenarme in der Fortsetzung der bestehenden Strassen vor: Die Brüggbühlstrasse im Norden und die Komturenstrasse entlang der Promenade im Süden. Am topografischen Scheitelpunkt münden die Strassen in eine platzartige Situation mit durchgehendem Belag. Dies entspricht der Bedeutung des Ortes und unterstützt die Orientierung und Differenzierung innerhalb der Überbauung Ried.

Das Baumkonzept und die Artenwahl verfeinern die freiräumliche Konzeption und tragen zusätzlich zur Identitätsstiftung und Adressblidung bei. Allerdings erachtet das Beurteilungsgremium den quantitativen Einsatz der Bäume als des Guten zuviel.

Der „Ring“ wird für den motorisierten Verkehr im Schürlirain unterbrochen. Dies wird sehr begrüsst.

Für die bestehenden landwirtschaftlichen Strukturen (Bauernhaus und Umland) bleibt der Bezug zum Landschaftsraum „Hang“ bestehen. Die Fusswegverbindungen werden durchgehend aufgewertet und gewinnen an Sicherheit. Der Schürlirain führt in eine grosszügige Aussichtspromenade, die für die Naherholung eine direkte, sehr attraktive Verbindung zum Siedlungsrand schafft.

Für den motorisierten Verkehr gilt im Quartier Tempo 30. Die Fahrbahnbreiten sind entsprechend dimensioniert, an den Engstellen ist das Kreuzen von Bus/Velo oder die Begegnung von zwei PKWs bei reduzierter Geschwindigkeit möglich. Die Besucherparkplätze sind auf den sehr breiten Trottoirs zwischen den Bäumen vorgesehen.

Das Verkehrskonzept vermag zu überzeugen und garantiert eine hohe Verkehrssicherheit für das Quartier. Das Langsamverkehrsnetz ist attraktiv und entspricht den aktuellen Vorstellungen von nachhaltiger Quartierentwicklung.

Das Materialkonzept mit Asphalt, eingestreuter Asphalt und Chaussierung, setzt die Grundideen des Projektes schlüssig um. Asphalt genügt den Ansprüchen des Busbetriebes allerdings nicht. Die Belagsflächen des Baufeldes E sind überdimensioniert und laden zum wilden Parkieren ein. Die Realisierbarkeit der Unterflurcontaineranlagen ist in der Gemeinde Köniz zur Zeit nicht gesichert. Diese kleineren Mängel des Projektes werden als leicht korrigierbar beurteilt.

Insgesamt liegt ein gestalterisch und funktional überzeugendes Projekt vor, das genügend Spielraum zur Entwicklung der Baufelder lässt und die Qualität des öffentlichen Raums zu sichern vermag. Der sensible Umgang mit der Topographie, die landschaftliche Prägung des Entwurfes und die sorgfältige Umsetzung des Verkehrskonzeptes zählen zu den Stärken des Vorschlages.

Studienauftrag "Ideenkonkurrenz Ringstrasse, Ried"

FINGERRING

Müller Illien Landschaftsarchitekten | stadt raum verkehr, Birchler + Wicki | blue architects & Rupprecht Architekten

Gesamtkonzeption | Situationsplan M 1:1000

Studienauftrag "Ideenkonkurrenz Ringstrasse, Ried"

FINGERRING

Müller Illien Landschaftsarchitekten | stadt raum verkehr, Birchler + Wicki | blue architects & Rupprecht Architekten

Situationsplan M 1:500

Hang

Plateau

Grünfinger
Typologien Ried Niederwangen

Siedlungsfinger

Städtebauliche und landschaftliche Einbindung

Die Landschaftselemente - Plateau, Hang und Grünfinger - prägen grossräumig den Charakter des Quartiers. Die neue Strasse wird in diese Landschaftsräume eingeschrieben. Die Landschaft wird zum identitätsstiftenden Element des Strassenraumes.

Die Grünfinger werden über die Strasse hinweg gezogen. Sie strukturieren den Raum in adressbildende Abschnitte. Die freie Baumreihung verwebt die Strasse mit der Landschaft. Der Wechsel zwischen offenen und bepflanzten Bereichen unterstützt das städtebauliche Konzept des Fingergrünraums und fördert die Orientierung für Bewohner und Besucher.

Kopfbaumen und Adressbildung

Halboffentliche Kopfbauten

Die Kopfbaumn der Siedlungsfinger bilden die Schnittstelle zwischen den Strassen und den Höfen. Sie sind prädestiniert dazu die Identität der einzelnen Siedlungsfinger zu stärken und sollen gegen die Erschliessungsstrasse durch eine offene und einladende Architektur vermitteln und nehmen im Erdgeschoss evtl Vorteil eine öffentliche (Siedlungstreffpunkt) oder halboffentliche Nutzung (Atelier oder nicht störendes Gewerbe) auf. Die Einfahrten in die Tiefgaragen werden zurück versetzt und in die laubenartige Kleinarchitektur integriert.

Von der Ringstrasse zum Finger-Ring

Die beiden im Ried bestehenden Strassen werden fingerartig und generieren die Adressen der Bauten entlang der Strassenräume: die Bruggbühlstrasse steht Pate für die Nordflanke, die Konturenstrasse wird Vorbildgeber für die Bauten entlang der Promenade.

Mischung verschiedener Baumarten und Baumtypen

Brück Strassennamen werden durch ihre spezifischen Gefälle und Orientierung als Orte mit eigener Adressbildung und Identität wahrgenommen. Brüggbühlstrasse und Konturenstrasse verschmelzen an dem besonderen Ort des topographischen Scheitelpunktes miteinander. Fusswege und Strasse werden zu einer plateartigen Fläche erweitert.

Baumtypen

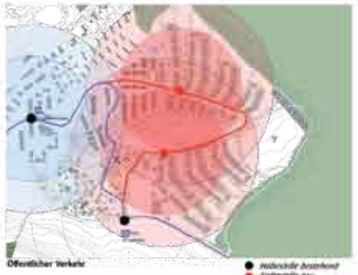
Das Baumkonzept sieht eine Mischung verschiedenartiger mittel- und grosskroniger Bäume vor. Landschaftliche Baumarten: Feld-Ahorn, Erle, Birke, Espe, Eberesche gemischt mit Eiche, Esche, Linde und Ahorn - vermitteln zwischen Landschaft und Erschliessungsraum.

Blick in die Konturen-Promenade

MIV

Fusswege

Veloverkehr



Öffentlicher Verkehr

Verkehrskonzept

Die Ringstrasse wird für den motorisierten Verkehr im Bereich Schürlirain unterbrochen, bleibt aber für den Fuss- und Veloverkehr im ursprünglichen Sinn – als Ring – bestehen. Die Erschliessung ab Autobahn resp. Freiburgstrasse erfolgt via Bruggbühlstrasse zum nordseitig gelegenen Siedlungsteil und via Konturenstrasse zum südseitig gelegenen Siedlungsteil. Die beiden Siedlungsteile sind innerhalb einer Tempo-30-Zone miteinander Verbunden. Der zwischen den beiden Siedlungsteilen zirkulierende Autoverkehr kann als gering eingestuft werden (bei ca. 2000 neuen Einwohnern weniger als 500 Fz./Tag pro Richtung unter der Annahme eines konventionellen Modal Split und herkömmlicher PP-Zahlen).

Verträglicher Modal Split

Nicht davon ausgehend, über im Sinne einer Empfehlung, wünschen wir eine städtische Verkehrsmittelwahl anzustreben. Gute Voraussetzungen sind durch die in einem engen Takt betriebene Busverbindung gegeben. Die Stadt Bern und das Zentrum von Köniz sind dadurch sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar. Dienstleistungen wie ein Carsharing-Angebot oder lokale Grundversorgung (Hofladen) sind anzustreben und können autoärmeres Wohnen plausibel machen. Die Anzahl Parkplätze in den Tiefgaragen könnten massgeblich reduziert werden resp. auch ein Teil der Besucherparkplätze findet den Platz.

Quartierstrasse als öffentlicher Raum

Städtische Verkehrsmittelwahl heisst auch mehr zu Fuss Gehende auf den Strassen und sei es „nur" von der Bushaltestelle zum jeweiligen Haf. Die Brüggbühlstrasse, wie auch die Konturenstrasse, sollen deshalb einen höheren Öffentlichkeitsgrad als übliche Quartierstrassen erhalten. Strassenparkplätze sollen als Längsparkplätze zwischen Bäumen auf dem Trottoir Platz finden, Bushaltestellen wie auch wichtige Querungsstellen sind freizuhalten. Das Trottoir führt grosszügig an die Fassade – das Erdgeschoss „reagiert". Die entlang des unteren Teils der Brüggbühlstrasse vorhandenen Einengungen werden weiterentwickelt und an den Querungsstellen im Bereich der Hofzugänge zur Verkehrsberuhigung eingesetzt. Der verengte Querschnitt (4.50m) lässt das Kreuzen von zwei PWs, respektive Bus / Velo bei verringerter Geschwindigkeit zu. Die Brüggbühlstrasse ab Knoten Schürlirain und die Konturenstrasse ab Knoten Landorfstrasse werden als Tempo-30-Zone betrieben.

Motorisierter Individualverkehr

Die in die Parzelle Grünfinger eingeschobenen Höfe integrierten einspurigen Tiefgaragenrampen, gewährleisten eine gute Adressierung. Die Höfe selber sind strikegegen dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem Spiel und Aufenthalt vorbehalten. Für Umzug, Anlieferung sowie als Nassfahrt sind diese aber auch für schwere Fahrzeuge zugänglich.

Durch die Anordnung von Unterflurcontainern im Bereich vor den Köpfen der Siedlungsfinger müssen die Entsorgungsfahrzeuge nicht in die Innenbereiche fahren. Ein Teil der Besucherparkplätze wird im öffentlichen Raum der Bruggbühlstrasse (14PP) und Konturenstrasse angeboten (14PP). Weitere Besucherparkplätze sind in den Tiefgaragen anzuordnen.

Fusswege

Entlang der Bruggbühl- und Konturenstrasse besteht beidseitig ein Fussweganegebot. Entlang der Konturenstrasse liegt ebenfalls die Promenade mit Bäumen und Sitzmöglichkeiten. Auf der gegenüberliegenden Strassenseite verbindet Fusswege innerhalb der Grünfinger die Bereiche vor den Gebäuden. Der Wanderweg wird auf den neuen, landschaftlich attraktiveren Weg entlang des Baches geführt. Ein gekiester Trampelpfad ab der Brüggbühlstrasse zum Schulhaus über den Hang kürzt den Weg für die Schüler ab.

Veloverkehr

Der Veloverkehr wird dem Tempo-30-Zonen-Regime entsprechend, mit dem motorisierten Verkehr geführt. Veloschlaufen sind eine direkte Anbindung für Velofahrende Richtung Freiburgstrasse / Bern.

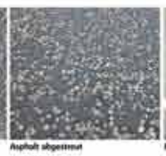
Öffentlicher Verkehr

Die Buslinie 29 ab Bahnhof Niederwangen wird neu über die Bruggbühlstrasse und Konturenstrasse Richtung Köniz/Wabern geführt. Die für den Busverkehr ausgebaute Verbindung via Schürlirain und Schulmattweg entfällt. Die zwei neuen Haltestellen sind abgestimmt auf die Siedlungsschwerpunkte des nördlichen und südlichen Siedlungsteils. Im Bereich des Plateaus ist das Kreuzen von zwei Gelenkbussen punktuell möglich. Die Fussgängerfläche auf der Kurvenaussenseite ist durch ein Bordsteinelement von der Fahrbahn abgetrennt und soll im Kreuzungsfall nicht überfahren werden.

Materialisierung Belagsoberflächen

Die Wahl der Belagsoberflächen unterstützt das Konzept des konzentrierten Strassenraumes. Während die Strassen in Schwarzbelag ausgeführt werden, sind die Seitenbereiche differenziert dem städtebaulich-landschaftlichen Gegebenheiten angepasst. Die Vorbereiche der Gebäude erhalten einen eingestreuten Asphaltbelag, der sich mit den hofartigen Aussenräumen der Siedlungsfinger verweben soll und eine behinderungsgerechter Oberfläche zur Verfügung stellt. Die mineralische Einsäumung vermittelt zu den chaussierten Landschaftswegen und der Konturen-Promenade.

Chaussierung



Asphalt abgestreut

Entwässerungsrinne

Kandalerie, abgesenkt

Schnitt AA' - Teilbereich Süd Übergang Grünfinger - Konturenstrasse - Promenade - Hang

Schnitt BB' - Teilbereich Nord Übergang Brüggbühlstrasse - Grünfinger

Müller Illien Landschaftsarchitekten I stadt raum verkehr, Birchler + Wicki I blue architects & Ruprecht Architekten

Schnitte M 1:200 I Konzepte I Erläuterungen

SCHWALBENSCHWANZ Beurteilung

Raum- und Verkehrsplanung

planum biel ag, Biel
Rechbergerstrasse 1
2501 Biel

Thomas Zahnd
Daniel Sigrist

Städtebau

:mlzd Architekten, Biel
Roman Lehmann

Landschaftsarchitektur

müller und schmidt, landschaftsarchitektur, Basel
Christian Müller
Lilith Schaffer

Signaletik

co.dex production ltd., Biel
Michael Rothenbühler
Ueli Denzler

Das Projekt „SCHWALBENSCHWANZ“ ist eine solid durchdachte Arbeit, welche schlüssige und konsequente Antworten auf die im Studienauftrag gestellten Fragen gibt.

Dem Projektvorschlag liegt ein durchgehender, bewusst reduzierter Fahrbahnquerschnitt zu Grunde. Dieser wird flankierend mit einem Mehrzweckstreifen ergänzt, um das Kreuzen der Fahrzeuge zu erleichtern.
Durch den Mehrzweckstreifen wird die Fahrbahn zwar optisch reduziert, einen weiteren Nutzen hat der Mehrzweckstreifen aber nicht. Er bleibt Teil der Strasse. Zudem beansprucht das Ausweichmanöver beim Kreuzen im Bereich der Siedlungsplätze trotzdem noch angrenzende Trottoirflächen, was zu unklaren und gefährlichen Situationen führen kann. Die vorgeschlagene Verkehrslösung hat das Potential, dass Tempo 30 eingehalten wird.

Die Überlagerung der Finger aus der Siedlung (Siedlungsplätze) über die Strasse wird positiv gewertet. Die Ringstrasse wird dadurch zweckmäßig rhythmisiert. Zwischen Fahrbahn und Bauten entstehen an diesen Stellen urbane Vorplätze, welche sinnfällig für Ankommen, Begegnung sowie Platz für Infrastrukturen bieten. Sehr schwierig sind die Rampen am Kopf der Bauten. Die Ausfahrt, parallel zur Ringsstrasse, ist zu unübersichtlich und führt zu gefährlichen Begegnungsfällen im Trottoirbereich. Die Bodenmarkierungen auf diesen Vorplätzen wirken plakativ und behelfsmässig. Zudem laden die grosszügigen Flächen zum wilden Parkieren ein.

Die Landschaftsbalkone (vorgeschobenes Auge), welche präzis der Bebauung vorgelagert sind, werden als spannende Intervention an dieser Lage gewürdigt. Sie sind eine Bereicherung und bilden eine Erweiterung des öffentlichen Raumes am richtigen Ort. In ihrer Dimension wirken sie jedoch etwas sperrig.
Der Fussverkehr wird durchgängig auf der Aussenseite der Ringstrasse geführt. Ausnahme bildet das Baufeld E, wo der Fussverkehr beidseitig geführt wird. Dies wäre auch zwischen den Landschaftsbalkonen wünschenswert und schlüssig.
Die Fuss- und Veloverbindung Nord- Süd entlang der Höhenkurven durch den Hang wird sehr positiv gewertet.

Das flankierende Gehölz macht keinen Sinn, da hier das Thema der Weite und Übersicht eine hohe Qualität hat. Die Anbindung an die Ringstrasse südseitig direkt auf die Kreuzung ist verkehrstechnisch sehr problematisch. Der Anschluss nördlich ist in Lage und Ausgestaltung nicht überzeugend.

Die Weiterführung des Weges im Hang in Richtung Taubentränke ist zwar im Schema der Fusswege ersichtlich, sie fehlt jedoch auf der Situation, was nicht verständlich ist.

Die Bushaltestellen sind aus gestalterischer Sicht am Eingang der Ringstrasse richtig positioniert. Aus praktischer Sicht liegen diese jedoch nicht ideal im Schwerpunkt der neuen Siedlung. Die Durchfahrtsbreiten bei den Bushaltestellen sind gegeben. Das Kreuzen auf der Ringstrasse ist bei der geringen Fahrbahnbreite nicht konfliktfrei.

Die Parkierung (Besucher) wird pragmatisch und selbstverständlich im Bereich der Grünfinger längs zur Ringstrasse hinter dem Mehrzweckstreifen angeordnet. Die Bauetappen sind stringent durchdacht. Sehr sinnvoll ist der Umbau der Baupiste in den Fuss- und Veloweg durch den Hang. Dass der Schürlirain, mit demselben Strassenquerschnitt inklusive beidseitigem Trottoir, wie die Ringstrasse ausgebaut wird, macht funktional, auch wenn in Zwischenetappen dieser Teilbereich mit Bus befahren wird, keinen Sinn.

Ein differenziertes Baumkonzept charakterisiert die unterschiedlichen Aussenräume. Auf eine Baumpflanzung entlang der Ringstrasse wird folgerichtig verzichtet.

Die zurückhaltende Beleuchtung der Ringstrasse mit Kandelaber ist funktional und zurückhaltend gut.

Trotz der schlüssigen, konsequenten Herleitungen und der soliden Ausarbeitung, vermag das Projekt in der Summe der Details nicht ganz zu überzeugen.

EIDGENÖSSISCHE KUNSTKOMMISSION

SCHWALBENSCHWANZ [1]

BETRIEBS- UND GESTALTUNGSKONZEPT

ZIELSETZUNG

Mit der Gestaltung soll ein thematik- und qualitätsgeleitetes für die Ring- und Kommunalstrasse erarbeitet werden, damit der Strassenraum den hohen funktionalen und gestalterischen Ansprüchen genügt.

GESTALTUNGSKONZEPT

Die Überbauungsordnung wird vorhandene eingehalten. Die Überbauungsgeschossflächen und die gestalterischen Leitlinien werden bezüglich der Strassenraumgestaltung angepasst. Im Bereich der Hochhäuser und im Baufeld E sind die maximalen Gebäudehöhen mehr eingeschlagen.

Die wichtigsten Festlegungen sind:

RÄUMLICHE ABFOLGE DER RINGSTRASSE
Die horizontale und vertikale Linienführung ist geprägt durch die Rhythmisierung der Gestaltungsplätze.

KAMMERUNG DES LANDSCHAFTSRAUMES
Mit der Zäsurzone vom Bau Landschaftsgarten (Hang) und das Baufeld E räumlich eine klare und eine attraktive Fuss- und Veloverbindung geschaffen.

QUARTIEREINGANG
Übergang Siedlungsschlusses zur Ringstrasse und Landschaftsbezug zur Kommunalstrasse.

BETRIEBSKONZEPT

STRASSE
Mit der Überbauungsordnung wurde für die Ringstrasse ein 17.00 m und für die Kommunalstrasse ein 14.50 m breiter Planungskorridor festgelegt. Die Ring- und Kommunalstrasse sind nutzungsorientierte Strassen im Mischungsprinzip innerhalb einer Tempo 30 Zone und als vom öffentlichen Verkehr befahren werden. Im Bereich der Siedlungsringe sind die Strasse über Platzbereiche gelöst. Die Siedlungsplätze im nördlichen Bereich sind bedeutig befreit. Die Plätze im südlichen Bereich werden mit einem Landschaftsbelag gelöst.

STRASSENQUERSCHNITT
Die Ringstrasse weist im Querschnitt 6.25 m Breitseite der Fahrbahn bleibt ein 0.5 m breiter Mehrzweckstreifen den Übergang zu den Fussgänger oder Hangbetonbahnen.

VERTIKALE LINIENFÜHRUNG
Die Ringstrasse ist im nördlichen und südlichen Bereich geprägt durch an Längsgefälle ca. 4 % und 10 %. Die Siedlungsplätze haben ein Längsgefälle von ca. 2.5%. Die Höhenlage ist durch die Überbauungsordnung definiert.

FUSS- UND VELOWEGE
Ein trennendes Fuss-, Velo- und Schulweges erschliesst und verbindet die Sied. lungsplätze, Grünbereiche, Schulanlage und Erholungsgebiete. Das bestehende Wegdienstbarkeit wird mit einer neuen Route und Breite (4.0 - 5.0 Meter) ergänzt.

PARKIERUNG VELO
Im öffentlichen Strassenraum werden nur wenige Velostellplätze angeboten. Die weiteren Velo für Besucher müssen in genügender Anzahl, dezentral auf den Siedlungsplätzen nahe der Eingangsbereiche vorgesehen werden.

PARKIERUNG AUTO
Die privaten Parkplätze werden in Tiefgaragen angeordnet. Die Einfahrten erfolgen über eine Rampe, die im öffentlichen Strassenraum liegt. Im Bereich der Grünfläge zurückversetzt Einfahrten gebaut werden.

PARKIERUNG BESUCHER
Die Parkplätze für Besucher werden als Längsparkierung ausgestaltet. Die grosse Längsplätze vor allem im nördlichen Bereich verunmöglicht eine Senkrechtparkierung. Um die nötigen Besucherparkplätze anzubieten, werden im Hangbereich die zweiten Zufahrtsgängen die entsprechenden Besucherparkplätze vorgesehen.

EIDGENÖSSISCHE KUNSTKOMMISSION

SCHWALBENSCHWANZ [2]

SCHWALBENSCHWANZ 3

ERLÄUTERUNGSPLAN

ANALYSE

Niederwangen liegt abgesetzt rund drei Kilometer westlich des Hauptorts Köniz an der Autobahn 12 und der S Bahnlinie (S1 und S2). Eine Busline erschliesst das Ried. Das Gebiet Ried liegt zwischen der Landorfstrasse und dem Könizbergwald und stellt eine der grössten Baulandreserven der Region Bern dar.

Das städtebauliche Konzept lehnt sich typologisch einer Anger-Siedlung an.
Prägend ist das grasbewachsene und bestockte Land mitten im bebauten Raum und die sieben, an die Ringstrasse angedockten Siedlungsfinger, die als eigenständige Quartiere entwickelt werden sollen. Die zwei grosszügig bemessenen Grünzonen sollen gemäss Überbauungsordnung landwirtschaftlich genutzt werden, aber nicht im Sinn einer Landwirtschaftszone.

Übersichtsans Ried, Köniz.

Das Ried wird eine typische Zwischenstadt werden: der Gegensatz zwischen Stadt und Land wird aufgegeben, Eigenschaften einer Stadtwildnis haben ebenso Platz wie Eigenschaften einer geordneten Kulturlandschaft. Es gilt, diese ungeliebte verstädterte Landschaft als wichtigen Teil der Siedlungsgestalt anzunehmen und ein neues Landschaftsbild zu schaffen.

Im Ried soll vor allem ein Wohnquartier entstehen mit einem geringen Anteil an gewerblich genutzten Flächen. Zielpublikum für die Wohnungen sind Familien. Das Ried wird ein Ort zum Wohnen, nicht aber ein urbanes Wohngebiet. Die Wege zur Arbeit, Schule, Einkauf und Freizeit werden ein hohes Mobilitätsaufkommen generieren. Die Ring- und Komturenstrasse wird ein beträchtliches Mass an hausgemachtem Verkehr (MIV, Fuss- und Veloverkehr) bewältigen müssen.

Hutsiedlung. Teil der Grosssiedlung Britz/Fritz-Reuter-Stadt, Berlin.

FAKTEN

1. NIEDERWANGEN BEKOMMT EINEN SCHMETTERLING
Am 17. Juni 2012 beschlossen die Stimmberechtigten der Gemeinde Köniz die Überbauungsordnung Ried-Ost. Die Überbauungsordnung basiert auf dem Siegerprojekt ‚Papillon' der ARGE blue architects und Ruprecht Architekten + Müller Illien Landschaftsarchitekten + ACS Partner AG.

2. GRUNDIDEEN ‚PAPILLON'
Zentrales Element des Konzeptes Papillon ist, die Bebauung auf die Topografie abzustimmen und die Aussicht zu gewährleisten. Der Grünraum wird geschont und auch zukünftig zusammenhängend erlebbar sein.

Der Weiler Ried, der zentrale Nordhang und das waldgesäumte Plateau der Tubetränke sind die grossen zusammenhängenden Grünräume des Planungsgebietes Ried. Diese Grünzone bildet das innere Gerüst für die Siedlungsentwicklung.

Das Siedlungsgebiet wird zweiseitig vom Waldrand flankiert. Aus diesem umfassenden Landschaftsraum dringen fünf „Grünfinger" in die Gebietsmitte ein und verzahnen somit Siedlung und Landschaft.

Die sieben Siedlungsfinger folgen der natürlichen Topographie.

Das Wangenbrüggli Niederwangen und die S-Bahn-Station werden dank mit der Tubetränk verbunden. Der Weg führt durch das Quartier Ried bis zum Könizbergwald.

RAHMENBEDINGUNGEN

KAPAZITÄT
Bei Vollausbau sind 112'400 m² Bruttogeschossfläche (BGF) zulässig, bei qualitätssichernden Verfahren maximal 120'900 m² BGF. Mit einer reinen Wohnnutzung können ca. 800 bis 860 Wohnungen für ca. 1'700 - 1'800 Einwohner gebaut werden.
Für Arbeitsnutzungen sind max. 15 % der BGF pro Baufeld zulässig (ca. 18'000 m² BGF). Dies würde ca. 450 Arbeitsplätze und Wohnraum für ca. 1'500 Einwohner ermöglichen.

VERKEHRSAUFKOMMEN
Für das Ried wird bei Vollausbau mit einem Verkehrsaufkommen von 3'100 Fahrten pro Tag gerechnet. Die lokalen Kapazitätsreserven im Raum Niederwangen sind ausreichend um die prognostizierte Verkehrsentwicklung zu verarbeiten.

ERSCHLIESSUNG
Das Planungsgebiet Ried wird über die Komturenstrasse, Brüggbühlstrasse, Schürliraum und die Ringstrasse erschlossen. Die Komturen- und die Ringstrasse liegen in einer Tempo 30-Zone. Die Feinerschliessung in die einzelnen Baufelder erfolgt über Stichstrassen von der Ringstrasse aus. Diese sind generell frei vom MIV und dienen als Notzufahrt und für spezielle Transporte (Umzug, Behindertentransporte etc.).

PARKIERUNG
Die privaten Parkplätze für die Anwohner sollen in Tiefgaragen untergebracht werden, welche zwischen den Gebäudezeilen in den Siedlungsfingern liegen. Die Ein- und Ausfahrt sind am Kopf gegen die Ringstrasse unter Ausnützung der topografischen Verhältnisse anzuordnen.

ÖV, FUSS- UND VELOVERKEHR
Das Ried ist durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossen. Bei einem Vollausbau ist geplant, dass die Buslinie 29 über die Ringstrasse geführt wird (Gelenkbus). Für den Fuss- und Veloverkehr ist ein feinmaschiges Wegnetz geplant. Der Schalenholzweg wird so ergänzt, dass eine direkte Fuss- und Veloverbindung von der Siedlung zum Wangenbrüggli / S-Bahn Haltestelle führt.

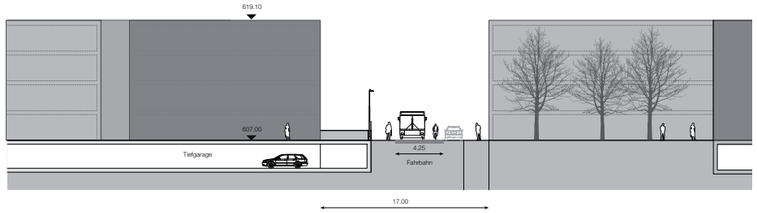
LANDSCHAFT
Die fünf ‚Grünfinger' werden als grosszügige Wiesenflächen genutzt, die Eigentumszuweisung und Pflege dieser Grünbereiche muss noch geregelt werden.
Die am Waldrand vorgesehene Allmend dient der Öffentlichkeit als Spiel- und Grillplatz. Mit der Umsetzung der Massnahmen bekommt das ‚Ried' einen neuen Landschaftscharakter.

ENTWURFSELEMENT STRASSENQUERSCHNITT

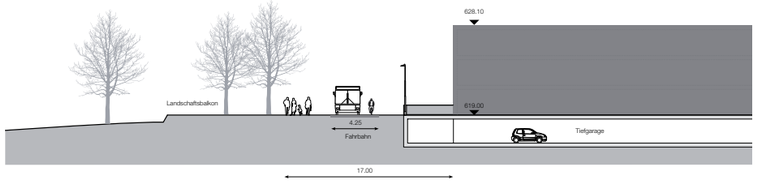
Der Normquerschnitt der Ringstrasse ermöglicht durchgehend das Kreuzen von Bus und Velo. Der beidseitig angeordnete Mehrzweckstreifen ermöglicht den Personenwagen das Kreuzen bei verminderter Geschwindigkeit. Für die Fussgänger wird auf der Ring- und Komturenstrasse ein ein- oder beidseitiges Trottoir von mindestens 2.50 m breite geschaffen. Die Querbarkeit für zu Fuss Gehende und Velofahrende ist hindernisfrei möglich. Die Fahrbahn wird im Dachgefälle ausgebildet, die Entwässerung erfolgt innerhalb der Mehrzweckstreifen. Der schmal gehaltene Querschnitt hält Velo- und Autofahrer an, die steile Ringstrasse langsam zu befahren. Die Siedlungsplätze sind in die Topografie eingeschnitten und rhythmisieren die Ringstrasse in der vertikalen- und horizontalen Linienführung.

Der Querschnitt der Ringstrasse wird Im Übergangsbereich (Plateau) auf 7.0 m verbreitert (inkl. der beidseitigen Mehrzweckstreifen von 1.0 m). Die Strasse hat in der Kurve ein Längsgefälle von 12 %. Zwei Gelenkbusse können hier kreuzen. Im übrigen Bereich können zwei grössere Fahrzeuge auf den Siedlungsplätzen auf Sicht kreuzen.

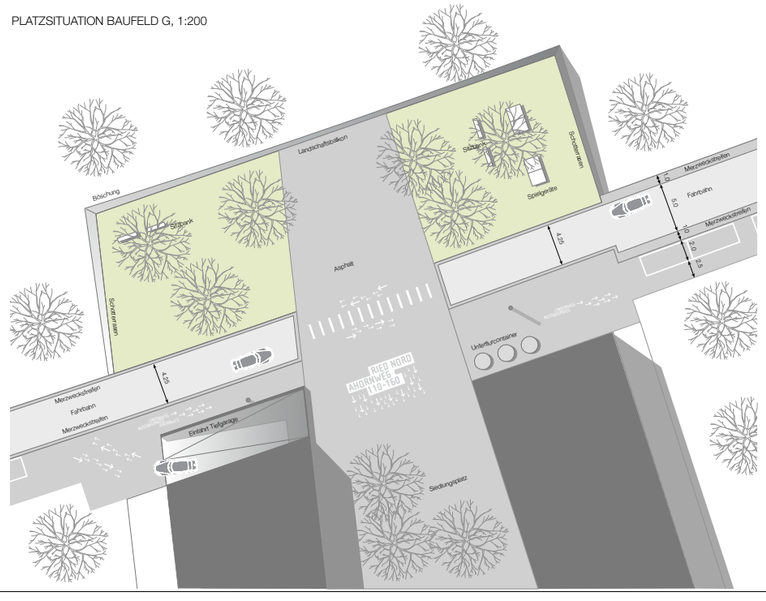
QUERSCHNITT 1:200, BAUFELD B (C-C)



QUERSCHNITT 1:200, BAUFELD G (D-D)



PLATZSITUATION BAUFELD G, 1:200

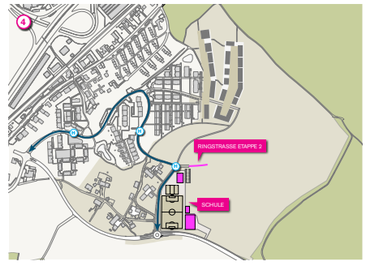


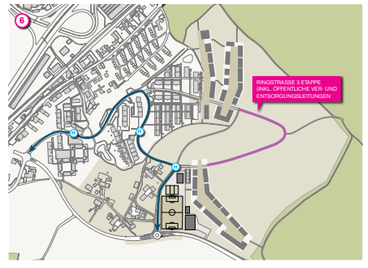
SIEDLUNGSPLÄTZE / LANDSCHAFTSBALKONE

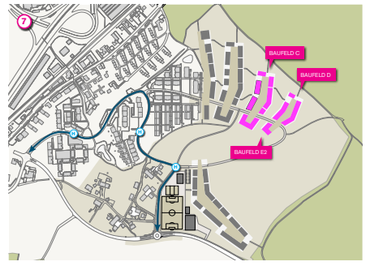
Die Siedlungsplätze im Bereich der Ringstrasse funktionieren im Sinne einer Begegnungszone. Die Elemente sind:
- Raumkanten (geschlossene Baukörper) oder Landschaftsbalkone zur Grünzone
- Asphalt, Schotterrasen, Kies u.a.
- Bäume
- Beleuchtungskörper, Bänke, Spielgeräte u.a.
- Kehrichtsammelplatz (z.B. Unterflurcontainer)

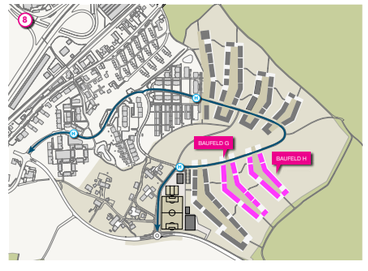
Die Siedlungsplätze und Landschaftsbalkone werden in ihrer Ausdehnung knapp dimensioniert und zurückhaltend gestaltet. Die Plätze im Vorbereich der Siedlungsfinger dienen als Träger der Adresse.

BAUETAPPEN









ETAPPIERUNG

Bereits mit der ersten Bauetappe soll das Landschaftsbild nachhaltig verbessert werden. Die Quartierentwicklung wird über eine ‚Baupiste' gesteuert. Die Piste wandelt sich nach und nach in einen von Fussgängern, Schulkindern, Bikern und landwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzten Weg.

Für die Etappierung sind verschiedene Parameter zu berücksichtigen:
1. Die Baufelder A - H werden in mehreren Etappen realisiert.
2. Die Ringstrasse kann aus ökonomischen Gründen (Siedlungsentwicklung, Infrastruktur Wasser/Abwasser) nicht in einer Etappe realisiert werden.
3. Der ‚Hang' und das ‚Plateau' werden landwirtschaftlich genutzt (z.B. als Weidefläche).
4. Die bauliche Umsetzung verursacht beträchtlichen Baustellenverkehr, der ohne Ersatzmassnahme durch das bestehende Quartier führen würde.

Die vorgeschlagene Etappierung garantiert während der langen Entwicklungsphase stets eine stimmige Situation.

BUSKONZEPT
Heute wird das Ried mit dem Bus 29 ‚Niederwangen - Wabern' im 15'-Takt und zu Spitzenzeiten im 7'-Takt erschlossen. Von der Haltestelle ‚Niederwangen Ried' bis zum Bahnhof Niederwangen sind es ca. 3' und zum Bahnhof Köniz 6' Fahrzeit. Ab 22 Uhr fährt kein Bus mehr.

Heute (Abb.1):
Das Ried wird bis zur Fertigstellung der Komturenstrasse über die Busspur durch den Weiler erschlossen. Die Haltestellen bleiben bestehen.

Zwischenphase (Abb. 2-7):
Mit dem Bau der Komturenstrasse wird neu die Haltestelle ‚Weiler/Schule' erstellt. Die Haltestellen ‚Niederwangen Ried' und ‚Brüggbühlstrasse' bleiben bestehen.

Zukunft (Abb. 8):
Der Bus fährt über die Ringstrasse und bedient neu die Haltestelle ‚Schwalbenschwanz'. Die Haltestelle ‚Niederwangen Ried' wird aufgehoben.

Beurteilung

Verkehrsplanung

KONTEXTPLAN AG, Bern
Genfergasse 10
3011 Bern

Markus Hofstetter
Stefanie Stahel
Lokhy Neuhaus
Eva Adam

Städtebau

AEBI & VINCENT ARCHITEKTEN, Bern
Pascal Vincent

Landschaftsarchitektur

w + s Landschaftsarchitekten, Solothurn
Toni Weber
Bettina Sedlaczek

Experte Raumplanung

stadt – raum – planung, Bern
Christian Wiesmann

Dem Projektvorschlag „kirschfalter“ liegt eine klare Konzeptidee zu Grunde: Der südliche Teil der Ringstrasse wird geprägt durch den sogenannten „Schmiss“, der die Hangkante stark betont. Dieser „Schmiss“ wird als 4m breite Promenade mit einer Baumreihe aus Zierkirschen ausgestaltet und hangabwärts mit einer durchgehenden Sitzmauer abgegrenzt. Im nördlichen Teil der Ringstrasse erhalten die hofartigen Baukörper in den Baufeldern A, B, C, und D im Baufeld E teils ein Gegenüber. Die Ringstrasse zerschneidet hier quasi Baukörper. Die Besucherparkplätze sind dispers entlang der Ringstrasse angeordnet, jene für die EinwohnerInnen in Tiefgaragen mit Ein- und Ausfahrten senkrecht zur Ringstrasse. Durch den öffentlichen Verkehr wird das Gebiet durch zwei Bushaltestellen im nördlichen Teil auf der Höhe des Baufeldes A und im südlichen Teil von der Komturenstrasse her kommend im Bereich des ersten Baukörpers erschlossen. Der Nachweis, dass damit das ganze Neubaugebiet erschlossen ist, liegt vor.

Das Grundkonzept wird konsequent durchgezogen. Diesem Konzept ordnen sich weitere konzeptionelle Überlegungen und Projektelemente unter. Diese konsequente Haltung ist an sich zu begrüssen, da damit die klare Handschrift der Bearbeitenden erkennbar wird. Leider führt diese Konsequenz jedoch auch dazu, dass aus der Sicht des Beurteilungsgremiums bestimmte „Nachteile“ in Kauf genommen werden müssen.

Als erster Nachteil ist diesbezüglich die Ringstrasse zu erwähnen. Diese, prägnant ausgebildet, wird konsequent mit einem Fahrbahnbereich und einem seitlichen Mehrzweckbereich versehen. Im Mehrzweckbereich sind einerseits punktuell die Besucherparkplätze angeordnet, ansonsten dient dieser dem Kreuzen grösserer Fahrzeuge. Dies führt vom Erscheinungsbild her zu einer relativ breiten Ringstrasse. Daran vermag auch die angedeutete Ausgestaltung der seitlichen Mehrzweckbereiche nichts zu ändern. Abgesehen von den bereits erwähnten Parkierungsbereichen, die im nördlichen Teil der Ringstrasse dort vorgesehen sind, wo voraussichtlich die meisten Querungen des Fussverkehrs stattfinden, muss der Mehrzweckbereich frei gehalten werden.

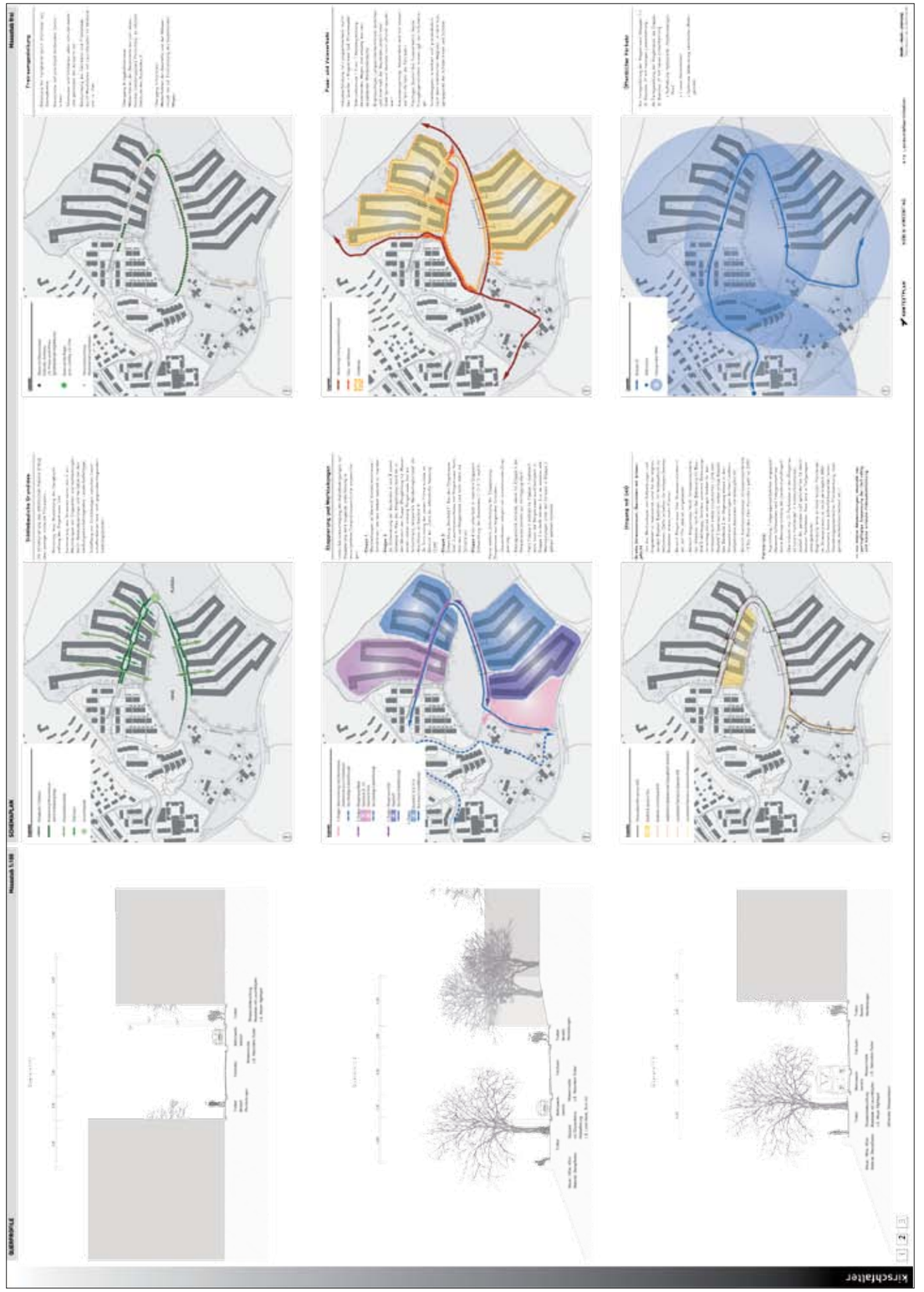
Die Referenzfotos aus Zuchwil und Lengnau mit den im Mehrzweckbereich angepflanzten Bäumen, vermitteln diesbezüglich ein falsches Bild. Ob deshalb Tempo 30 eingehalten werden wird, ist fraglich und muss an dieser Stelle offen bleiben. Trotz breitem Strassenraum ist der Strassenabstand zu den Hochbauten mit 2m (Trottoir) bei einzelnen Baukörpern sehr gering.

Das Bauernhaus und sein Umland im Bereich Komturen- / südliche Ringstrasse sind identitätsbildend für das Gebiet, quasi eine Oase. Hier können Kinder und Erwachsene noch Tiere beobachten. Diese “Idylle“ wird zu Gunsten des konsequenten Durchziehens der Konzeptidee „Schmiss“ aufgegeben. Von der Komturenstrasse her kommend kann der Autoverkehr beim Einfahren in die südliche Ringstrasse sowohl in östlicher als auch in westlicher Richtung abbiegen. Ein gewisser quartierinterner Durchgangsverkehr dürfte entstehen. Geortet werden dürfte ein gewisses Konfliktpotenzial zumindest bei der Querung der Nord-Süd-Hauptachse für den Fuss- und Veloverkehr. Diese vorgesehene Verbindung vermag einen direkten Weg zwischen dem nördlichen und dem südlichen Quartierteil nicht zu ersetzen.

Der Bebauungsvorschlag im nördlichen Teil (Baufelder A bis E) ist wohl interessant, beim näheren Betrachten v.a. im Baufeld E jedoch mit Nachteilen bei der Besonnung (Innenhöfe) und dem Anordnen der Wohnungen behaftet.

Das Grundkonzept für den Projektvorschlag „kirschfalter“ ist interessant. Der konsequente Umgang mit diesem Konzept führt zu einer Klarheit und ist deshalb grundsätzlich zu begrüssen. Die Konsequenz führt leider zur Inkaufnahme von Nachteilen, welche letztlich der Identität und der Wohnqualität abträglich sind. Diesbezüglich ist die Gratwanderung zwischen Konsequenz und Ortsbezogenheit nicht geglückt.

Kirschhalter


Kirschhalter

SITUATION Massstab 1 : 500

REFERENZBILDER

kirschfalter

1 2 3

KONTEXTPLAN AEBI & VINCENT AG w+s Landschaftsarchitekten stadt – raum – planung