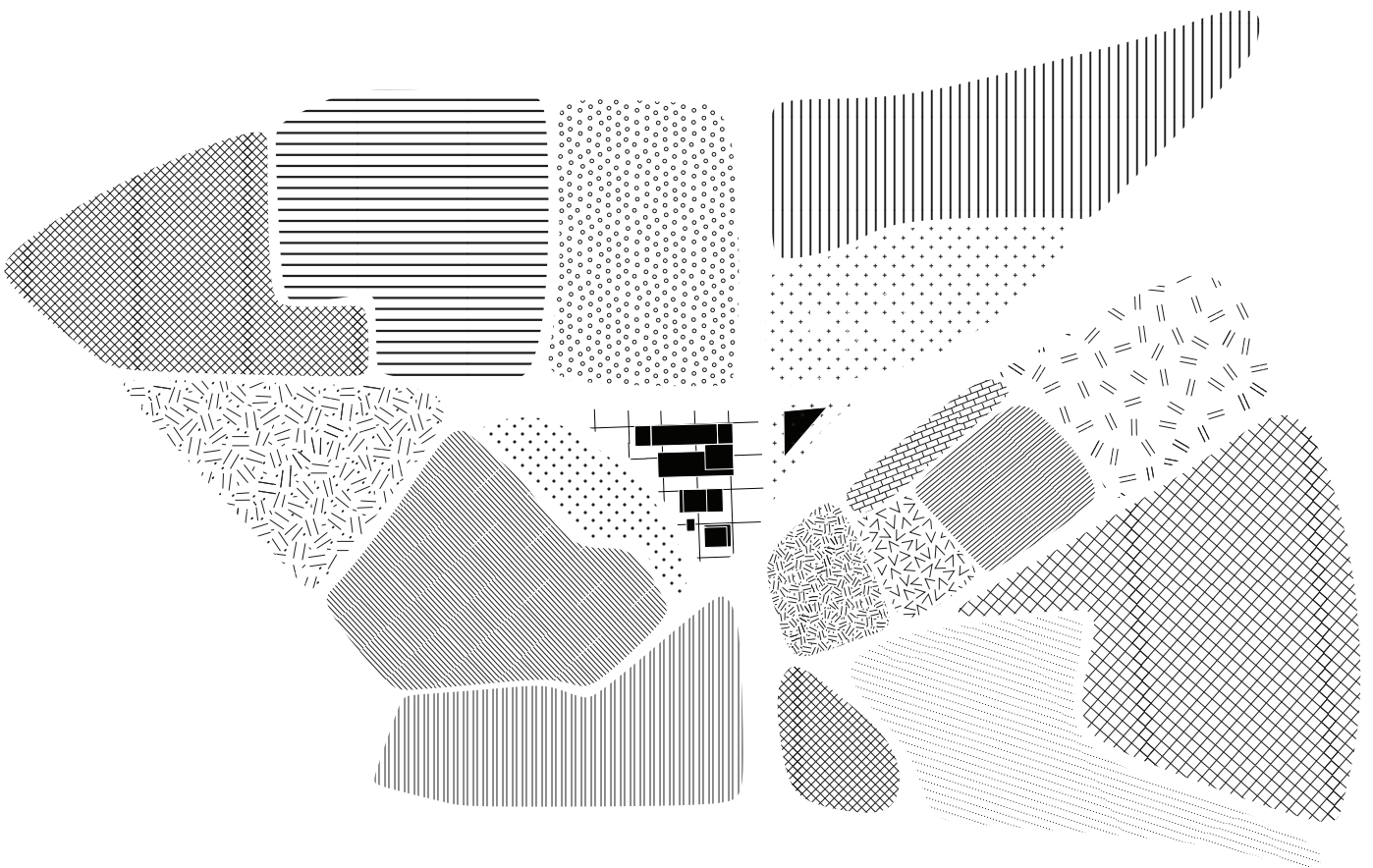


Ausserholligen VI, Bern Charta Arealentwicklung



Energie Wasser Bern
BLS

Aufgabe	Verfasser	Termine	Beurteilungsgremium
<p>Charta städtebauliches Vertiefungsstudium</p> <p>Ort: Ausserholligen, Bern</p> <p>Auftraggeber: Energie Wasser Bern Monbijoustrasse 11 3001 Bern</p> <p>BLS Genfergasse 11 3011 Bern</p>	<p>Kontur Projektmanagement AG Museumstrasse 10 Postfach 255 3000 Bern 6 Mitarbeit: Manuel Hutter, Tobias Ramser</p> <p>Nissen Wentzlaff Architekten BSA SIA AG St. Alban-Vorstadt 80 4052 Basel Mitarbeit: Daniel Wentzlaff, Michael Muellen, Barbara Koren, Matus Peklansky</p> <p>BRYUM Landschaftsarchitekten GmbH Breisacherstr. 89 4057 Basel Mitarbeit: Daniel Baur, Alexandra Kaufmann</p> <p>Rapp Trans AG Verkehrs-/ Logistikplaner Hochstrasse 100 4018 Basel Mitarbeit: Yves Gasser, Luciano Casutt</p>	<p>Städtebauliches Vertiefungsstudium 11/2018 – 07/2019</p> <p>Status Charta: Freigabe Beurteilungsgremium, 06/12/2019</p>	<p>Daniel Schafer CEO, Energie Wasser Bern</p> <p>Mark Werren Stadtplanungsamt, Bern</p> <p>Yves Schihin burkhalter sumi architekten, Zürich (Vorsitz)</p> <p>Roger Boltshauser Boltshauser Architekten AG, Zürich</p> <p>Mathis Güller Güller Güller architecture urbanisme, Rotterdam</p> <p>Simon Schöni extra Landschaftsarchitekten AG, Bern</p> <p>Matthias Reinhard Energie Wasser Bern (Ersatz), Bern</p> <p>Jürg Gerster BLS (Ersatz), Bern</p> <p>Jeanette Beck Stadtplanungsamt (Ersatz), Bern</p>

01	Einleitung	4
02	Ziele und Leitideen	6
03	Städtebauliches Konzept	8
04	Räumliche Prinzipien	10
05	ID Baufelder	30
06	ID Freiräume	40
07	Prinzipien Betrieb	54
08	Ausblick und Umsetzung	55
09	Genehmigung	56

Entwicklungsabsicht

Der Perimeter des Premium Entwicklungsschwerpunkt Ausserholligen weist innerhalb der Stadt und Agglomeration Bern eines der grössten Entwicklungs- und Flächenpotenziale auf und ist gemäss dem Stadtentwicklungskonzept der Stadt Bern (STEK 2016) ein potenzielles Verdichtungsgebiet.

Das Entwicklungsareal (nachfolgend Entwicklung Ausserholligen VI), das sich im Eigentum von Energie Wasser Bern (ewb) und der BLS Netz AG (BLS) befindet, stellt dabei ein zentrales Teilgebiet des ESP Ausserholligen dar. Energie Wasser Bern beabsichtigt bis im Jahr 2024 den Unternehmenshauptsitz aus dem Stadtzentrum auf ihren Teilbereich zu verlagern und den Rest ihres Grundstücks einer neuen Nutzung zuzuführen. BLS beabsichtigt, die heute auf ihrem Teilbereich vorhandenen bahnbetriebsnotwendigen Gebäude und Anlagen an einem anderen Standort zu konzentrieren und auf ihrem Grundstück neue Nutzungen zu ermöglichen.

Gemeinsam verfolgen die Stadt Bern und die Grundeigentümerinnen die Absicht, das Areal im Kontext des Entwicklungsschwerpunktes (ESP) Ausserholligen zeitnah zu einem dichten, gemischt genutzten und öffentlich zugänglichen Quartierbaustein mit Schwerpunkt Arbeitsnutzung («Werken und Denken») zu entwickeln und dazu die notwendigen Planungsinstrumente und Realisierungsvoraussetzungen zu schaffen.

Planungsprozess

Zur Klärung der städtebaulichen Möglichkeiten und Rahmenbedingungen wurde in den Jahren 2015 und 2016 für den Teilbereich ewb eine Testplanung mit einem breiten städtebaulichen Lösungsspektrum durchgeführt. Im Jahr 2018 haben ewb, die Stadt Bern und die BLS eine Planungsvereinbarung abgeschlossen. Der gemeinsam definierte Planungsablauf sieht ein Vorgehen in drei Phasen vor: Städtebauliche Vertiefung inkl. Narrativ, Planerlassverfahren (nach Art. 58 ff. BauG), Qualitätssicherung (Städtebau und Architektur).

Charta Arealentwicklung

Ziel und Zweck der Charta Arealentwicklung ist es, für die Grundeigentümerinnen und die Stadt Bern eine Grundlage für eine qualitätsvolle, ganzheitliche, resiliente und in Etappen realisierbare Arealentwicklung zu schaffen. Die Charta ist dazu als «Regiebuch» und «Navigationshilfe» für die künftige Entwicklung zu verstehen, wobei sie gleichzeitig einen Orientierungsrahmen für die Umsetzung von Einzelprojekten als auch die Grundlage für die notwendigen baurechtlichen Festsetzungen bildet. Die Charta umfasst die Ziele und Leitideen der Arealentwicklung

sowie die auf Basis der bisherigen Planungsarbeiten erarbeiteten räumlichen Prinzipien für das gesamte Areal und Bestimmungen (ID Karten) für die einzelnen Baufelder und Freiräume. Die räumlichen Prinzipien und die ID Karten bilden das «Regelwerk», um die beabsichtigte qualitätsvolle und strukturierte Entwicklung des Areals sicherzustellen.

Verbindlichkeit der Charta

Die Charta Arealentwicklung ist für ewb und BLS und für die Stadt Bern ein Steuerungsinstrument. Sie weist den Charakter eines informellen flexiblen, fortschreibungsfähigen Strategiedokuments auf. Ihre Wirkung entfaltet die Charta bei der weiteren räumlichen Gesamtentwicklung sowie der Projektierung und Realisierung der Baufelder und Freiräume in allen weiteren Planungsstufen und Planungsinstrumenten.

Die Charta stellt dabei als Konzept gewissermassen das «Regiebuch» dar, dessen Inhalte in der Überbauungsordnung in grundeigentümerverbindliche Vorgaben übersetzt (Planerlassverfahren nach Art. 58 ff. BauG) und bei den geplanten Qualitätssicherungsverfahren in konkreten Projekten umgesetzt werden.

Fortschreibungen und Abweichungen

Die Charta kann bei Bedarf im gegenseitigen Einvernehmen zwischen den Grundeigentümerinnen und der Stadt Bern fortgeschrieben und aufgrund neuer Erkenntnisse sowie den tatsächlichen Entwicklungen auf dem Areal und in den angrenzenden Gebieten angepasst werden.

Abweichungen von der Charta sind in begründeten Fällen möglich, wenn dies wesentlich geänderte Verhältnisse und neue Erkenntnisse erfordern oder wenn im Rahmen der Umsetzung städtebaulich gleichwertigen oder besseren Lösungen der Vorzug gegeben werden muss.

Narrativ

Als Ausgangspunkt für die weiteren Entwicklungsschritte wie Städtebau, Architektur und Programmierung wurden Narrativszenarien erarbeitet. Die Narrativszenarien formulieren potenzielle Nutzungen und Funktionen sowie verschiedene Atmosphären und Positionierungen. Angestrebt wird ein offener, belebter und gemischtgenutzter Quartierbaustein mit öffentlichen und gemeinschaftlichen Nutzungen. Entstehen soll ein neues attraktives Stück Stadt, in dem der Hauptsitz von ewb zwar ein zentrales Element, aber nur eine von mehreren unterschiedlichen Funktionen darstellt. ewb wird damit ein Teil des Quartiers.

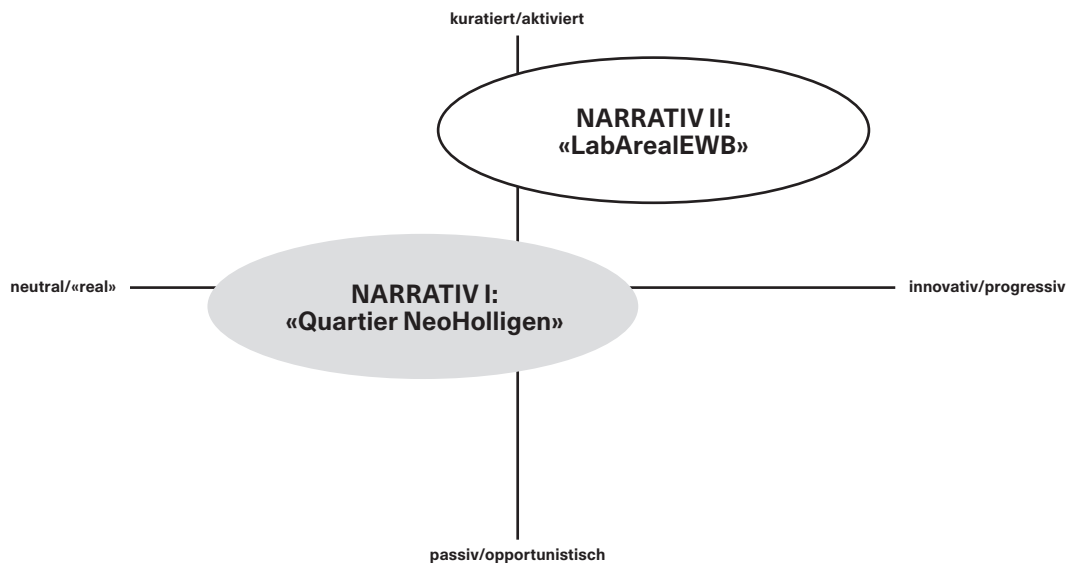
Zwei unterschiedliche Narrativszenarien – «Quartier NeoHolligen» und «LabArealEWB» – wurden als Bandbreite für den Entwicklungsprozess ausgearbeitet.

Als eines der ersten Kernelemente des neuen Ausserholligen entsteht das «Quartier NeoHolligen» als für sich selbst funktionierende Destination und ein neues Stück Stadt. Das «Quartier NeoHolligen» vereint mehrere attraktive Nutzungen und Inhalte zu einem stimmigen Ensemble, ohne

es dabei zu überzeichnen oder überzuinszenieren. Die Nutzungen sind dabei eher pragmatisch und gestatten eine strategische und inhaltliche Flexibilität. Im Vordergrund stehen eine gute städtebauliche Lösung, gute Mobilitätsaspekte und Wegeführungen sowie die Vernetzung mit den bestehenden und zukünftigen Arealen und Destinationen in Ausserholligen.

«LabArealEWB» ist ein neuartiger Stadtteil und damit einer der Kerne eines erneuerten Holligen. «LabArealEWB» vereint neben ewb andere innovative und aussergewöhnliche Player an einem Ort. Experiment, «Machen», flexibles Arbeiten und Leben stehen für einen Ankerpunkt des neuen Holligen. Natürlich ist auch «LabArealEWB» angereichert mit klassischen Nutzungen wie Wohnen – die aber auch neu gedacht werden.

Als Zielbild für die Arealentwicklung stellt das Narrativszenario «Quartier NeoHolligen» den Ausgangszustand dar, wobei die Möglichkeit für eine Entwicklung in Richtung «LabArealEWB» offen gehalten wird.



Nutzungsdisposition

Die auf dem Areal vorgesehenen Nutzungen beinhalten neben dem Hauptsitz und dem Technischen Zentrum von ewb weitere Büronutzungen, Gewerbe und New Industry, Wohnen, Retail und Gastronomie sowie ein noch zu definierendes Kulturelement (Kleinbühne, Kunstraum o. ä.). Einen wesentlichen Bestandteil des Narrativs stellen substanzielle Flächen für Co-Working-Spaces von ewb sowie von weiteren (öffentlichen) Nutzern dar. Um die gewünschte Belegung des Quartierbausteins zu erreichen, werden Erdgeschossnutzungen teilweise aktiv bewirtschaftet. Das heisst, das Areal ist zu einem gewissen Grad zu kuratieren bzw. zu programmieren.

Entwicklungsmotor

Das Entwicklungsareal hat innerhalb des dynamischen ESP Ausserholligen und für die Stadtentwicklung generell eine strategische Bedeutung. Das Vorhaben soll als Katalysator weitere Entwicklungen anstossen. Aufgrund seiner zentralen Stellung im ESP Perimeter kommt dem Areal eine Zentrumsfunktion und die Rolle eines städtebaulichen Scharniers und Bindeglieds für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr («Mobilitätshub») zu. Dementsprechend ist der neue Quartierbaustein gut angebunden, öffentlich zugänglich und durchlässig.

Struktur

Ziel ist es, einen klar strukturierten Quartierbaustein zu realisieren. Die differenzierten Freiräume sind klar zu definieren. Die Höhenentwicklung der Gebäude führt zu einer beabsichtigten Sichtbarkeit.

Identität

Das Areal soll als eigenständiger und unverwechselbarer Quartierbaustein wahrgenommen werden. Die Nutzungsdurchmischung von Gewerbe, Dienstleistung, Wohnen, Verkauf und Gastronomie, die Schaffung von räumlichen Qualitäten im Gebäudeinneren wie auch im Freiraum tragen zu seiner Identitätsbildung bei.

Standortentwicklung ewb Holligen

ewb beabsichtigt auf dem Areal den neuen Unternehmenshauptsitz zu realisieren und die Büroarbeitsplätze unter einem Dach mit den betrieblichen Arbeitsplätzen zu zentralisieren und zu verbinden. Es soll eine zukunftsgerichtete Arbeitswelt mit einem integrierten Logistikzentrum für ewb umgesetzt werden. Die handwerklich-technischen Arbeiten von ewb sollen ungehindert weiterbetrieben werden können.

Nachhaltige Entwicklung

Das Areal soll ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltig entwickelt werden. Neben einem zu erzielenden wirtschaftlichen und sozialen Mehrwert soll die Arealentwicklung möglichst umweltschonend erfolgen. Eine kompakte, ressourceneffiziente Bauweise der Gebäude und energieeffiziente sowie einfache künftige Anlagen („Cleantech“ und „LowTech“) tragen zu schlanken Lösungen und einem optimierten Energiebedarf bzw. minimalen CO₂-Emissionen (min. Zielwerte SIA MB 2040 Effizienzpfad Energie) bei gleichzeitig zukunftsfähigem Komfort (sommerlicher Komfort durch geschickte Klimadaption) bei. Die Potenziale für eine naturnahe Gestaltung des Areals – insbesondere unversiegelte Flächen, Grünbereiche, Pflanzungen von Bäumen, Sträuchern, Hecken u.a. sowie Ausnutzung von Dach- oder Vertikalf Flächen für extensive Begrünung und Retention – sollen ausgeschöpft werden.

Wirtschaftlichkeit

Um eine wirtschaftliche und beständige Entwicklung sicherzustellen sind finanzielle Belange bereits in frühen Projektphasen zu beachten. Eine hohe Bebauungsdichte und eine hohe Lebensdauer der Gebäude tragen zur Gesamtwirtschaftlichkeit bei.

Mobilität und Erschliessung

Die Mobilität soll möglichst klimaneutral erfolgen. Die Mobilitätsbedürfnisse der neuen BewohnerInnen und Arbeitnehmenden auf dem Areal werden entsprechend primär mit dem öffentlichen und dem Fuss- und Velo-Verkehr abgedeckt. Für die Anlieferung und den Werkverkehr bestehen ausreichend Kapazitäten.

Smart City

Die Arealentwicklung trägt soweit möglich zur Umsetzung eines Smart City Quartiers Ausserholligen bei. Smart City meint die Vernetzung durch Informationstechnologien zur ressourcenschonenden Steigerung der Lebensqualität.

Kontext

Das Umfeld des Areals ist von Infrastrukturbauten geprägt. Mit den Bahntrassees im Norden, Osten, Süden und dem Autobahnviadukt im Osten durchqueren hochfrequentierte Verkehrsträger auf einer Höhe von 3 bis 8 m den Stadtraum. Für den Fuss- und Veloverkehr wirken sie als schwer überwindbare Barrieren. Auf Fussgängerebene ist eine übergeordnete Orientierung kaum möglich, wichtige benachbarte Freiräume wie der Europaplatz oder die Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus (Weyerli) sind räumlich voneinander getrennt.

Mit der Definition des kantonalen «Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Ausserholligen» und des «Chantier Ausserholligen» im «Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2016» der Stadt Bern wurde eine Entwicklung eingeleitet, die aus dem weiteren Umfeld unter Einbezug des Areals einen attraktiven Stadtteil formen soll. Stadträumliche Defizite sollen im Zuge der Neubebauungen kompensiert und die Freiräume aufgewertet werden. Die Bebauungsdichte widerspiegelt die Bedeutung des ESP für die zukünftige Entwicklung der Stadt Bern. Der räumlich fragmentierte Kontext des ESP ist eine Herausforderung für die Planung, da etablierte Muster und Typologien der klassischen Kernstadt kaum übertragbar sind.

Die angestrebte Entwicklung hat bereits eingesetzt: Mit der projektierten Standortkonzentration der Berner Fachhochschule (BFH) am Standort Weyermannshaus Ost und den nord-westlich gelegenen Wohnbebauungen wird sich die Bebauungs- und Nutzungsdichte im Umfeld erhöhen, mit der potenziellen Verlegung der Haltestelle Stöckacker und der Unterführung in Richtung Weyerli werden die Personenströme neu geleitet. Die Fussgängerfrequenz wird markant zunehmen. Qualitativ hochwertige Freiräume mit Aufenthaltsqualität und intuitiv lesbaren, vernetzten Stadtstrukturen müssen dafür noch geschaffen werden.

Das Areal nimmt in dieser Entwicklung eine Schlüsselrolle ein. Zwischen Europaplatz und Haltestelle Europaplatz Nord (Stöckacker) gelegen, vernetzt es mehrere Verkehrsträger miteinander und ist wichtiges Scharnier zwischen den angrenzenden Entwicklungsgebieten. Als Hochhausstandort (siehe Hochhauskonzept Stadt Bern) muss es mit einer angestrebten Dichte von rund 1.6–1.8 (bezogen auf das Areal) auch für die eigenen NutzerInnen attraktive Arbeits- und Lebensräume bereitstellen.

Aufgabenstellung

In diesem Zusammenhang betrachtet, zeigt sich die Aufgabenstellung in mehreren Facetten:

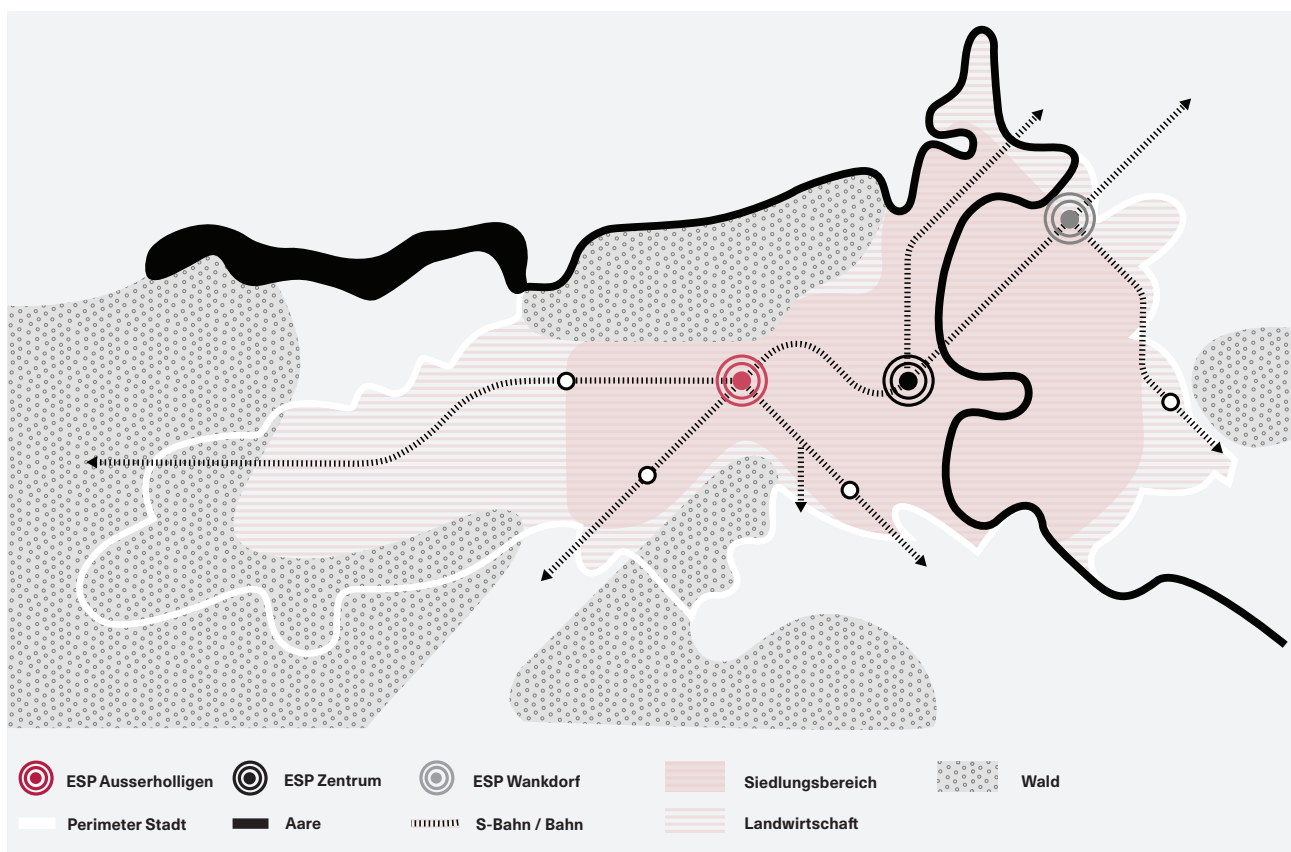
- Auslöser ist die Absicht von ewb, ihre Dienstleistungen in einem Gebäude an diesem Standort zusammenzuziehen.
- Der Flächenbedarf von ewb deckt mit 37'000 m² (inkl. Bestand) nur etwa 50% des Flächenpotentials des Standortes. Über den aktuellen Bedarf von ewb hinaus ist ein Bebauungsmuster zu entwickeln, das mit der angestrebten Dichte nachhaltige, attraktive Stadtstrukturen bietet, die auch von kommenden Generationen neu genutzt oder teilerneuert werden können. Die hohen Immissionsbelastungen durch Autobahn und Bahn sind zu berücksichtigen.
- Auf Grund ihrer zentralen Lage im ESP übernehmen die Freiräume und Stadtstrukturen zudem eine wichtige Funktion bei der Verknüpfung der angrenzenden Quartiere. So ist beispielsweise die attraktive Anbindung des Fachhochschulcampus an den Europaplatz über das Areal nicht nur für die Hochschule, sondern auch für die erfolgreiche Umsetzung des ESP-Programms von entscheidender Bedeutung.

Städtebauliche Idee

Ausgangspunkt ist die Anknüpfung des Areals an die angrenzenden Verkehrsträger und Nachbarparzellen sowie die Eingliederung in das Fuss- und Veloroutennetz der Stadt Bern. Das Süd-Nordgefälle von der Unterführung Europaplatz bis zur Unterführung Stöckacker von rund 7 m kann mit einem gleichmässig abfallenden Terrain rollstuhlgängig überwunden werden. Der Terrainverlauf nähert sich somit wieder dem ursprünglichen, natürlichen Gefälle an. Konzeptionell betrachtet verbindet diese Ebene auch innerhalb des Areals alle Teile miteinander. Auch der Bereich unter dem Autobahnviadukt und das Areal der BLS werden bewusst als Teil des gleichen räumlichen Kontinuums verstanden.

Mit der Ausbildung der einheitlichen Stadtebene wird die Voraussetzung für eine räumlich vielfältige Verknüpfung der angrenzenden Quartiere geschaffen. An die Stelle einer linearen Bewegung tritt ein Muster aus Gassen, Haupt- und Nebenwegen, Nischen und Plätzen, das verschiedene Wegeführungen zulässt und zum Verweilen einlädt.

Alle Hauseingänge liegen auf dieser Stadtebene. Die BewohnerInnen des Areals,



Entwicklungsschwerpunkte in Bern nach STEK 2016

die Erwerbstätigen und PassantInnen sollen sich auf ihr bewegen. Belebung, Sehen und Gesehen werden, gute Orientierung und Kommunikation sind wichtige Voraussetzungen für Sozialkontrolle und das Sicherheitsgefühl, das als Basis eines lebendigen Quartiers wichtig ist. Die durchlässigen Erdgeschosszonen mit mehreren Eingängen leisten dabei einen wesentlichen Beitrag, die sorgfältige Auswahl des Angebots und das bewusste Bespielen der Erdgeschossnutzungen sind wichtiger Bestandteil des Konzeptes.

Das Muster aus Wegen und Gassen wird jeweils vom Sockelteil der Bauten gezeichnet. Mit zwei bis vier hohen Geschossen bleiben die Sockelbauten im Massstab des Quartiers und der Strassenräume. Auch vom obersten Geschoss kann man Personen auf der Strasse noch persönlich identifizieren.

Die höheren Gebäude mit Fernwirkung steigen aus diesen Sockeln auf. Ihr Fussabdruck wurde auf die Nutzungsanforderungen abgestimmt, in der Höhenentwicklung ist eine Staffelung vorgesehen: Beginnend mit dem ersten Gebäude am Europa- platz steigen sie in der Höhe nach Norden an. Die Gebäude reagieren damit auf die Fernwirkung im weiteren städtischen Kontext und vermeiden die gegenseitige Beschattung.

Die Gliederung in Sockelbauten und Hochpunkte widerspiegelt das Nutzungskonzept von ewb: Basierend auf den bereits vorhandenen Dienstleistungen rund um die Energieversorgung ist ein «Cleantec-Cluster» angedacht, der in den Erdgeschosszonen flexible Raumangebote z.B. für Einzelhandel, Gastronomie, Werkstätten oder Arbeitsräume schafft. In den oberen Geschossen bieten die Sockelbauten Flächen für kommunikationsorientierte Arbeitswelten. Die Hochbauten beherbergen Wohnungnutzungen und/oder ergänzende Dienstleistungsflächen.

In seiner Geometrie ist das Bebauungsmuster bewusst einfach gehalten: an die wichtige Nord-Südachse neben dem Autobahnviadukt gliedern sich rechtwinklig Werkgassen und Zeilenbauten an. Für die Formulierung der Identität im grösseren Kontext sind die innere Kohärenz und Disziplin in der Geometrie wichtige Voraussetzungen. Nur so wird der zukünftige ewb-Cluster im vorhandenen Patchwork aus Verkehrsträgern und unterschiedlichen Bebauungsmustern als Stadtbaustein wahrgenommen und kann identitätsstiftend wirken. Das geometrisch einfache Grundmuster aus weitgehend rechteckigen Baufeldern kann sich bei Ersatz oder Umbau einzelner Bauten auch für zukünftige Anforderungen erneuern.

041	Perimeter
042	Topografie
043	Baufelder/-linien
044	Bautypologie, Volumen, Proportionen
045	Art und Mass der Nutzung
046	Freiraum
047	Mobilität, Erschliessung
048	Nachhaltigkeit, Energie, Klima
049	Etappierung

Lage im Entwicklungsschwerpunkt Ausserholligen

- Der ESP Ausserholligen ist einer der drei Entwicklungsschwerpunkte der Stadt Bern nach dem STEK 2016. Er hat zentrale Bedeutung für die übergeordnete Entwicklung der Stadt Bern.
- Der ESP Ausserholligen ist eine «Stadt-collage» aus unterschiedlichen Fragmenten und Inseln.
- Die Areale von ewb und BLS sind die zentrale Insel des ESP.
- Die Fläche des Areals ist kompakt im Hinblick auf die Entwicklung als eigenständiger Quartierbaustein.
- Aus einer ausgeprägten, baulichen Höhenentwicklung, eindeutiger Struktur und starken Aussenraumbezügen erwächst seine Quartieridentität.

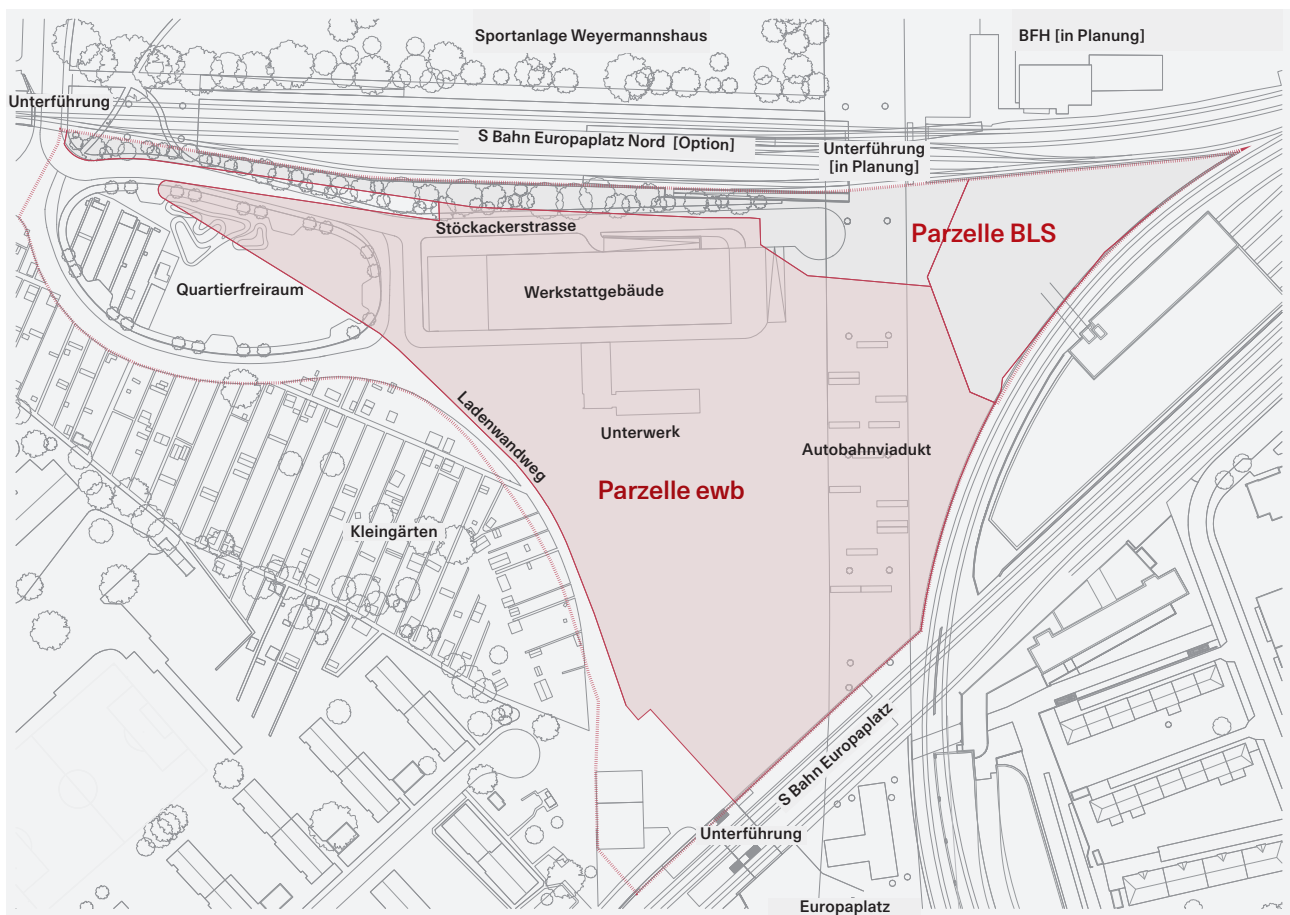
Perimetergrenzen Charta

- Je nach Themenfeld können unterschiedliche Betrachtungsperimeter eingenommen werden. Eine Vielzahl von Herausforderungen für die Entwicklung der einzelnen Bereiche des ESP sind nur im Kontext lösbar.
- Der hier definierte Perimeter der Charta umfasst die Parzellen der ewb, Teile der BLS Parzelle sowie städtische Flächen an der Westseite der Parzellen.
- Im Norden, Osten und Süden wird der Perimeter durch die bestehenden Bahnlinien begrenzt.

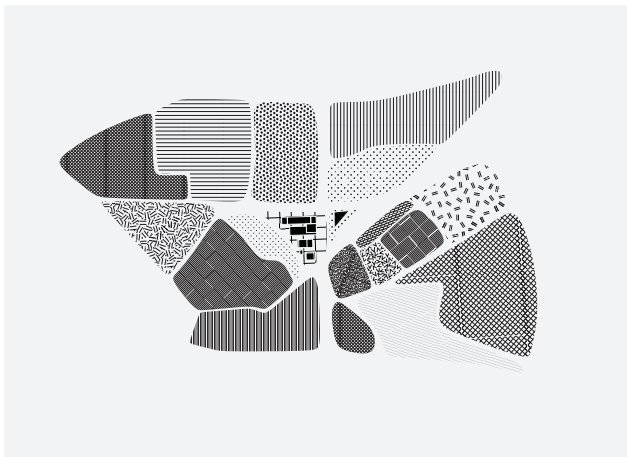
- Im Westen entlang des Ladenwandwegs, im Bereich des Übergangs Ladenwandweg/Stöckackerstrasse sowie Ladenwandweg/Fuss- und Veloverkehrsachse und Europaplatzverbindung werden städtische Flächen in den Perimeter der Charta integriert.

Übergeordnete Flächen im Perimeter

- Im Bereich Ladenwandweg/Stöckackerstrasse soll ein parzellenübergreifender Quartierfreiraum entwickelt werden. Der Verlauf des Ladenwandwegs wird dazu entlang der Hangkante vorgeschlagen. Siehe dazu auch die Erkenntnisse aus dem «Nutzungs- und Entwicklungskonzept (NEK) Freiraum Ausserholligen Mitte» zur angrenzenden Kleingartenanlage und zum Areal des Schulhauses Stöckacker.
- Der Ladenwandweg soll als bestehende Fuss- und Veloverkehrsachse gestärkt und nach Westen und Nordwesten aufgewertet und vergrössert werden.
- Der Übergang von Europaplatz/Ladenwandweg/Fuss- und Veloverkehrsachse soll zu einen Ankommensplatz aufgeweitet werden.
- Die Unterführung des Bahndamms nach Norden soll entsprechend der Dimension und Wertigkeit der Fuss- und Veloverkehrsachse unter dem Autobahnviadukt entwickelt werden.



Perimetergrenze Charta / Parzellen ewb + BLS



Stadtcollage ESP Ausserholligen

Konstantes Gefälle / horizontale Verkehrsträger

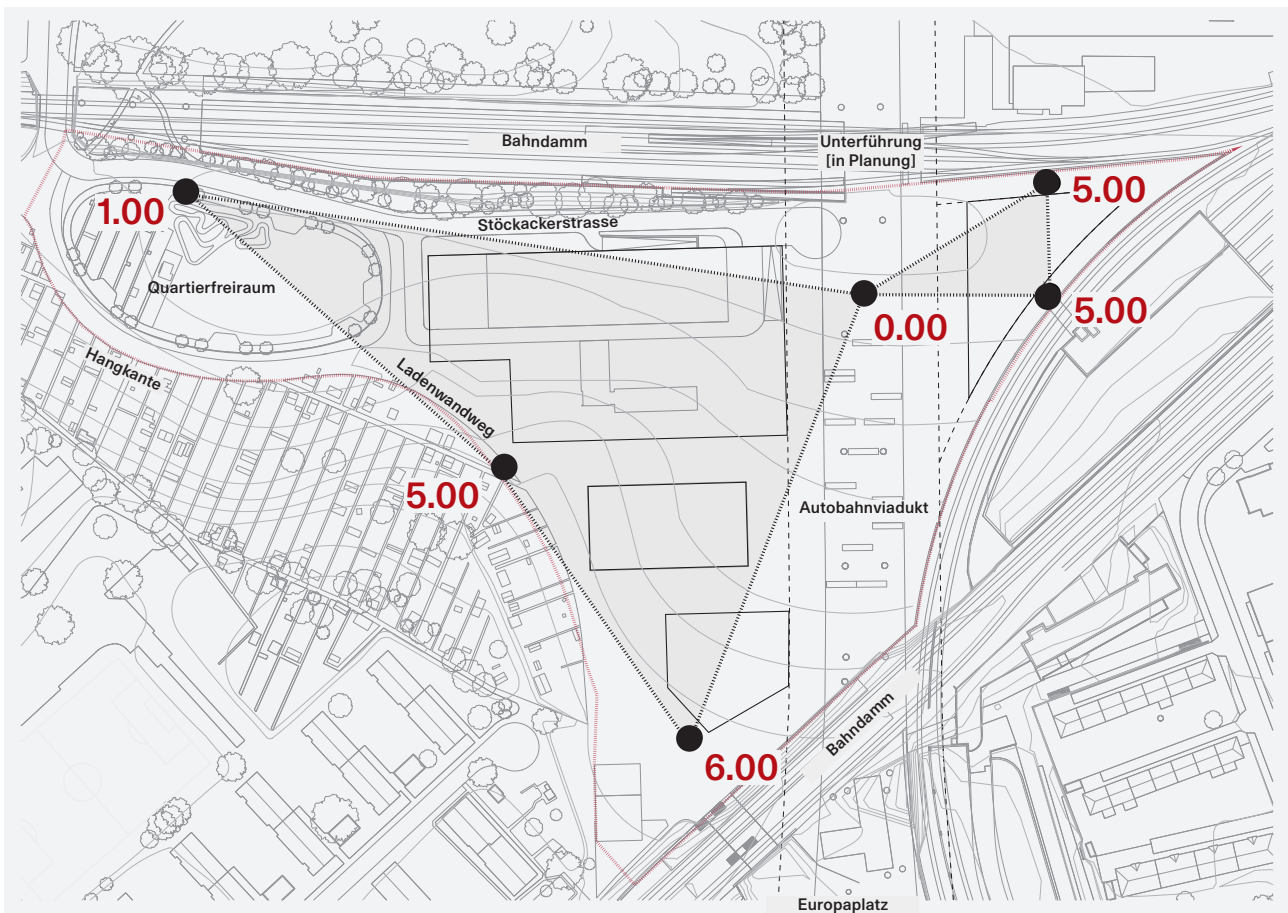
- Ein Richtung Nord-Nordost abfallender Geländeverlauf prägt die Topografie des Areals.
- Aktuell dominieren Rampen, Treppen, Ebenenversprünge und Tiefhöfe das Bild des Areals.
- Für die zukünftige Nutzung des Areals wird schrittweise ein natürlicher Geländeverlauf erzeugt.
- Eine Topografie mit weitgehend konstanten Gefälle wird angestrebt. Sie bildet einen starken, identitätsstiftenden Kontrast zu den horizontalen Verkehrsträgern von Autobahnviadukt und Bahndämmen.

Referenz-Terrainverlauf

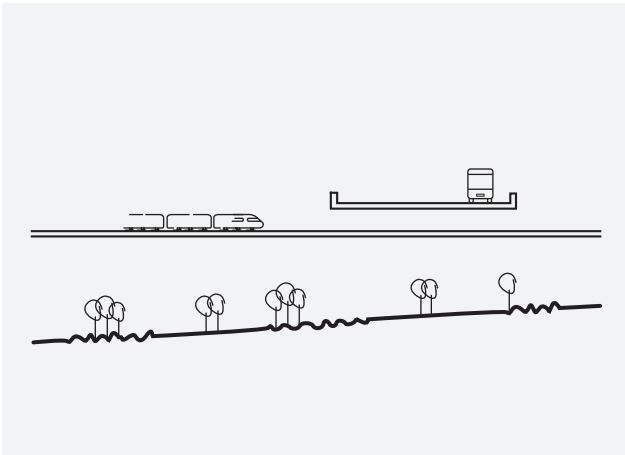
- Ein Referenz-Terrainverlauf ist festgelegt.
- Darin sind auch die Anschlusshöhen Fuss- und Veloverkehrsachse, Ladenwandweg, Stöckackerstrasse festgelegt.
- Der Referenz-Terrainverlauf ist weitgehend einzuhalten.
- Die Gebäudehöhe wird vom Schnittpunkt der Fassade mit dem Referenzterrain oder dem tiefergelegten Terrain gemessen.
- Die Trauflinien werden als Minimal und Maximalmass ab dem Referenzniveau «0» = 545.0 m ü. M. festgelegt.

Einbindung in die Topografie

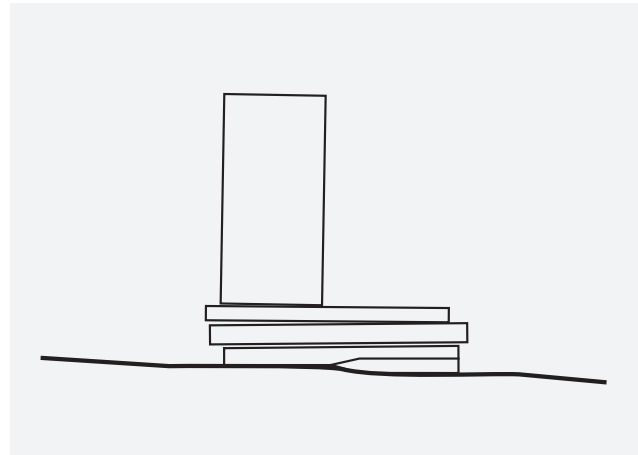
- Die Bauten und Aussenanlagen sind in den Geländeverlauf einzubinden.
- Nutzungen und Eingänge sind auf verschiedenen Ebenen und Seiten zu ermöglichen.
- Aufböschungen oder Abgrabungen sind bis maximal 120 cm abweichend vom Terrainverlauf zulässig.
- Ein Durchfliessen des Terrainverlaufs im EG wird als eine Möglichkeit des Umgangs mit Sockelzone und kontinuierlichem Gefälle gesehen.



Referenz Terrainverlauf



konstantes Gefälle / horizontale Verkehrsträger



Einbindung der Bebauung in die Topografie

Baufelder

- Die Bebauungsbereiche sind durch vier Baufelder A, B, C und D definiert.
- Die Baufelder sind bewusst grösser gehalten als die zulässige Geschossfläche, um Gestaltungsspielräume zu ermöglichen.

Anordnung Baufelder

- Die Baufeldgrösse wächst nach Norden hin an, die Durchlässigkeit nimmt nach Süden zu.
- Zwei Achsen verbinden von Nord nach Süd entlang der Autobahnbrücke und des Ladenwandwegs. Sie laufen an der Südspitze des Areals zusammen und führen gemeinsam weiter Richtung Europaplatz.
- Dazwischen öffnet sich von Ost nach West das Areal über fünf Wegeverbindungen: die Stöckackerstrasse, die interne Logistik- und Werkstattstrasse der ewb, die beiden Werkgassen und die Fuss- und Veloverkehrsachse im Süden.
- Die Teilung der Baufelder B und C ist verschiebbar. Von zentraler Bedeutung ist dabei eine städtebaulich überzeugende Durchwegung des Areals. In diesem Zusammenhang sind alternative Geometrien für die Sockel denkbar.
- Das Baufeld D spannt sich zwischen Autobahnviadukt und Bahntrasse auf und schliesst das Areal nach Osten hin ab.
- Eine Zusammenlegung von Baufeldern wird ausgeschlossen.
- Verbindungen zwischen den Baufeldern, respektive Gebäuden erfolgen über die Freiräume der Erdgeschossenebene, Passarellen sind nicht erwünscht.

Bebauungstyp Baufelder

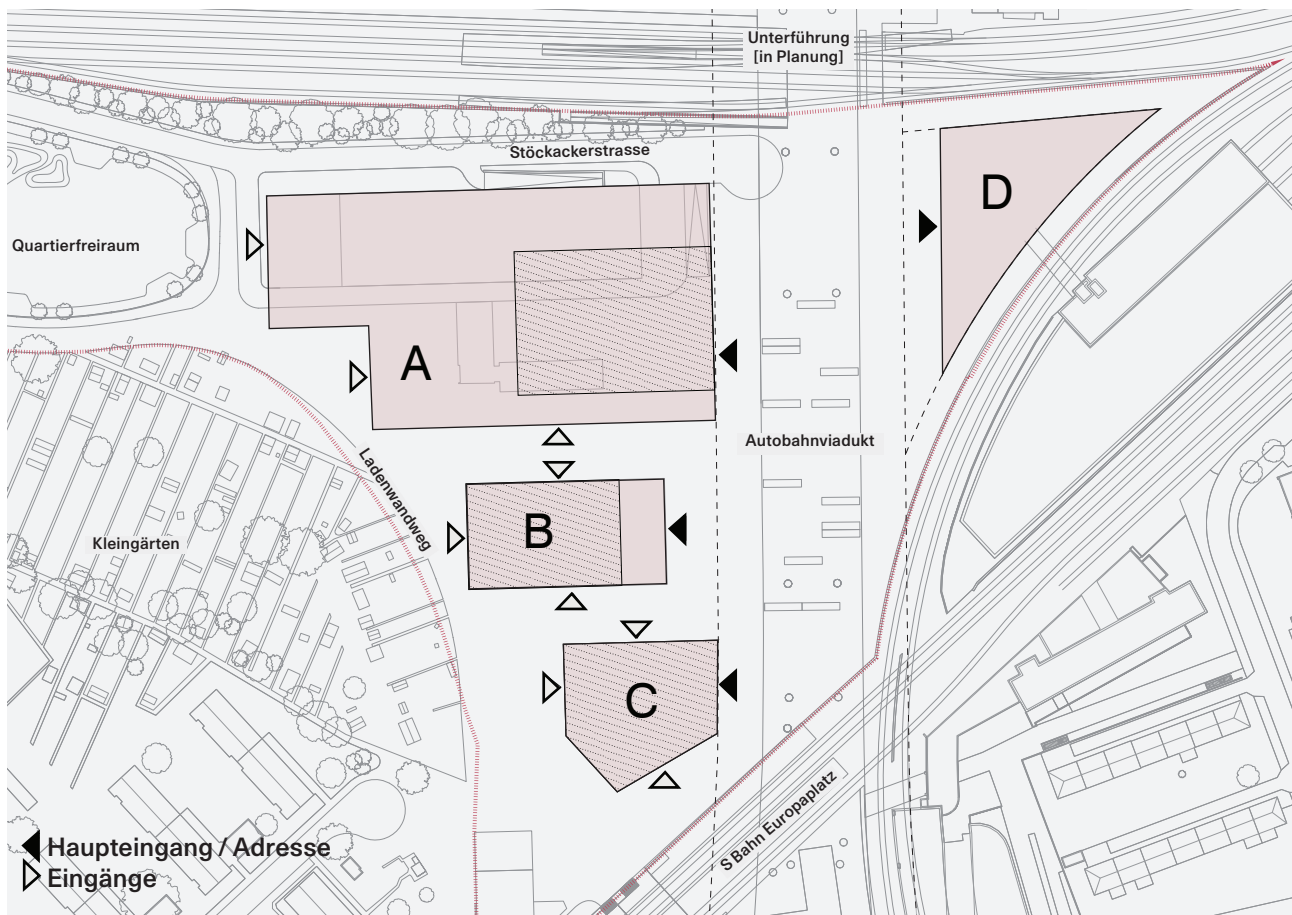
- Die Baufelder A, B und C gliedern sich jeweils in zwei Teile: Sockel und Hochbau.
- Der Bereich zur Positionierung der Hochbauten auf dem Sockel ist definiert.
- Auf dem Baufeld D sollen, bezugnehmend auf die umgebende Bebauung, insbesondere auf die projektierten Neubauten des Campus BFH, Bauten unter der Hochhausgrenze realisiert werden. Die dominierenden Gebäudekanten beziehen sich auf die begrenzenden Verkehrsachsen.

ID Baufelder

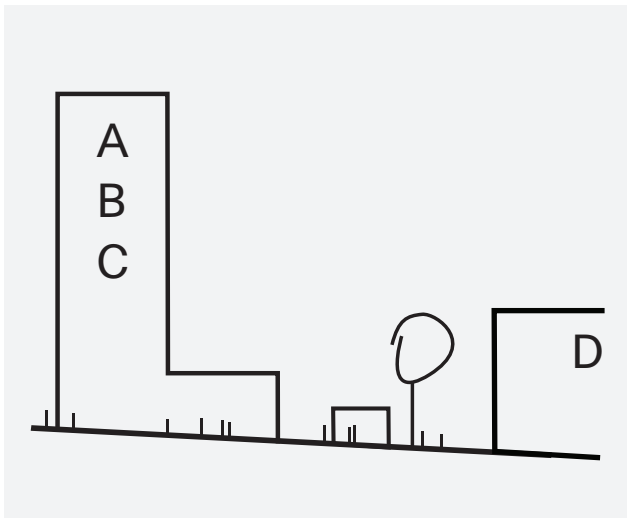
- Primär sollen die Hochbauten eine gemeinsame städtebauliche Identität aufweisen.
- Die Bebauungen der einzelnen Baufelder sollen dabei einen jeweils unterschiedlichen architektonischen Ausdruck haben.
- Charakteristik und Entwicklungsparameter der einzelnen Baufelder sind in den ID Baufeld Karten zusammengestellt.

Baulinien

- Baulinien entlang der Bahn und Autobahn sind einzuhalten.
- Die Fläche der Verbindung Europaplatz zur Fuss- und Veloverkehrsachse ist ausgewiesen.
- Die Baulinie entlang des Ladenwandwegs ist neu zu bewerten.
- Weitere Baulinien werden nicht definiert.



Baufelder mit Zugängen / Baulinien



Bebauungstypen Baufelder

Hochhaus mit Sockel am Hang / Block Baufeld D

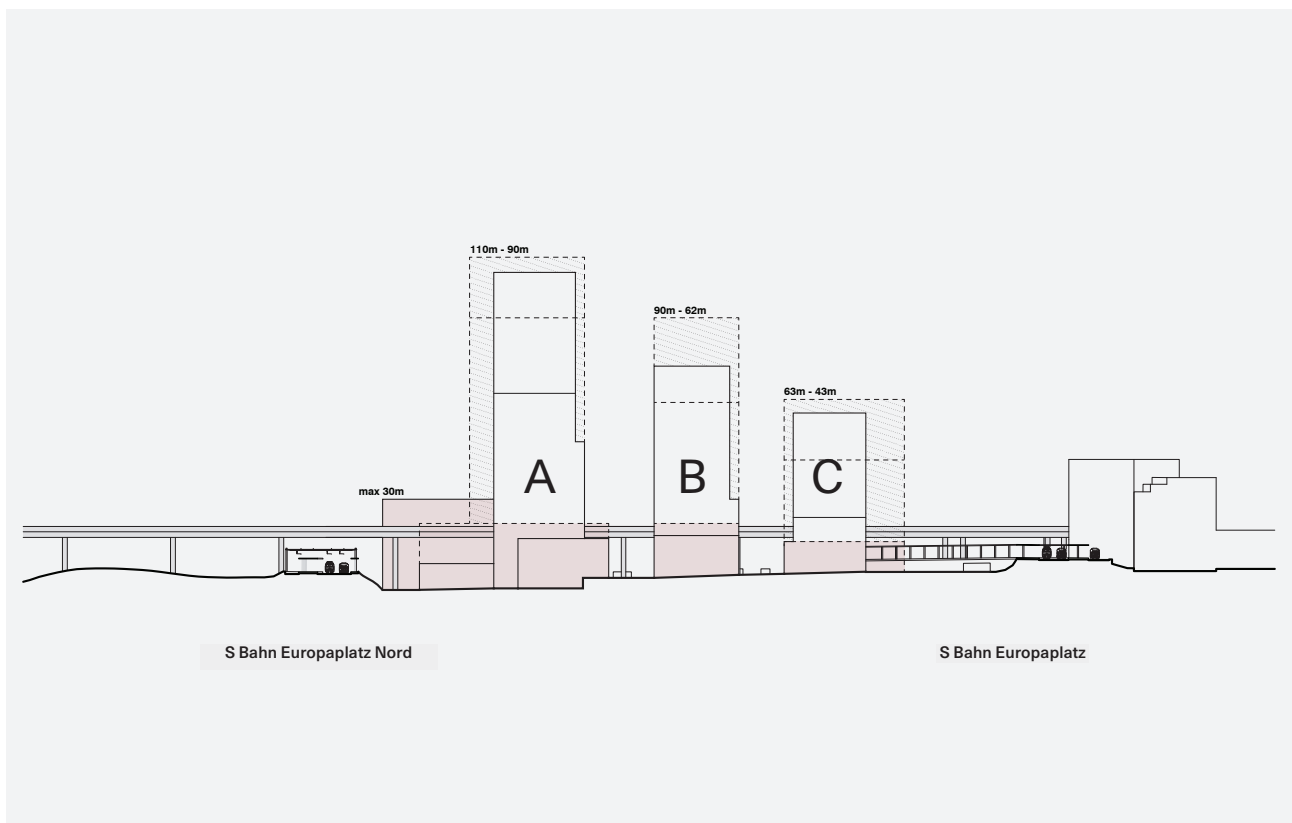
- Westlich der Autobahn soll ein Hochhauscluster als städtebaulicher Akzent im Stadtgefüge Berns entwickelt werden.
- Die Bebauung der Baufelder A, B und C folgt der gleichen Bausteintypologie, dem «Hochhaus mit Sockel am Hang».
- Form und Verhältnis von Hochhaus zu Sockel können innerhalb der definierten Spielregeln verschiedenartig entwickelt werden.
- Östlich der Autobahn orientiert sich die Bebauung des Baufelds D am Campus BFH und dem angrenzenden Quartier.

Höhenentwicklung

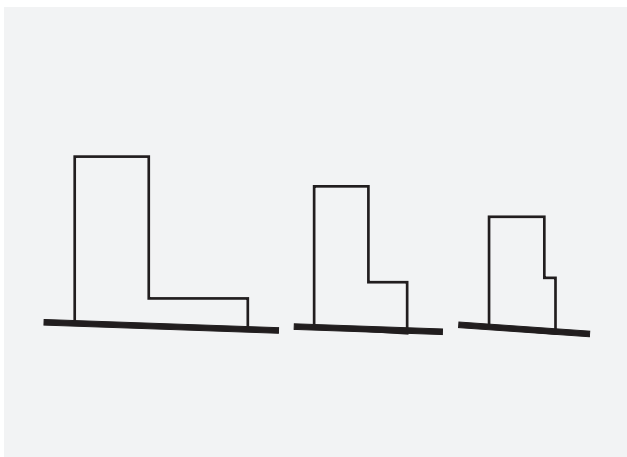
- Für die Hochbauten und Sockel werden jeweils minimale und maximale Höhen vorgegeben.
- Die Hochbauten staffeln sich in der Höhenentwicklung zueinander Richtung Europaplatz und nach Westen zum Quartier ab.
- Der südliche Baustein soll sich bereits in der Höhe klar gegen die Bebauung am Europaplatz abheben.
- Die Höhenentwicklung wird in Abhängigkeit zu den Nachbarhöhen definiert. Differenzen betragen mindestens 12 m zwischen den Baufeldern B und C, sowie mindestens 20 m zwischen den Baufeldern A und B.
- Die Hochhäuser sollen die spezifischen Anforderungen bezüglich Schlankheit (Relation zwischen Bauhöhe und gemitteltem Fussabdruck) erfüllen. «Die Schlankheit wird als ein zentraler Indikator zur Eingliederung des Hochhauses in relevante «Horizonte», gesehen» (regionales Hochhauskonzept Bern).
- Zusätzlich sind für Dienstleistungsnutzungen flexible Grundrisse mit grossen zusammenhängenden Flächenzuschnitten erwünscht. Alternative Kernstellungen sind für die Hochhausentwicklung nachgefragt.
- Für die mittlere Geschossfläche des Baufelds A haben sich 800–1000 m² als bevorzugtes Mass für Dienstleistungsnutzungen erwiesen.

Höhenintervalle für Hochhaus, Sockel, Kleinbauten

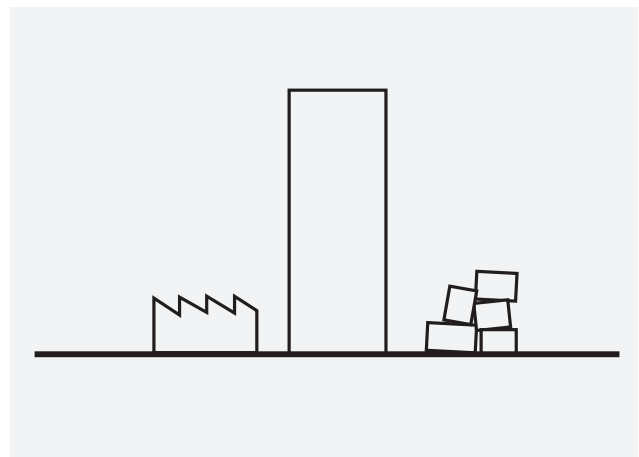
- In den ID Karten wird der Spielraum für Höhen, Flächen, Volumen und Proportionen für die einzelnen Baufelder definiert.
- Für die Sockelgeschosse werden Minimal- und Maximalhöhen definiert sowie eine minimale Geschossfläche.
- Für die Türme werden Minimal- und Maximalhöhen mit jeweils entsprechenden Maximalvolumen definiert. Die sich innerhalb des Höhenintervalls ergebenden Volumen werden interpoliert.
- Kleinbauten sind Teil des Freiraums, sie sollen eine Höhe von maximal 5 m aufweisen; siehe auch «046 Freiraum».



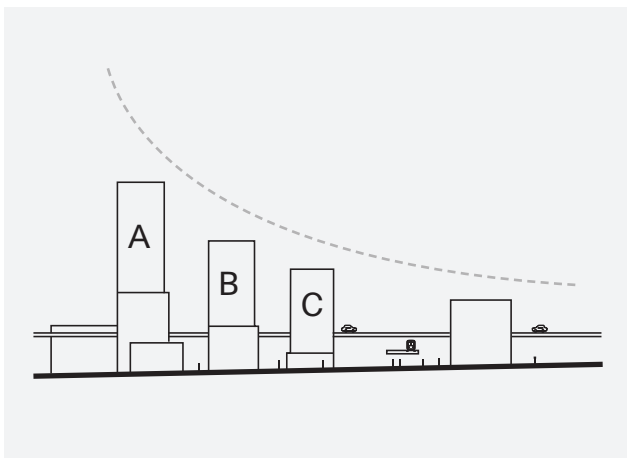
Höhenentwicklung



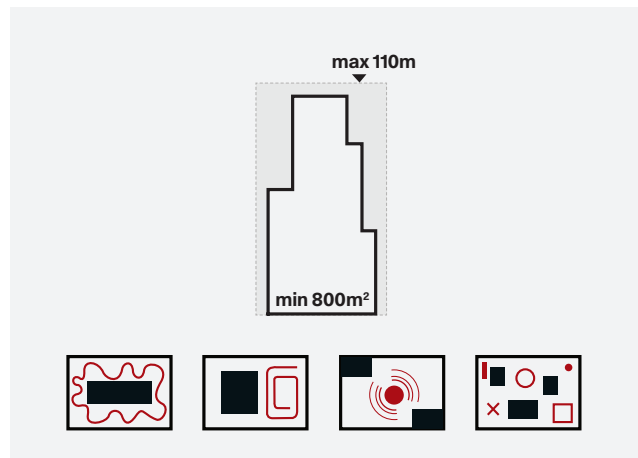
Variable Typologie



High Invest / Low Invest



Höhenentwicklung



Hochhaus ewb, Fussabdruck + Höhe

Mass der baulichen Nutzung

- Innerhalb des Areals sind gesamthaft ca. 70'000 m² GfO realisierbar. (Vertiefungsstudie: 66'000 m²; Max: 74'000 m²)
- Das Mass der Nutzung wird pro Baufeld festgelegt.
- Innerhalb der Baufelder wird dabei in Sockel- und Hochbau unterschieden.
- Ein Übertrag der Flächen von Sockel und Turm ist nur in begründeten Fällen möglich.
- Das Mass der Nutzung wird jeweils in den «ID Baufeldern» definiert.

Art der Nutzung: Hochbauten

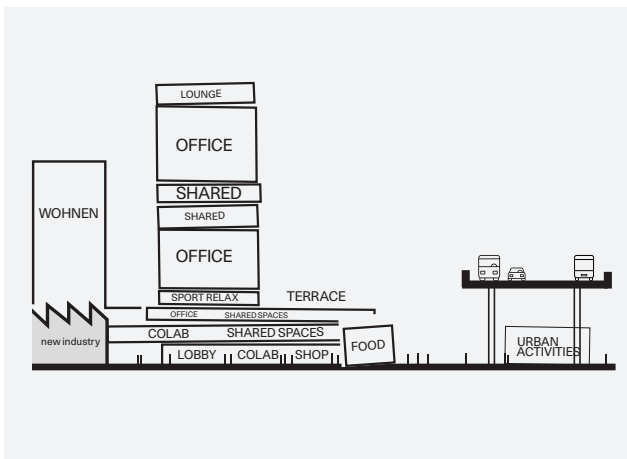
- Es soll ein Werkplatz der Zukunft, eine produktive Stadt mit einem Nutzungsmix aus Dienstleistungen, Gewerbe, New Industry, Wohnen, Gastronomie, Handel, Publikumsnutzungen, Kultur entstehen.
- Die Atmosphäre «offen und unkompliziert», steigert sich von den entwickelten Narrativen «Quartier NeoHolligen» zu «LabArealEWB», siehe «02 Ziele und Leitideen / Narrativ».
- Die Hochbauten müssen gesamthaft auf das Areal gesehen einen Mindestwohnanteil von 25 % der Geschossfläche erfüllen.
- Die Dächer der Sockelbauten sollen, sofern sie nicht als Grünflächen definiert, gemeinschaftlich oder öffentlich genutzt werden.
- Technische Anlagen sind weitgehend in die Gebäudekubatur zu integrieren.

Art der Nutzung: Kleinbauten

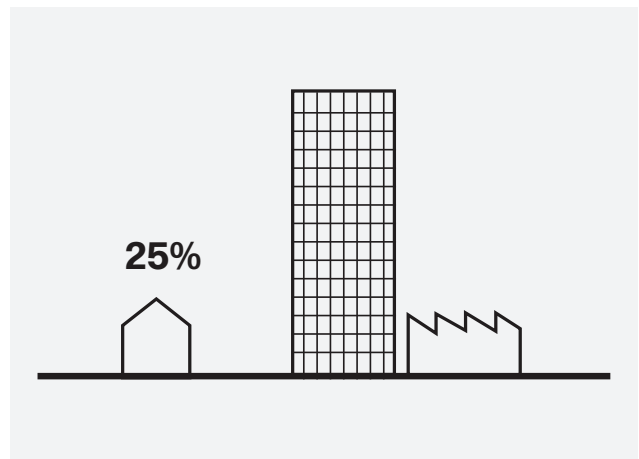
- Kleinbauten werden in Zusammenhang mit der Freiraumgestaltung an strategisch definierten Orten platziert und sollen niederschwellige, öffentlichkeitswirksame Nutzungen enthalten.
- In den Bereichen unter der Brücke sind sie vorgegeben. Ankunftsplatz und Quartierfreiraum sind - vorbehaltlich der Abstimmung mit dem Fuss- und Veloverkehr - Möglichkeitsräume für Kleinbauten.
- Eine Realisierung soll in Etappen im Gleichgang mit den Baufeldern erfolgen.
- Mit dem Baugesuch ist auch ein Nutzungskonzept für die Kleinbauten einzureichen.

Verknüpfung Aussenraum und Erdgeschosszonen

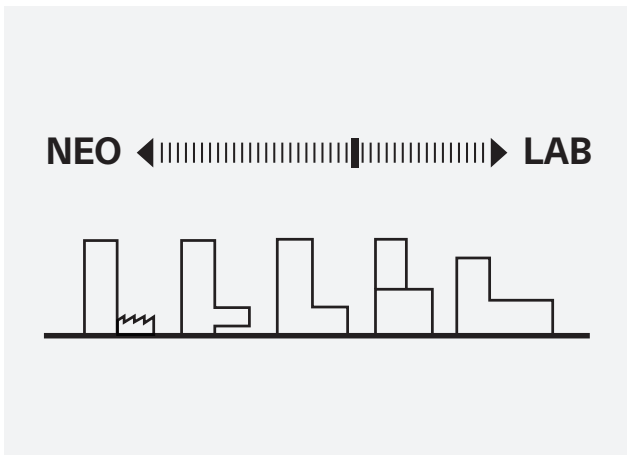
- Die einheitliche Stadtebene schafft die Voraussetzung für räumlich vielfältige Verknüpfungen.
- Durchlässige Erdgeschosszonen mit mehreren Eingängen leisten dabei einen wesentlichen Beitrag, die sorgfältige Auswahl des Angebots und das bewusste Bespielen der Erdgeschosse sind wichtige Bestandteile des Konzeptes.
- Mehrheitlich sollen kleinteilige Gewerbe und Dienstleistungsnutzungen als EG Nutzungen etabliert werden.
- Mindestens zum Teil müssen EG Nutzungen kuratiert und subventioniert werden, um attraktive Interaktion mit den Aussenräumen generieren zu können.
- Die Sockelbauten orientieren sich zum Aussenraum. Sie ermöglichen durch ihre begrenzte Höhenentwicklung und Fassadengestaltung Interaktion mit diesem.
- Die Anordnung der Nutzungseinheiten ist so zu wählen, dass eine Vielzahl an Zugängen gewährleistet wird.
- Haupteingänge und Adressbildung sind an der Fuss- und Veloverkehrsachse Autobahnviadukt definiert, siehe «043 Baufelder».
- Für die Erdgeschosse wird eine minimale Geschosshöhe von 5 m brutto auf mindestens 60 % der Erdgeschossfläche festgelegt.



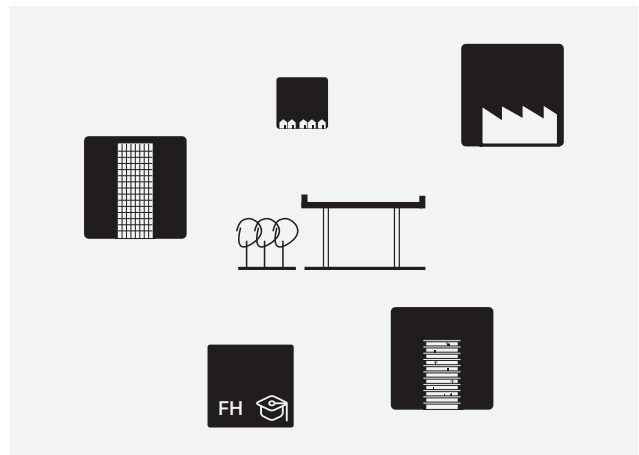
Nutzungsmix



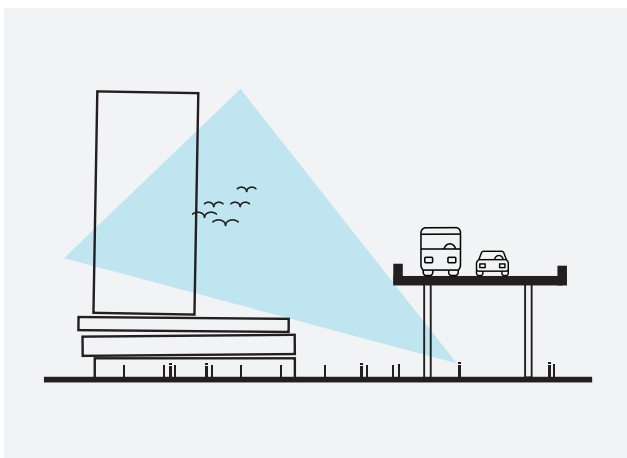
Produktive Stadt mit Wohnanteil von min. 25 %



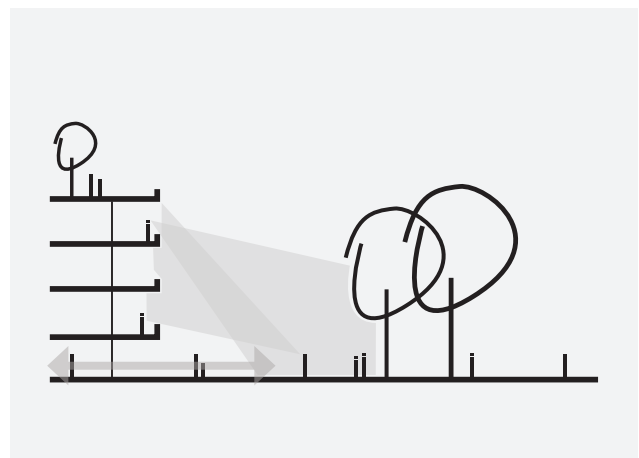
Implikation Narrativ



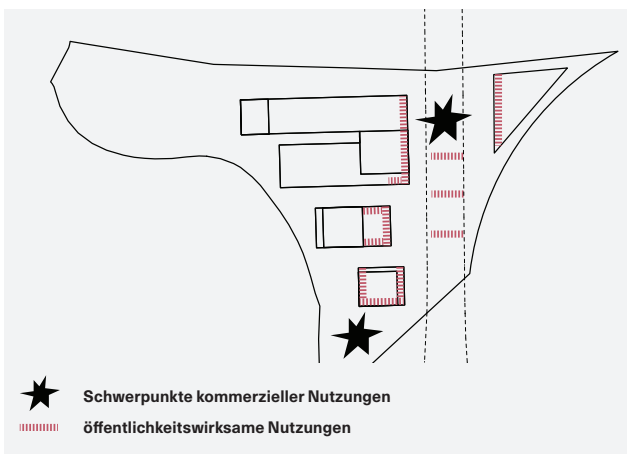
Nutzungspotenzial Aussenraum



Öffnung Brückenraum



Bezug zum Aussenraum: EG Nutzungen / Sockel



EG-Nutzungen

Freiraumqualität

- Die Parzellen von ewb + BLS binden sich über den Freiraum in die Stadt- und Quartierstrukturen ein.
- Der Freiraum hat einen öffentlichen Charakter und gewährleistet durch eine angemessene Belegung soziale Sicherheit.
- Der Freiraum ist Träger der sozialen und kulturellen Integration.
- Den grössten Freiraum des Areals bildet der Brückenraum.
- Die Arealentwicklung schafft neuen Freiraum.

Freiraumgrösse

- Der Freiraumbedarf, der durch die Bebauung der Parzellen von ewb / BLS und dem vorgesehenen Nutzungsmix notwendig wird, ist grösser als die zur Verfügung stehende Freiraumfläche dieser Parzellen.
- Ein Teil des Freiraumbedarfs ist deshalb ausserhalb der Parzellen von ewb / BLS, aber innerhalb des Perimeters der Charta bereitzustellen. Ggf. ist die Positionierung der Flächen im weiteren Kontext zu betrachten.

Freiraumtypen

- Der Freiraum weist 6 typologische Ausprägungen auf, sie werden in den ID Aussenraumtypen genauer definiert.

Brückenraum

- Quartierrelevante Fuss- und Veloverkehrsachsen verlaufen mehrheitlich beidseits der Brücke und werden für die Unterführung der Bahngleise in die zentrale Achse zurückgeführt.
- Innovations- und Gewerbefreiraum befinden sich unter der Brücke.
- Er ist Identitäts- und Orientierungsraum.
- Gebäude und Gebäudevorplätze mit EG-Bespielung sind angelagert.
- Eine Piazza weitet den Brückenraum an zentraler Stelle vor dem Baufeld B auf.
- Das zurückversetzte Baufeld D vergrössert den Freiraum vor der nördlichen Unterführung.

Werkgassen / Binnenräume

- Die Werkgassen sind Kommunikations- und Arbeitsraum.
- Das Gebäude-Innenleben soll aus ihnen sichtbar werden.
- Sie sind öffentliche Querverbindung und Durchwegung für das Areal.

Quartierfreiräume

- Der Ladenwandweg ist eine städtisch übergeordnete Fuss- und Veloverkehrsachse.

- Er bildet die Schnittstelle zwischen umliegendem Quartier und Areal.
- Quartierorientierte Nutzungen sind angelagert.

Ankunftsplatz

- Der Ankunftsplatz ist ein städtischer Platz.
- Er bietet Orientierung und verteilt die Pendlerströme.
- Eine städtische Adresse zum Quartier Stöckacker wird gebildet.

Stöckackerstrasse

- Die Stöckackerstrasse ist Anlieferungs- und Erschliessungsstrasse für alle Verkehrsträger.
- Die Zufahrt zu den Einstellhallen Bestand und Neu wird über sie gewährleistet.
- Sie dient motorisiertem Verkehr, Taxis und als «Kiss + Ride» Punkt.
- Als wichtige Fuss- und Veloverkehrsverbindung sind sichere Voraussetzungen (z.B. Tottoir) und ausreichend Möglichkeiten für (öffentliche) Veloabstellanlagen vorzusehen.

Grünräume

- Die Grünräume bilden Bausteine der ökologischen Vernetzungskorridore der Stadt Bern.
- Sie stellen einen Grünfilter zwischen Bahnfeld und dem Areal dar.

Kleinbauten

- Kleinbauten werden als gewerbliche Büro- und Werkstätten genutzt, welche vornehmlich (aber nicht ausschliesslich) einen Bezug zu Energie und Mobilität haben.
- Sie sind mobil oder in Leichtbauweise erstellt.

Dachgestaltung

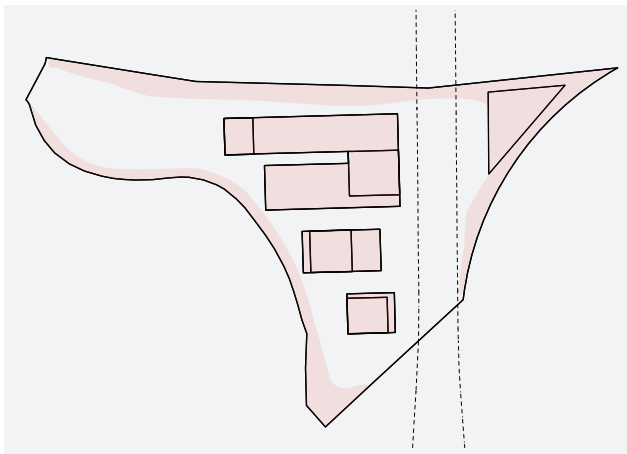
- Die Dächer dienen als Potentialflächen für naturnahe Lebensräume.
- Die Dächer sind soweit möglich als begrünte Retentionsdächer auszugestalten.
- Es sind einzelne, begehbare Flächen als Dachterrassen nutzbar.

Kennzahlen

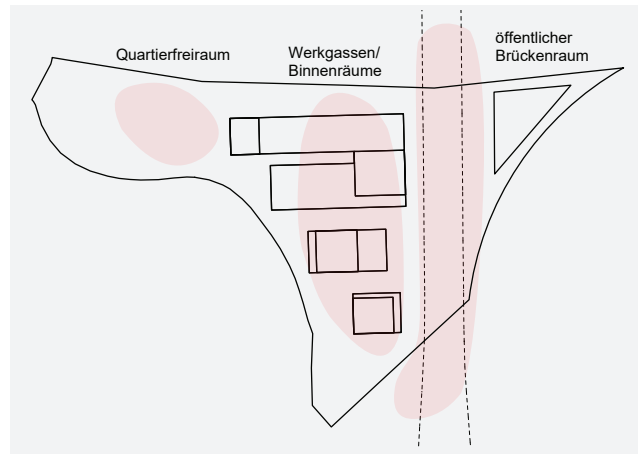
- Es sind 15 % naturnahe Lebensräume gemäss Biodiversitätskonzept Bern berücksichtigt.
- Der Grünflächenanteil beträgt 15%.
- Grössere Spielflächen gemäss Bauverordnung Kanton Bern (vorgeschrieben sind 600 m²) können im Quartierfreiraum umgesetzt werden.



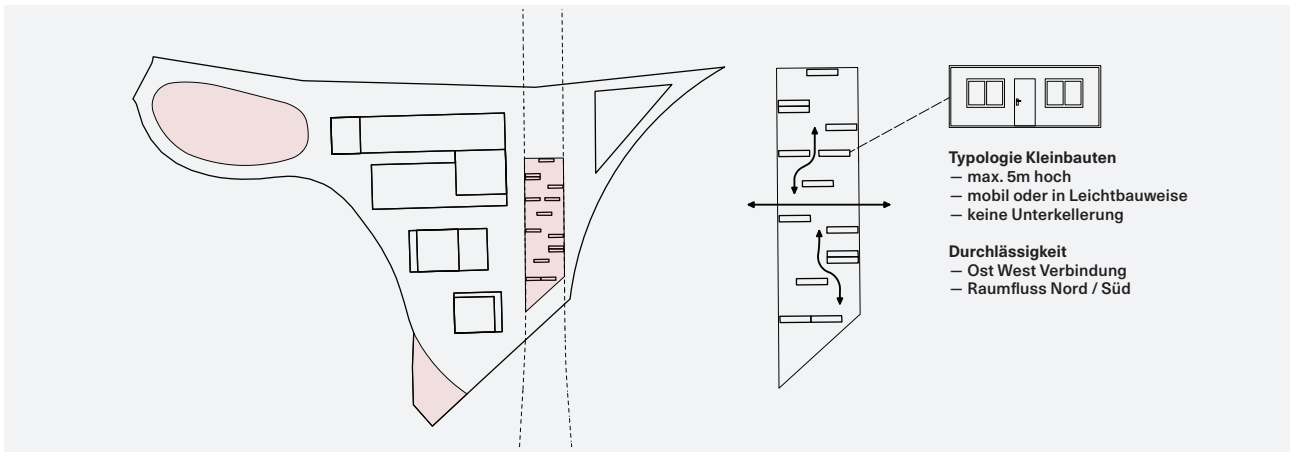
Freiräume als Träger der sozialen und kulturellen Integration



Prinzip mögliche Anordnung ökologische Flächen



übergeordnete Freiraumtypologien



Quartierfreiraum, Ankunftsplatz, Brückenraum und Prinzip Kleinbauten

Einordnung

- Das Areal ist hervorragend mit dem öffentlichen und dem Fuss- und Velo-Verkehr erschlossen.
- Der Ausbau der Infrastruktur zum Mobilitätshub mit mehreren S-Bahnstationen (neue Haltestelle Europaplatz Nord bei möglicher Verschiebung Haltestelle Stöckackerstrasse) steigert die Erreichbarkeit des Standortes bedeutend. Das Areal erbringt damit Mobilitätsfunktionen für den gesamten ESP Ausserholligen und wird zur wichtigsten Drehscheibe des Personenverkehrs in Bern West.
- Viele Personen beleben das Areal besonders zu Pendler- aber auch in Randzeiten.
- Der Flächenbedarf für Verkehrsräume wächst entsprechend, u.a. für Publikumsanlagen als Bahnzugang, Fussgängerwege mit Aufenthaltsfunktion, Velorouten sowie Abstellflächen für 2-Räder und Angebote der Mikromobilität.
- Das Areal bleibt weiterhin wichtiger Stützpunkt für Werksdienstleistungen zur Energie- und Wasserversorgung (ewb) und der Bahntechnik (BLS). Eine effiziente Zu- und Wegfahrt für den betriebsnotwendigen Strassenverkehr muss dafür gewährleistet sein.

Fuss- und Veloverkehr

- Die Erschliessung erfolgt von der Unterführung Europaplatz, von der Unterführung des Bahndamms im Norden und über den Ladenwandweg.
- Der Fuss- und Veloverkehr wird auf der neuen Hauptverbindung in Nord-Süd-Richtung beidseitig neben dem Brückenraum geführt.
- Direkte und attraktive Fuss- und Veloverbindungen werden bereitgestellt. Die Velohauptachsen als Nord-Süd-Verbindungen werden baulich abgetrennt. Mischverkehrsflächen sind auf den primären Achsen möglichst zu vermeiden (Trennung Fuss- und Veloverkehr).
- Die Werkgassen bieten neben den primären Fuss- und Veloverkehrsachsen entlang des Autobahnviadukts attraktive und sichere Verknüpfungen über das Areal zu Ladenwandweg und Europaplatz.
- Eine Ost-West Verknüpfungen wird zusätzlich auch als primäre Veloverbindung ohne bauliche Abtrennung realisiert.
- Als Option bleibt eine direkte, geradlinige Verbindung unter dem Bahndamm hindurch zum Europaplatz für den Fuss- und Veloverkehr möglich.
- Zwei öffentliche Velostationen sind am südlichen und nördlichen Eingangstor optional vorzusehen.

öv

- S-Bahn Anbindungen erfolgen über die Haltestelle Europaplatz und die potenzielle Haltestelle Europaplatz Nord.
- Tram- und Busanschluss bietet der Europaplatz.
- Eine mögliche Buslinie hat ihre Zufahrt über die Stöckackerstrasse, eine Wendemöglichkeit mit Haltekanten kann im Westen des Areals vorgesehen werden.

MIV

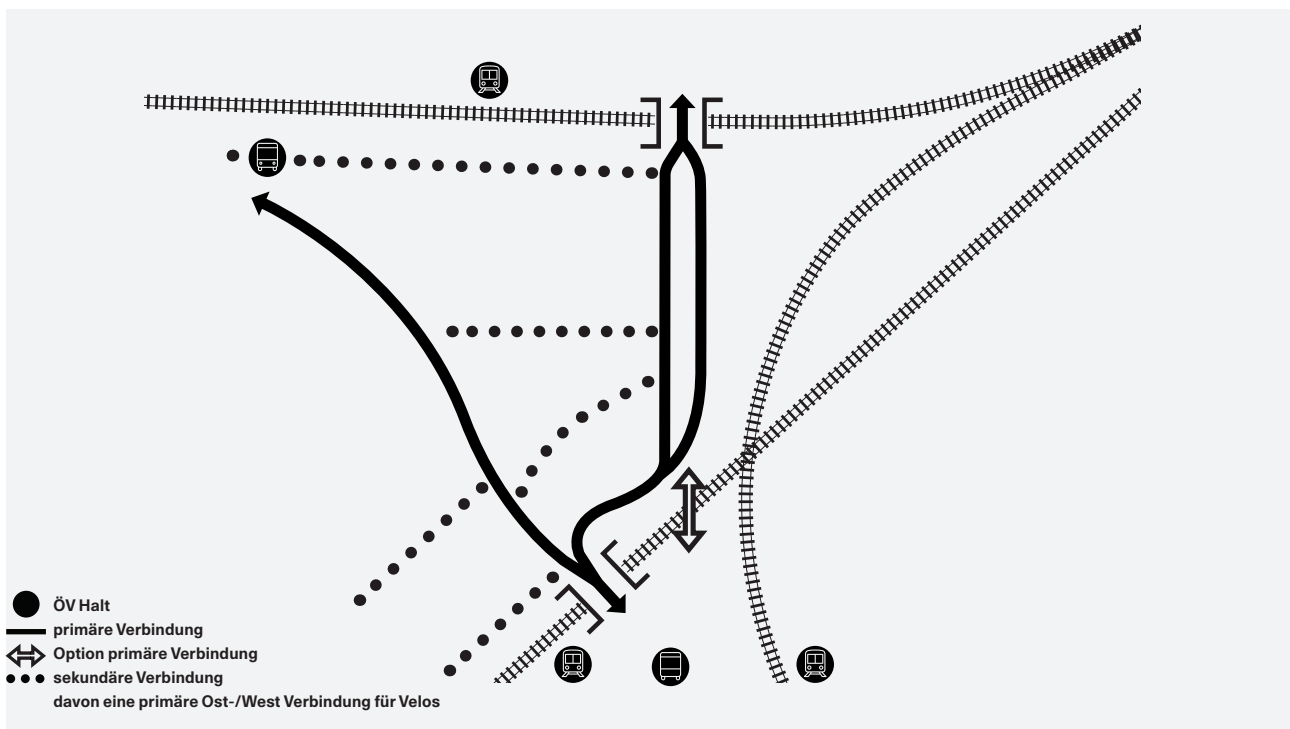
- Das maximale, strassenseitige Fahrtenaufkommen über alle Baufelder (Bestand und Neubau) beträgt 2170 Motorfahrzeuge pro durchschnittlichem Werktag, inklusive Wirtschaftsverkehr. Die Fahrtenerzeugung des Areals erlaubt einen maximalen Anteil von 15 % der Wege, die mit privaten MIV zurückgelegt werden. Betrieblich notwendige Anlieferung und MIV-Fahrten für die bestehenden Gewerbe- und Werkbetriebe sind davon ausgenommen.
- Die Infrastruktur für Autoeinstellhallen wird, nur soweit nötig und wirtschaftlich sinnvoll, neu erstellt. Leerstände in Parkhäusern der Umgebung werden einbezogen.
- Zufahrt MIV und Anlieferung erfolgt über die Stöckackerstrasse von Nord-West.
- Ein- und Aussteigezonen werden oberirdisch, die Parkierung wird unterirdisch realisiert.
- Die Erschliessung MIV erfolgt bis zur Wendeschleife Stöckackerstrasse.

Logistik

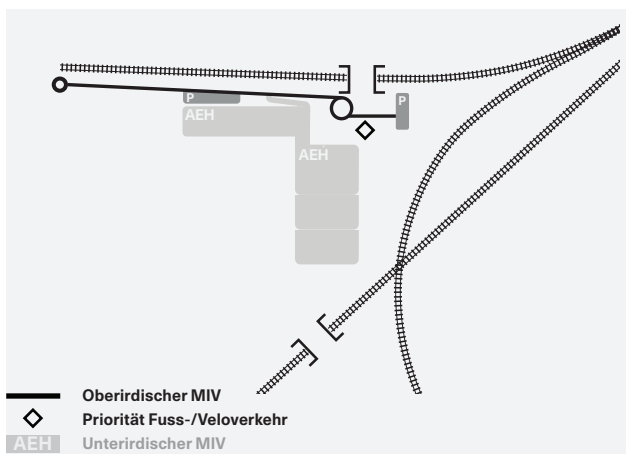
- Eine oberirdische Ver- und Entsorgung der Kleinlogistik wird als Belebung des Freiraums bewusst favorisiert. Die Konflikte mit dem Fuss- und Veloverkehr sind soweit möglich zu vermeiden.
- Die Kleinlogistik erfolgt über die Werkgassen direkt an die neuen Gebäudeadressen. Eine zeitliche Entzerrung mit den Publikumsströmen muss berücksichtigt werden.
- Die Ausfahrt über den Ladenwandweg kann als Möglichkeit im Sinne eines seltenen Ereignisses und bei Gewährleistung der Verkehrssicherheit geprüft werden.
- Die Ver- und Entsorgung von Grossgütern erfolgt für die Baufelder A-C unterirdisch von einem im Nordwesten zu bildenden Anknüpfungspunkt an eine unterirdische Logistikverbindung; siehe auch Betriebslogistik. Baufeld D wird gesamthaft oberirdisch erschlossen.
- Die zentrale Entsorgung über Unterflur-Container ist abhängig von Anzahl Wohnungen zu berücksichtigen.

Betriebslogistik

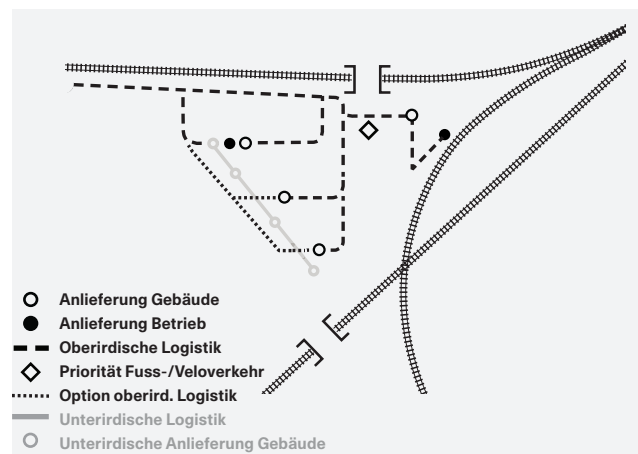
- Im nördlichen Bebauungsbereich befinden sich Werkfunktionen von ewb und BLS, welche fortbestehen sollen. Eine Zu- und Wegfahrt mit ausreichender Manövrierfläche und Andockrampen für grosse Lastfahrzeuge muss gewährleistet sein.
- Am Baufeld D entlang der Süd-Ostfassade erfolgt vereinzelte Anlieferung für das Bahnbetriebswerk östlich der Gleise.
- Im Baufeld A besteht eine Trafostation und der Werkstattbetrieb der ewb mit Service- und Logistikfahrten zum Netzunterhalt.
- Für den Werkbetrieb von ewb besteht eine detaillierte Studie zu den Warenflüssen.
- Es bestehen Variantenüberlegungen, die die Synergie der Werkstattlogistik ewb und der Grossgüter Ver- und Entsorgung der neuen Gebäude auf den Baufeldern A, B und C nutzen (gemeinsame Manövrierflächen und Andockrampen).
- Grosse Fahrzeuge wie Sattelschlepper oder Lkw befahren damit nur die Stöckackerstrasse zum Baufeld D und den nördlichen Teil des Baufelds A.
- Die Zufahrt zum Baufeld D führt über eine primäre Fuss- und Veloverkehrsachse. Der Fuss- und Veloverkehr muss mittels geeigneter Massnahmen priorisiert werden.



Fuss- und Veloverkehr / ÖV Verknüpfung



MIV



Ver- und Entsorgung

Energie

- Die Energieversorgung erfolgt aus erneuerbaren Energieträgern und Fernwärme.
- Eine weitgehende Reduktion von grauer Energie ist erwünscht.
- «CO₂ Neutralität» ist anzustreben.
- «Null oder Plus Energie» - die Potentiale für eine Energieproduktion und -Nutzung vor Ort (Strom und/oder Warmwasser) werden genutzt.
- Das Areal soll nach Möglichkeit als Vorbild in Bezug auf Energie und Nachhaltigkeit positioniert werden.

Versiegelung

- Versiegelte Flächen sind auf das funktionale Minimum zu beschränken.

Grünflächen

- Der Grünflächenanteil auf dem EG-Niveau ist gering. Dach- oder Vertikalflächen bieten viel Potential. Sie sollen extensiv oder intensiv begrünt und zur Verdunstung und Retention genutzt werden.
- Es ist standortgerechte Bepflanzung zu verwenden.
- Die Überdeckung unterirdischer Bauteile (insbesondere für Bäume) muss gemäss Normalien der Stadt Bern erfolgen.
- Mindestens 15% der gesamten Arealfläche sind als naturnahe Lebensräume gemäss Biodiversitätskonzept Bern auszubilden.
- Es müssen gemäss Umweltbericht B+S AG mindestens 5 heimische Einzelbäume gepflanzt werden.
- Gemäss Umweltbericht B+S müssen folgende Flächen erstellt werden: eine Ruderalfläche von min. 2000 m², Hecken und Gehölzgruppen, eine artenreiche Fettwiese von min. 250 m² sowie Kleinstrukturen wie Wurzelstöcke oder Trockenmauern.
- Die ökologische Vernetzung entlang der Bahngleise ist zu erhalten und zu fördern. Entlang der Gleise ist aus Sicherheitsgründen die Pflanzung von hochstämmigen Bäumen nicht erlaubt.
- Für bestehende Naturwerte ist bei Abgang Ersatz zu schaffen.

Beregnung

- Die Fläche unter dem Autobahnviadukt wird nicht beregnet und muss deshalb im Falle einer (ggf. auch vertikalen) Begrünung künstlich bewässert werden. Ob dies möglich ist muss in der weiteren Projektierung geprüft werden.

Materialisierung

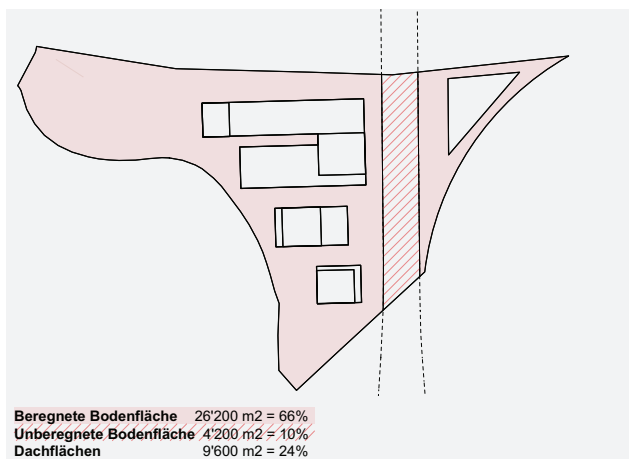
- Es sollen wiederverwertbare oder erneuerbare Materialien verwendet werden.
- Graue Energie soll minimiert werden, wo möglich sollen CO₂ neutrale Materialien verwendet werden.
- Wo möglich sollen helle Oberflächen eingebaut werden um eine zusätzliche Erhitzung zu vermeiden.

Erschliessung

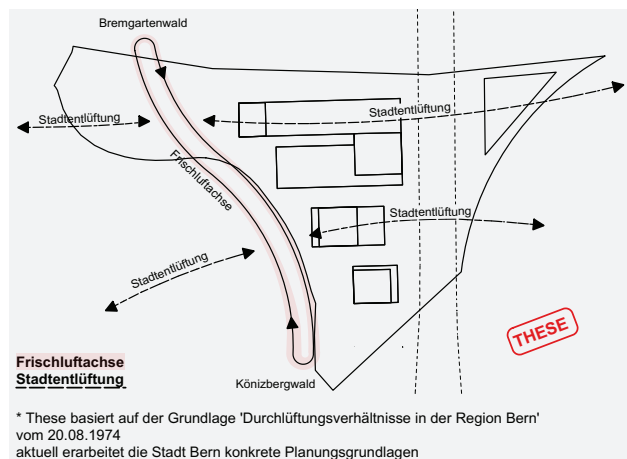
- Das Areal ermöglicht eine Stadt der kurzen Wege, viele Nutzungen des täglichen Bedarfs und Erholungsfunktionen können in Fussdistanz erreicht werden. Der so reduzierte Quellverkehr aus dem Areal vermindert insgesamt Fahrleistung und Mobilitätsbedürfnisse.
- Der Standort ist prädestiniert für eine hohe Verdichtung an bestens erschlossener Bahnhofslage, der Zielverkehr (z.B. der Arbeitsplätze) kann damit zu einem hohen Anteil mit der Bahn klimafreundlich erbracht werden.
- Durch die Transitpassagiere können sogenannte Mitnahmeeffekte erzielt werden, das heisst Einkäufe oder dergleichen können auf dem Arbeitsweg erledigt werden und erfordern keine zusätzlichen Wege.
- Das Areal ermöglicht Funktionen eines Mobilitätshubs, womit intermodale Mobilitätsformen für Ausserholigen attraktiver werden. Es kann immer das für den Stadtverkehr effizienteste Verkehrsmittel gewählt werden (Tram, Bus, (Leih-)Velo, Mikromobile oder attraktive Fusswege).

Kennzahlen

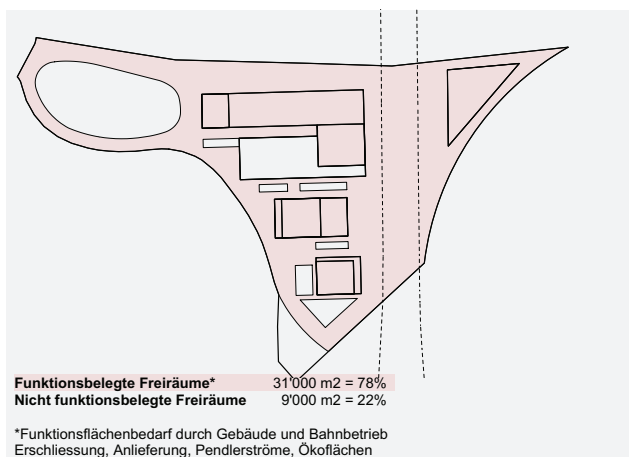
- Es sind 15 % naturnahe Lebensräume gemäss Biodiversitätskonzept Bern berücksichtigt.
- Der Grünflächenanteil hat mindestens 15% auf Stadtebene zu betragen und ist in der Weiterentwicklung möglichst zu erhöhen.
- Grössere Spielflächen gemäss Bauverordnung Kanton Bern (vorgeschrieben sind 600 m²) können im Quartierfreiraum umgesetzt werden.



Bodenflächen



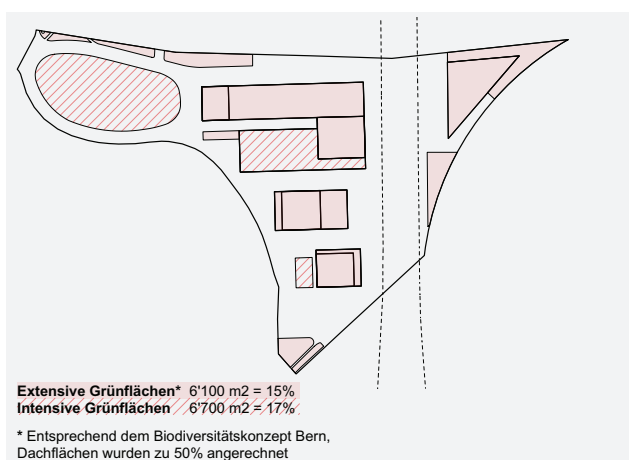
Frischlufthachse / Stadtentlüftung



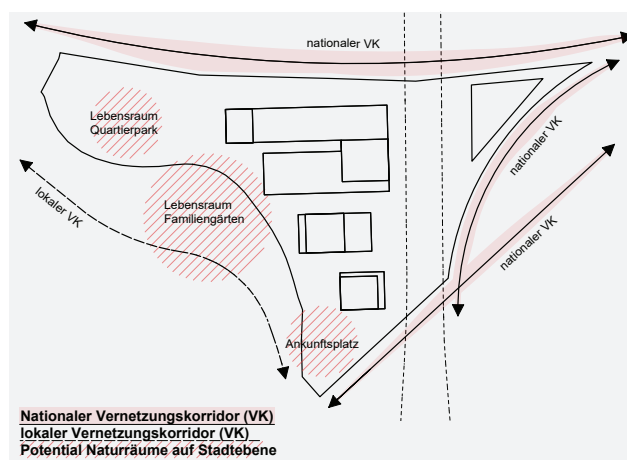
Funktionsbelegte Aussenräume



Versiegelte / unversiegelte Flächen



Extensive / Intensive Grünflächen



Vernetzungskorridore / Räume naturnaher Gestaltung

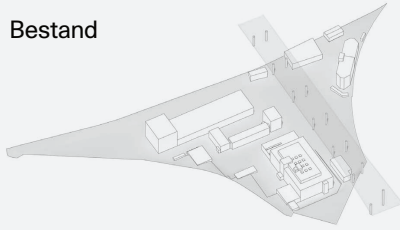


Grünflächen auf Stadtebene

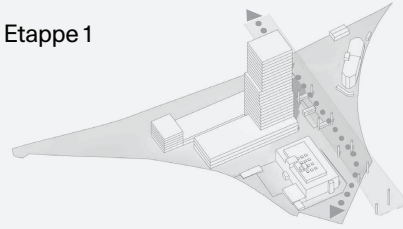
Schrittweise Umsetzung

- Die Baufelder sind unabhängig voneinander entwickelbar.
- Mögliche Etappierungen und Abhängigkeiten werden aufgezeigt, sie stellen jedoch keine Hierarchieordnung, bzw. vorgegebene Abfolge der Umsetzung dar.
- Als Startpunkt der Entwicklung ist das Baufeld A vorgesehen.
- Die Fuss- und Veloverkehrsachse mit Terrainverlauf inkl. Unterführung als Nord-Südverbindung ist in einer ersten Etappe zu realisieren.
- Zwischennutzungen sind erwünscht.
- Niederschwellige Nutzungen werden kombiniert mit grossen Investitionsschritten.
- Anknüpfungspunkte an Bestand und Ladenwandweg werden im Gleichgang mit möglichen Etappen realisiert.
- MIV Verbindungen und Stellplätze sind nach Bedarf auszubauen.
- Die Durchfahrt für den Veloverkehr muss auf dem Ladenwandweg während der Bauzeit gewährleistet sein.

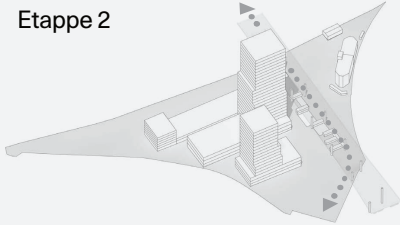
Bestand



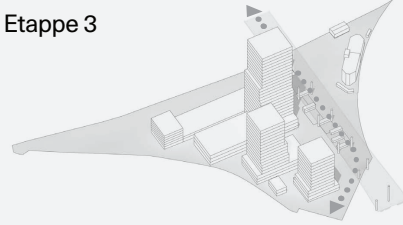
Etappe 1



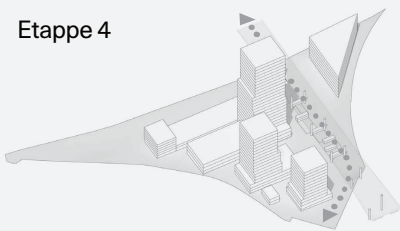
Etappe 2



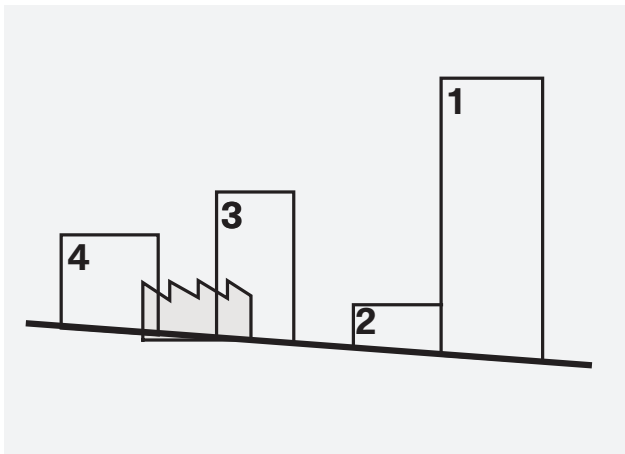
Etappe 3



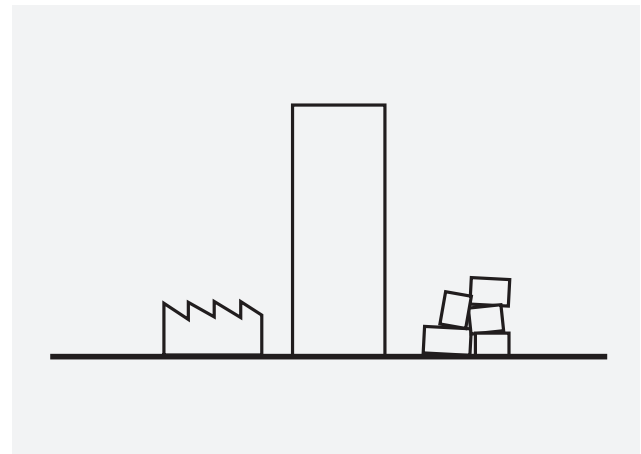
Etappe 4



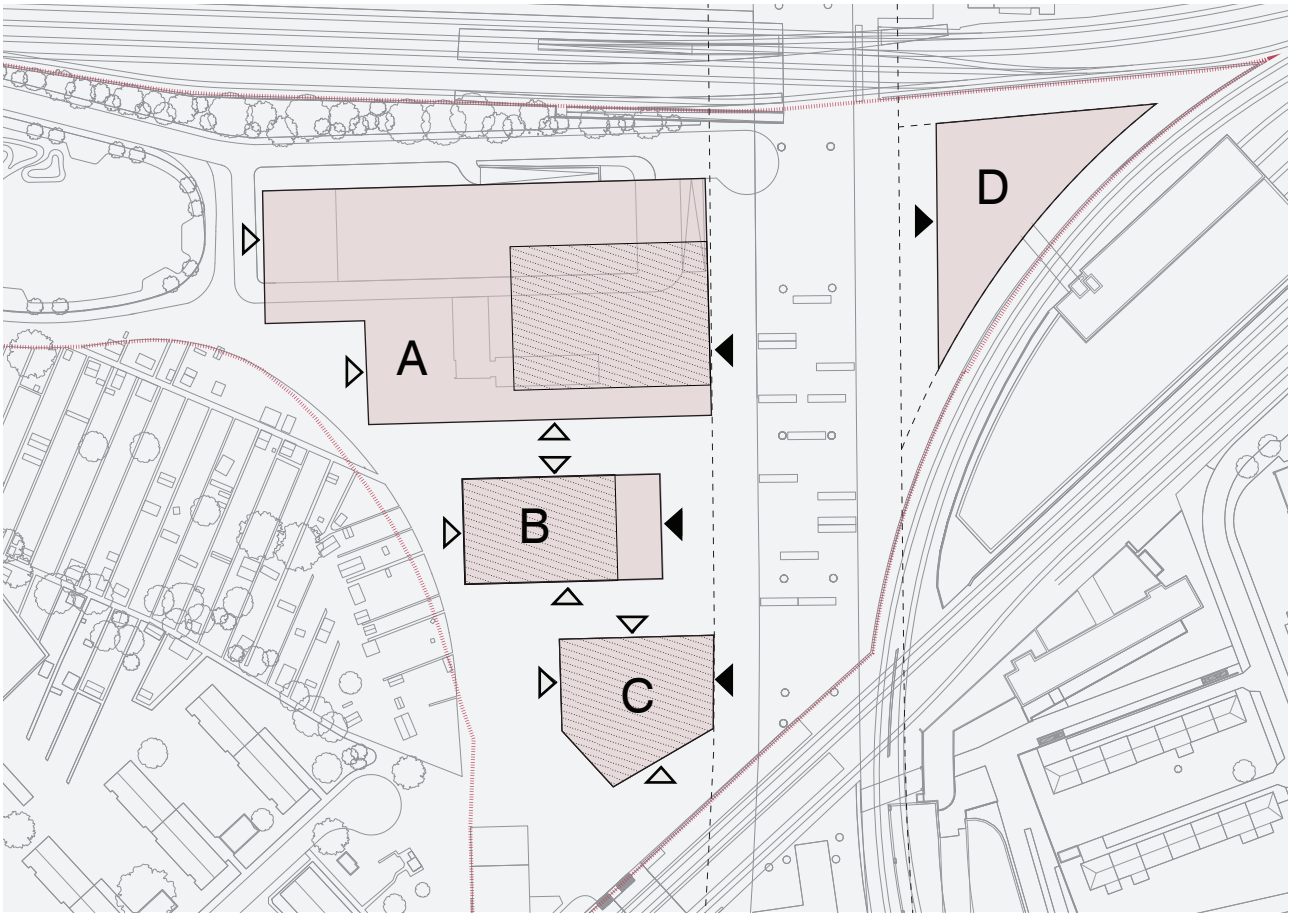
Etappierung



Etappierung / Investitionsschritte



High Invest / Low Invest

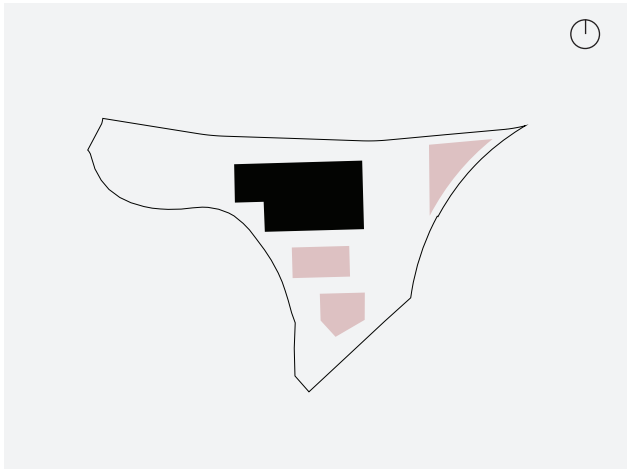


Baufelder A, B, C, D

ID-A Baufeld / ewb Cluster

Baufeld

Position

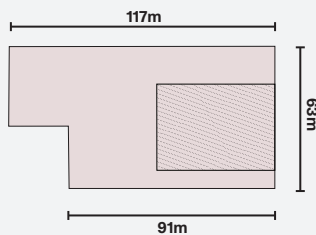


Charakteristik

- Fokus Arbeitswelten
- horizontale Werkstatt- und Kollaborationswelt
- definiert Unterführung Stöckacker im Osten
- städtebaulich wirksamer Hochpunkt mit Fernwirkung
- aufgrund des Volumens Schwerpunkt und Anziehungspunkt

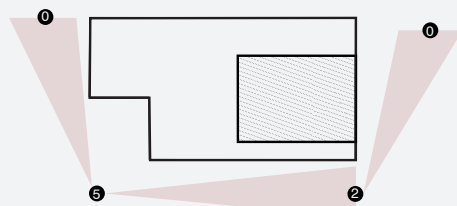
Dimension L x B, A

- Fläche Baufeld: 6'614 m²
- L 117 m x B 63 m



Topographie

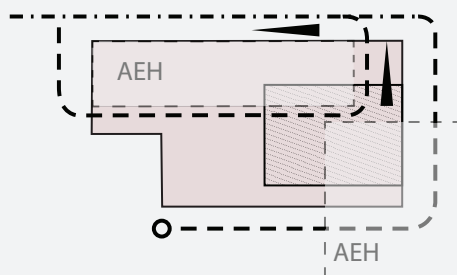
- Terrainhöhe Differenz: 5 m
- Sockel in den Geländeverlauf einbinden
- Verschnittflächen und Bezüge mit dem Aussenraum schaffen



Erschliessung

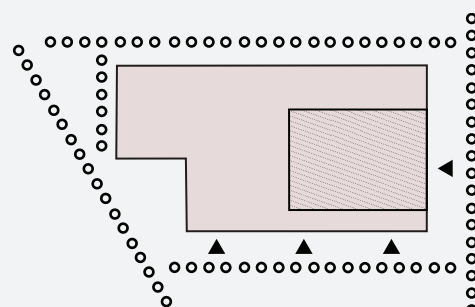
MIV / Anlieferung

- MIV
- Anlieferung
- AEH - Einfahrt



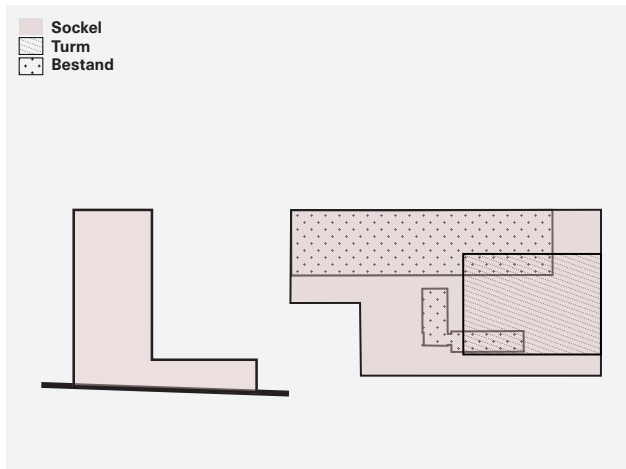
Fuss- und Veloverkehr

- ▶ Eingänge
- ○ ○ Fuss- und Veloverkehrsachse



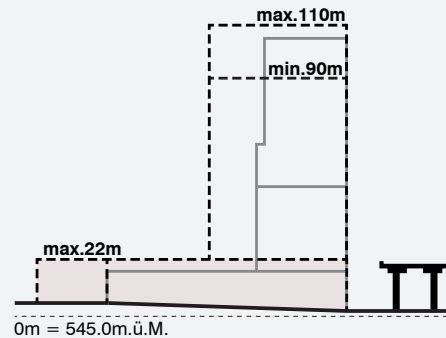
Volumen / Flächen

Gliederung



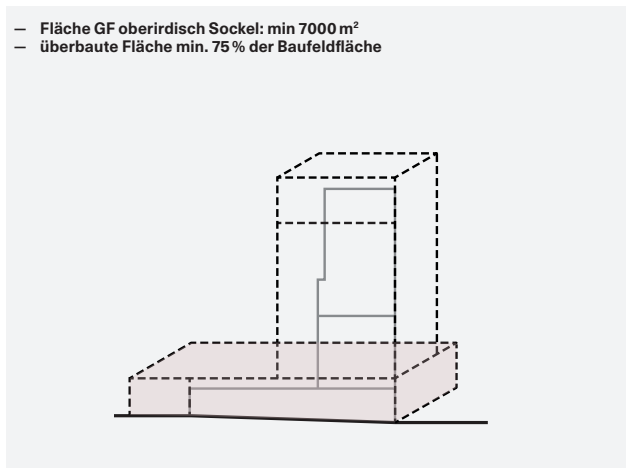
Höhenentwicklung

- Sockel Höhe: min. 17 m/562 m.ü.M, max. 22 m/567 m.ü.M
- Turm Höhe: min. 90 m/635 m.ü.M, max. 110 m/655 m.ü.M



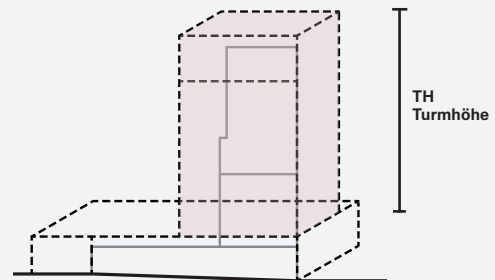
Sockel Flächen [oi]

- Fläche GF oberirdisch Sockel: min 7000 m²
- überbaute Fläche min. 75 % der Baufeldfläche



Turm Volumen [oi] / Höhe

- max. Turmhöhe TH [OK Sockel min. bis OK Hochhaus max.]: 93 m
- min. Turmhöhe TH [OK Sockel max bis OK Hochhaus min]: 68 m
- Volumen bei max TH: 88'200 m³
- Volumen bei min TH: 54'400 m³
- die zwischen min und max TH liegenden Werte werden interpoliert



Etappierung

- Etappe 1
- ewb + Drittnutzer als erster Baustein
- Teilabriss ewb Bestand
- Neubau Einstellhalle min. im Teilausbau
- Bau Fuss- und Veloverkehrsachse min. im Teilausbau, Unterführung, Anbindung Europaplatz
- Umbau Brückenraum min. im Teilausbau mit Kleinbauten
- Teilausbau Ladenwandweg und Anpassung der Anknüpfungshöhe
- Anpassung Bestandsbauten mit neuem Terrainverlauf und Fuss- und Veloverkehrsachse für Zwischennutzung

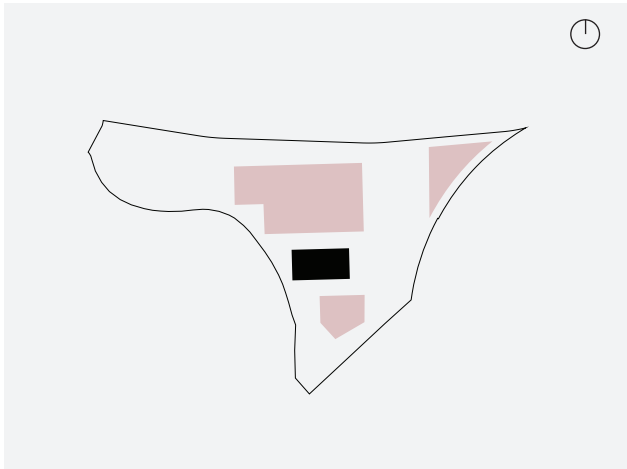
Besonderheiten

- Einbinden Bestandsbauten ewb
- Bestehende Trafos einbinden
- Neubauen unter laufendem Betrieb
- Anlieferung an nördlicher oder südlicher Seite des bestehenden Gebäudes ermöglichen
- Nutzungseinschränkungen in Bezug auf Lärm beachten

ID-B Baufeld / Scharnier

Baufeld

Position

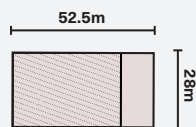


Charakteristik

- Mittelfeld als Scharnier des Areals
- definiert Piazza im Osten des Baufelds
- Anknüpfungspunkt an Nord Süd Achse
- wird allseitig von Wegen umlaufen
- achsenbildend nach Süden zum Europaplatz
- mittlere Gebäudehöhe
- Hochhaus vermittelt im Massstab in vier Himmelsrichtungen

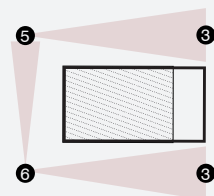
Dimension L x B, A

- Fläche Baufeld: 1'470 m²
- L 52.5 m x B 28 m



Topographie

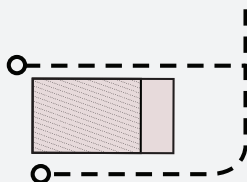
- Terrainhöhe Differenz: 2 m
- Durchlauf des Terrainverlaufs im EG
- Verbindung allseitiger Wege auf verschiedenen Ebenen mit Piazza im Osten durch EG



Erschliessung

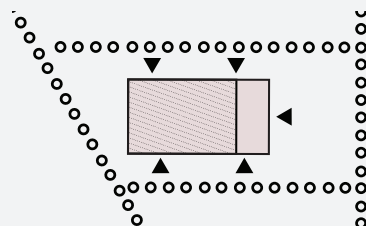
MIV / Anlieferung

- – – Anlieferung



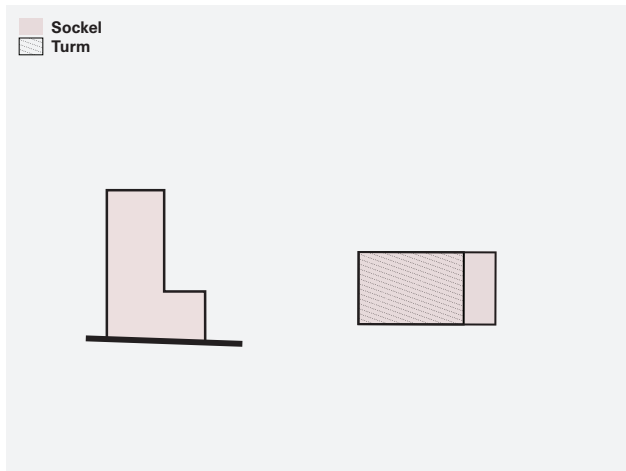
Fuss- und Veloverkehr

- ▶ Eingänge
- ○ ○ Fuss- und Veloverkehrsachse



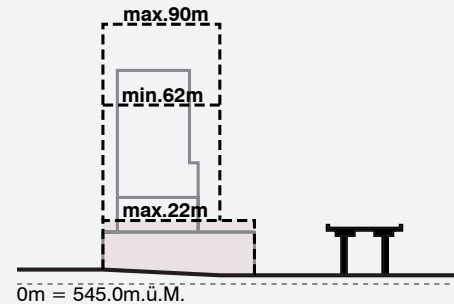
Volumen / Flächen

Gliederung



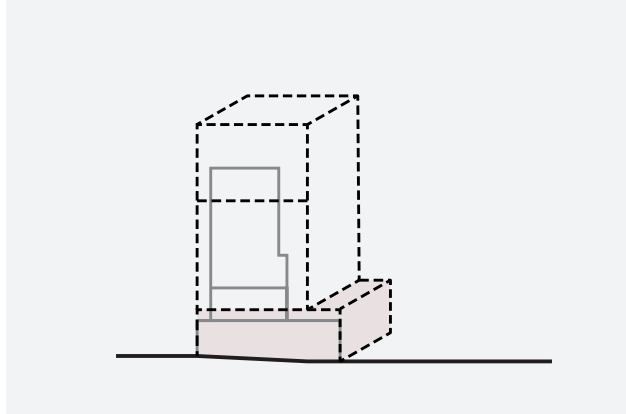
Höhenentwicklung

- Sockel Höhe: min. 17 m/562 m.ü.M, max. 22 m/567 m.ü.M
- Turm Höhe: min. 62 m/607 m.ü.M, max. 90 m/635 m.ü.M



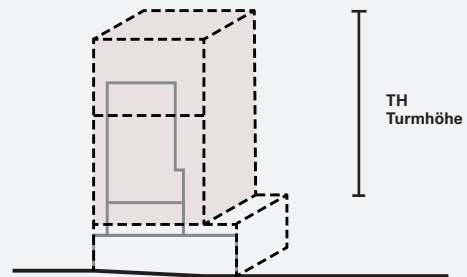
Sockel Flächen [oi]

- Fläche GF oberirdisch Sockel: min 3300 m²
- überbaute Fläche min. 75 % der Baufeldfläche



Turm Volumen [oi] / Höhe

- max. Turmhöhe TH [OK Sockel min. bis OK Hochhaus max.]: 73 m
- min. Turmhöhe TH [OK Sockel max bis OK Hochhaus min]: 40 m
- Volumen bei max TH: 52'000 m³
- Volumen bei min TH: 24'000 m³
- die zwischen min und max TH liegenden Werte werden interpoliert



Etappierung

- Etappe 2
- Abbruch Bestandgebäude
- Neubau Turm mit Sockel
- Ausbau der Fuss- und Veloverkehrsachse
- Aubau Nutzungen im Brückenraum
- Einstellhalle 2. Bauabschnitt
- Freiraumbereich Süd + ggf. Zwischennutzung
- Weiterentwicklung Ladenwandweg, Umsetzung Quartierfreiraum

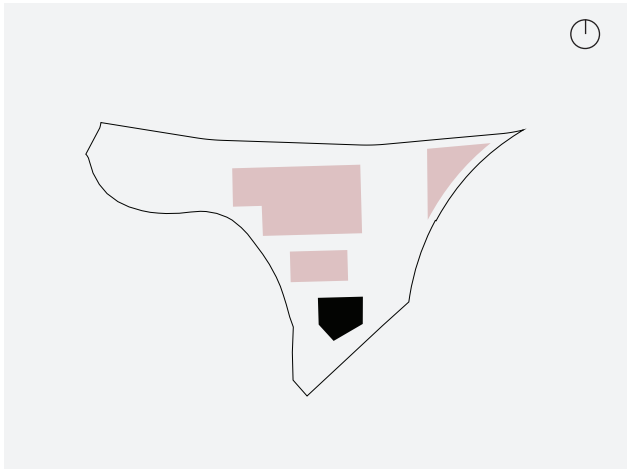
Besonderheiten

- Bestandsbauten mit Zwischennutzung ermöglichen
- Nutzungseinschränkungen in Bezug auf Lärm beachten

ID-C Baufeld / Kopfbau

Baufeld

Position

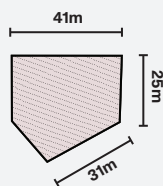


Charakteristik

- Auftaktgebäude vom Europaplatz am Ankunftsplatz
- adressbildend für Fuss- und Veloverkehr
- Kreuzungspunkt mehrerer Wegeverbindungen
- wird allseitig von Wegen umlaufen
- in der Höhenentwicklung zum Ensemble zugehörig
- Sockel und Hochbau nur durch Abstufung unterschieden

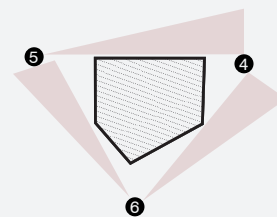
Dimension L x B, A

- Fläche Baufeld: 1'310 m²
- L 41m x B 25m



Topographie

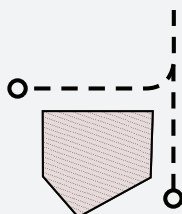
- Terrainhöhe Differenz: 2 m
- Durchlauf des Terrainverlaufs im EG
- Eingänge auf verschiedenen Ebenen und Seiten



Erschliessung

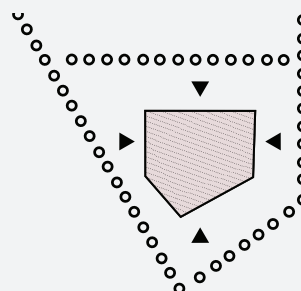
MIV / Anlieferung

- – – Anlieferung



Fuss- und Veloverkehr

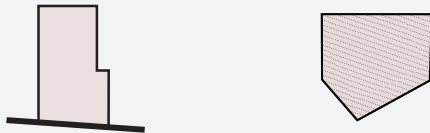
- ▶ Eingänge
- ○ ○ Fuss- und Veloverkehrsachse



Volumen / Flächen

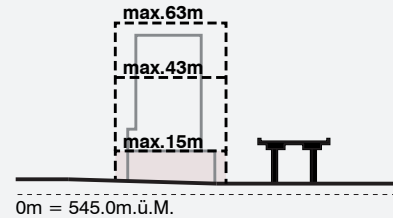
Gliederung

- Sockel und Hochbau nur durch Abstufung unterschieden



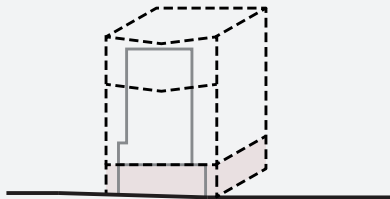
Höhenentwicklung

- Sockel Höhe: min. 10 m/555 m.ü.M, max. 15 m/560 m.ü.M
- Turm Höhe: min. 43 m/588 m.ü.M, max. 63 m/608 m.ü.M



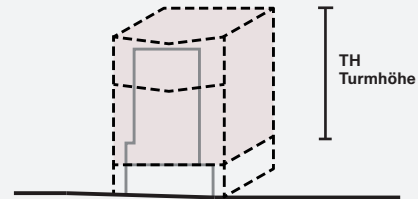
Sockel Flächen [oi]

- Höhe: min. 10 m, max. 15 m
- Fläche GF: min. 1'700 m²



Turm Volumen [oi] / Höhe

- max. Turmhöhe TH [OK Sockel min. bis OK Hochhaus max.]: 53 m
- min. Turmhöhe TH [OK Sockel max bis OK Hochhaus min]: 28 m
- Volumen bei max TH: 31'000 m³
- Volumen bei min TH: 12'000 m³
- die zwischen min und max TH liegenden Werte werden interpoliert



Etappierung

- Etappe 3
- Neubau Turm mit Sockel
- Vollständiger Ausbau Fuss- und Veloverkehrsachsen
- Freiraumbereich Süd Endausbau / Ankommensplatz
- mögliche Pavillonbauten am Ladenwandweg

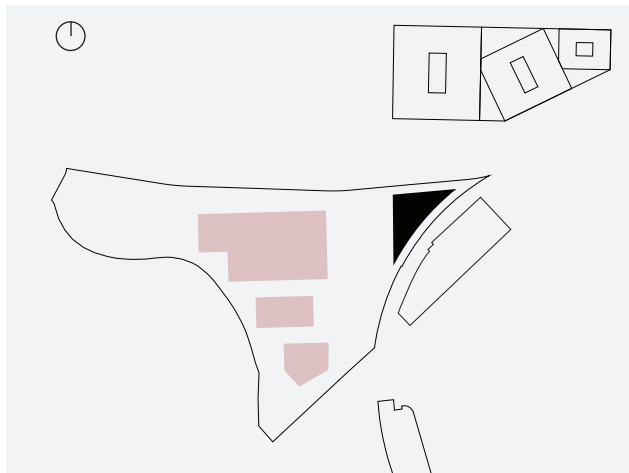
Besonderheiten

- Bestandsbauten mit Zwischennutzung ermöglichen
- Nutzungseinschränkungen in Bezug auf Lärm beachten

ID-D Baufeld / BLS-Triangel

Baufeld

Position

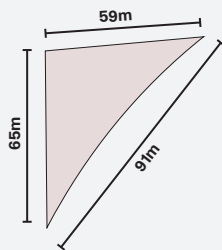


Charakteristik

- fasst und weitet Entree zur Unterführung Stöckacker
- Grundform folgt den Richtungen der Verkehrsträger
- Einbindung in Stadtgewebe durch Referenzhöhe 30 m, im Kontext mit BFH Campus
- punktuell ist eine höhere Baukörperentwicklung denkbar
- Traufkanten raumbildend
- bildet Abschluss im Osten

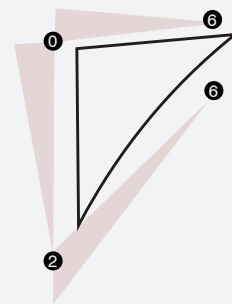
Dimension L × B, A

- Fläche Baufeld: 1'600 m²
- L 65 m × B 59 m



Topographie

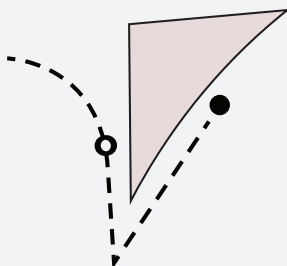
- Terrainhöhe Differenz: 6 m
- EG in den Brückenraumniveau einbinden



Erschliessung

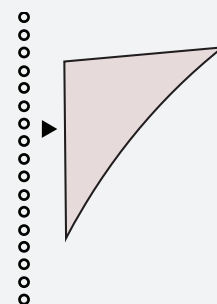
MIV / Anlieferung

- ● Anlieferung Bahnbetrieb
- ○ Anlieferung Gebäude



Fuss- und Veloverkehr

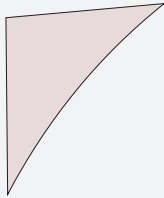
- ▶ Eingänge
- ○ ○ Fuss- und Veloverkehrsachse



Volumen / Flächen

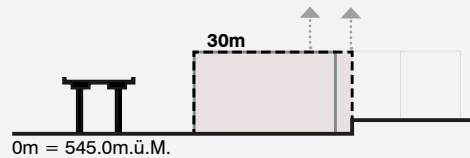
Gliederung

- Gebäudevolumen definiert durch Verkehrsträger und Stadtgewebe



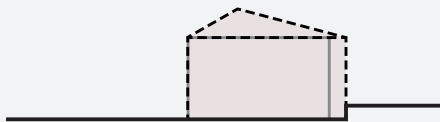
Höhenentwicklung

- Einbindung in Stadtgewebe durch Referenzhöhe 30 m/575 m.ü.M
- Punktuell kann der Baukörper höher als 30 m entwickelt werden.



Flächen [oi]

- Fläche GF: max. 10'000 m²



Etappierung

- Etappe unabhängig von ewb Entwicklung
- Herstellen Terrain nach Referenzverlauf Richtung Fuss- und Veloverkehrsachse Autobahnviadukt
- Erstellen Fuss- und Veloverkehrsachse Autobahnviadukt zur Erschliessung und Adressbildung mindestens in Teilen
- Herstellen Abschluss im Osten

Besonderheiten

- Anlieferung (Position, Höhe) zu bahntechnischem Gebäude gewährleisten
- Nutzung an Lärm und NIS anpassen



Übersicht Aussenraumtypen

ID-1 Brückenraum

Charakteristik

Der Raum unter und neben der Brücke dient der übergeordneten Quartierserschliessung und der Pendlerverbindung der beiden Bahnhofsteile. Der Raum unter der Brücke ist der Gewerbe-, Kultur- und Freizeitnutzung zugeordnet.

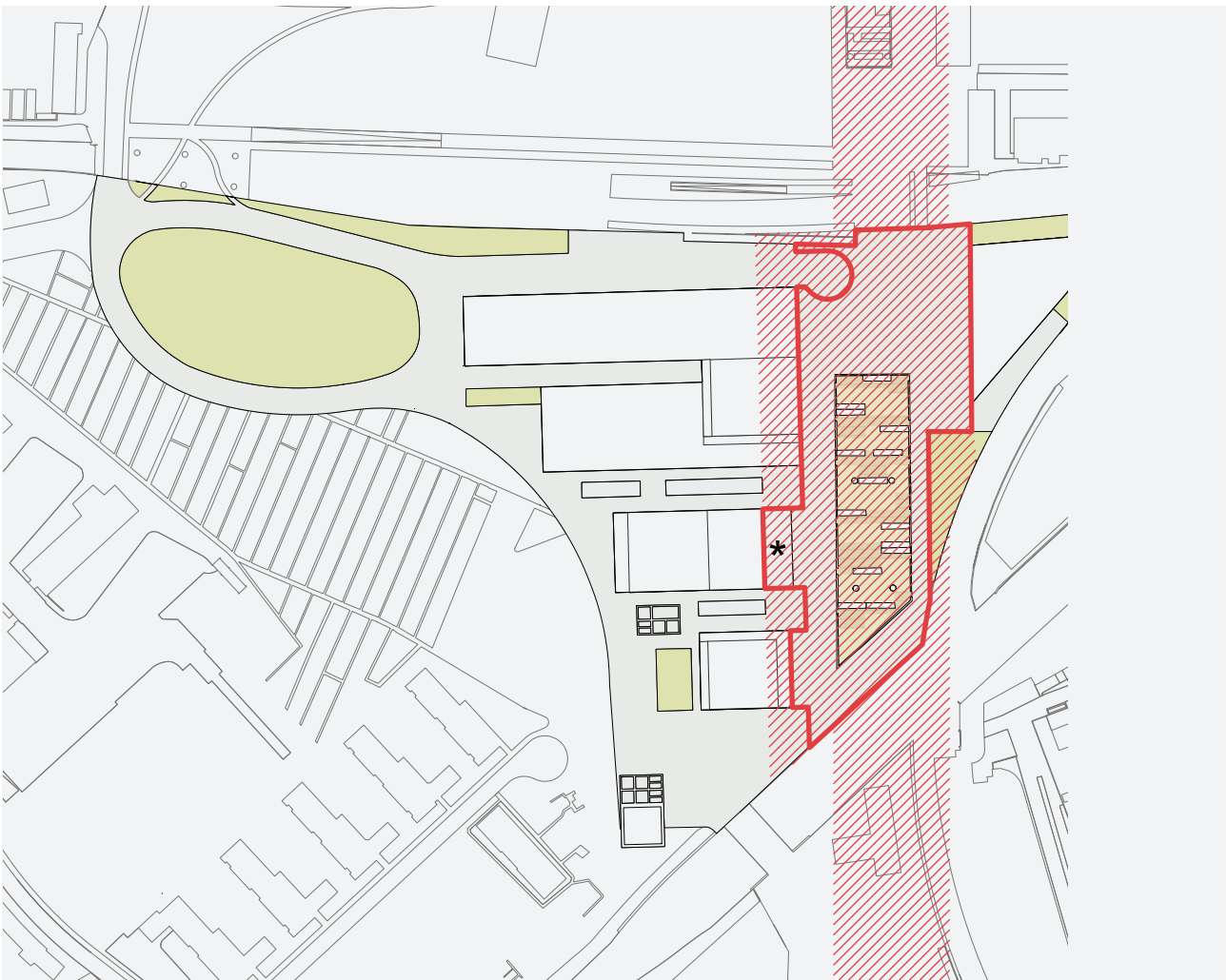
Die Pendlerströme werden seitlich des Brückenraumes unter «freiem Himmel» geführt. Eine beidseitige Wegführung, getrennt in Fuss- und Velowege ist denkbar. Sie lassen so den Raum unter der Brücke für Nutzungen frei und beleben gleichzeitig den Raum zwischen Gebäuden und Brücke.

Im Norden des Areals bildet sich beim potenziell neuen Standort des Bahnhofes Stöckacker (Haltestelle Europaplatz Nord) ein Bahnhofsplatz, der als Ankommens- und Orientierungsort dient. Entsprechend werden ausreichend Velostellplätze in unmittelbarer Nähe benötigt.

Unterhalb des Viaduktes sind kulturelle und gewerbliche Nutzungen mit Bezug zu Energie und Mobilität angedacht. Kleinbauten dienen dabei als Werkräume und Büros und können von Interessenten gemietet werden.

Zwischen Gebäuden und Brückenraum bilden sich Plätze und Zwischenräume, die über das Erdgeschoss bespielt werden. Die zentral gelegene Piazza östlich des Baufelds B ist der Gastronomienutzung zugeschrieben.

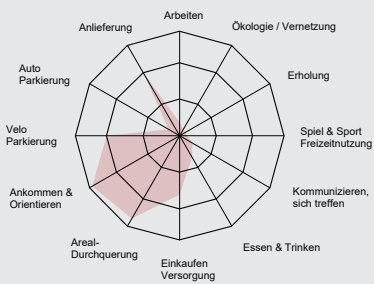
Verortung



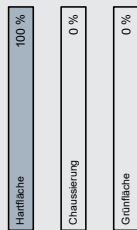
Generelle Typisierung (Thesen)

Bahnhofplatz

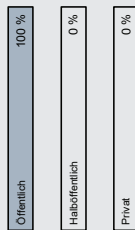
NUTZUNG



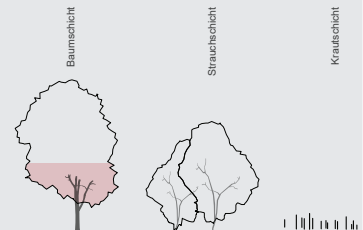
OBERFLÄCHEN



ATMOSPHÄRE

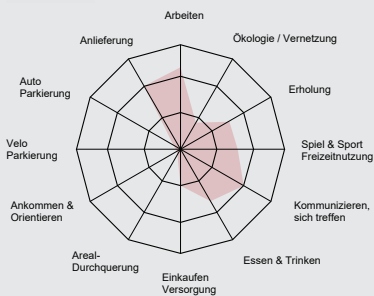


VEGETATIONSTYP

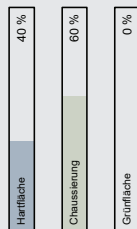


Brückenraum unter Viadukt

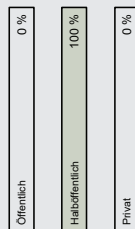
NUTZUNG



OBERFLÄCHEN



ATMOSPHÄRE

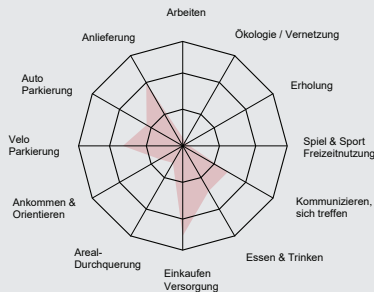


VEGETATIONSTYP

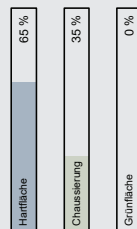


Vorplätze und Piazza*

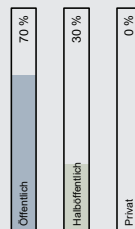
NUTZUNG



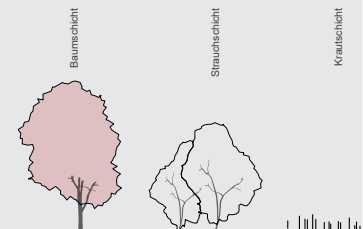
OBERFLÄCHEN



ATMOSPHÄRE

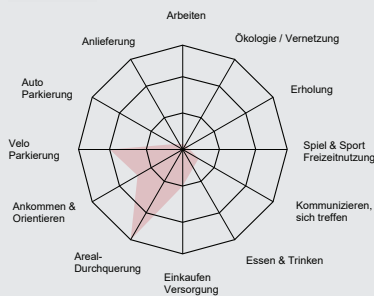


VEGETATIONSTYP

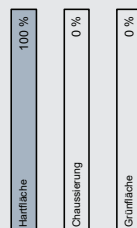


Fuss- und Veloverkehrsachse

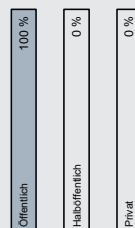
NUTZUNG



OBERFLÄCHEN



ATMOSPHÄRE



VEGETATIONSTYP



ID-2 Werkgassen

Charakteristik

Zwischen den Gebäuden liegen vielfältige und belebte Seitengassen, die im Sinne von Werkgassen genutzt werden. Die Gasse innerhalb des Baufelds A, dem ewb Cluster, ist dabei dem ewb-internen Werkverkehr vorbehalten.

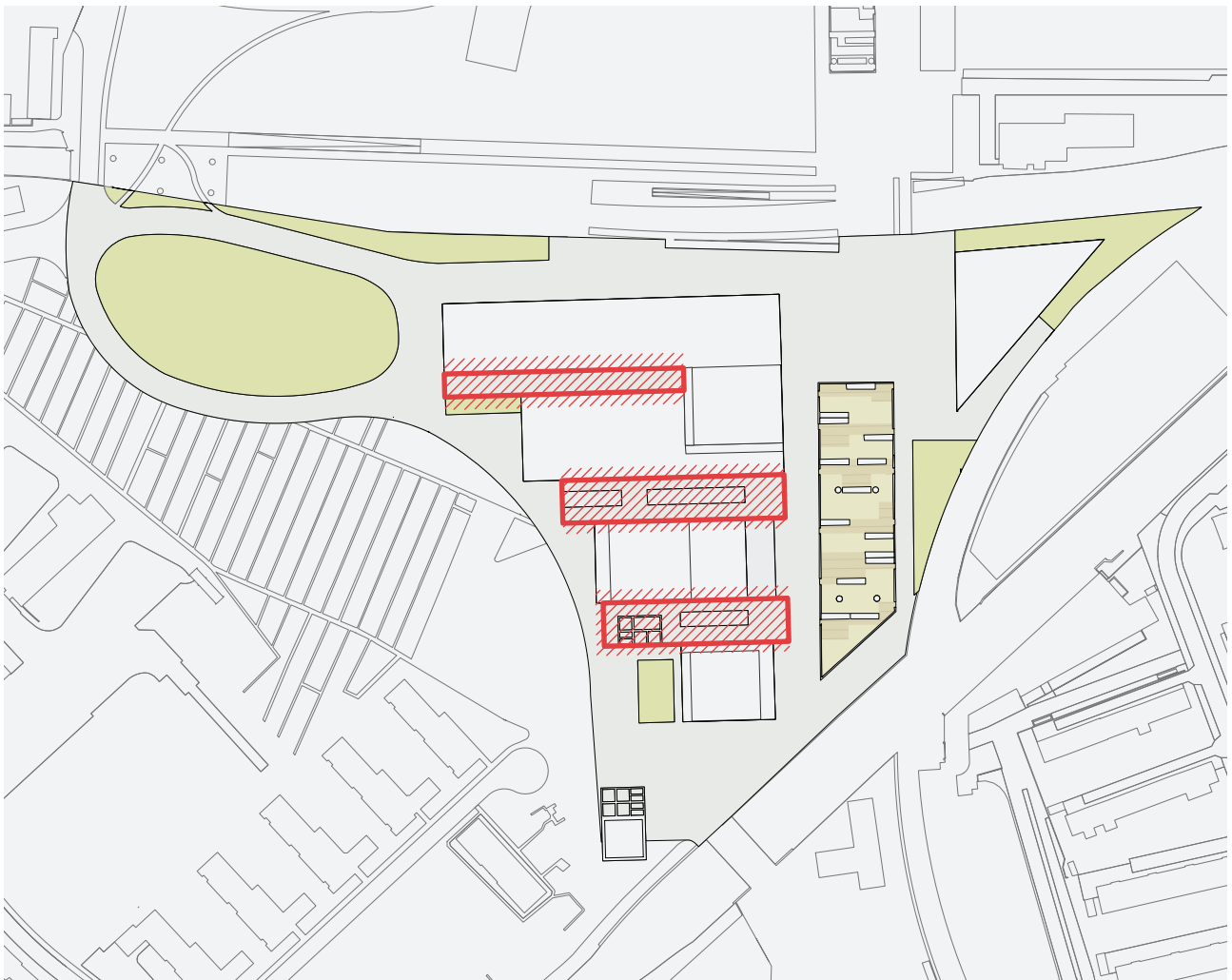
Die öffentlichen Gassen zwischen den Baufeldern ermöglichen das Durchqueren des Areals von West nach Ost und verbinden so den Ladenwandweg mit dem Areal und der Fuss- und Veloverkehrsachse entlang des Autobahnviadukts. Diese Querverbindungen werden hauptsächlich von den Ar-

beitenden und einzelnen QuartierbewohnerInnen genutzt.

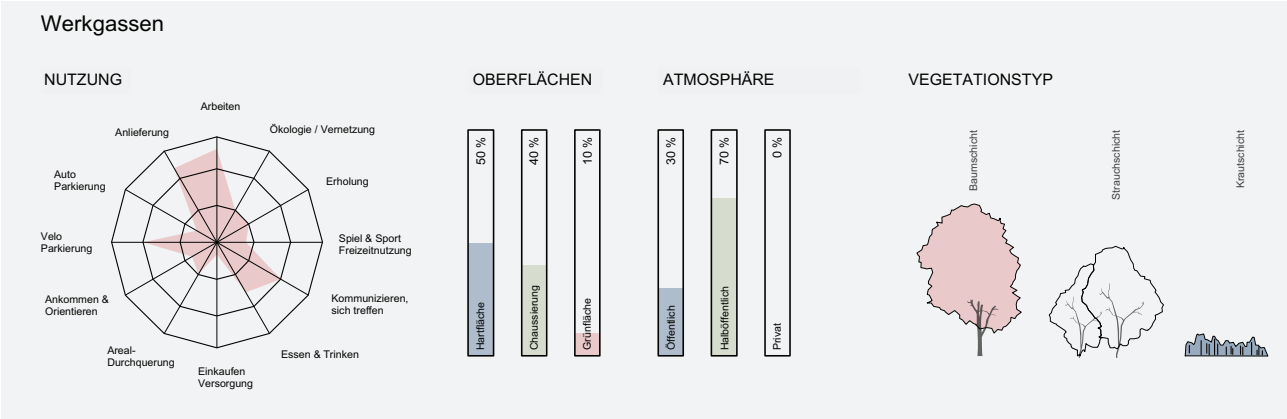
Erdgeschoss und Gassenraum sollen durchlässig und angemessen bepflanzt (evtl. Baumgruben als Retentionsraum ausgestalten) sein.

Neben der Sichtbarkeit der Gebäudenutzungen, tragen die Werkgassen eine wichtige Aufgabe als Kommunikationsräume und Treffpunkte für die Arbeitenden des Areales. Die Gassen sind charakteristisch für die «produktive Stadt» und vereinen Handwerk und Büroarbeit.

Verortung



Generelle Typisierung (Thesen)



ID-3 Quartierfreiräume

Charakteristik

Die übergeordnete Quartierverbindung Ladenwandweg verbindet die umliegenden Quartierbausteine mit dem Areal. Der Ladenwandweg ist sowohl Verkehrsachse, Begegnungsraum und Aufenthaltsort, als auch Adressraum des Areals.

Das Areal reagiert mit quartiersorientierten Nutzungen wie Quartiertreff, Mittagstisch, Kita, etc. auf den Ladenwandweg. Im Norden befindet sich der Quartierpark Ladenwandgut, der zusammen mit der Kleingartenlandschaft ein identitätsbildenden Freiraum und Treffpunkt für das umliegende Quartier sein wird. Entsprechend sind quartierbezogene Nutzungen wie

Gemeinschaftsgärten, Spielplatz, Spielwiese, etc. vorzusehen. Als Treffpunkt ist der Freiraum Aufenthaltsort und Erholungsraum gleichermassen für die Arbeitenden des Areals wie für die BewohnerInnen aus Areal und Quartier.

Entsprechend sind quartierbezogene Nutzungen wie Gemeinschaftsgärten sowie die in der Bauverordnung geforderte Spielfläche von 600 m² vorzusehen.

Für Baumpflanzungen ist der Bereich des Quartierfreiraums ebenfalls geeignet, z.B. durch eine Baumreihe entlang des Ladenwandwegs.

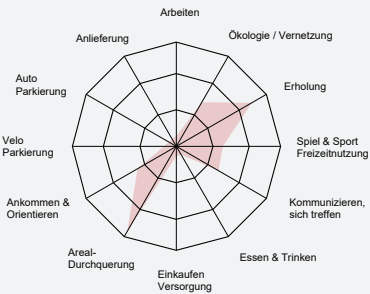
Verortung



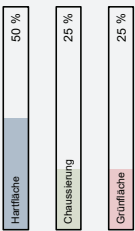
Generelle Typisierung (These)

Ladenwandweg

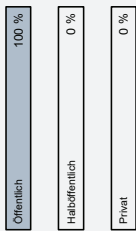
NUTZUNG



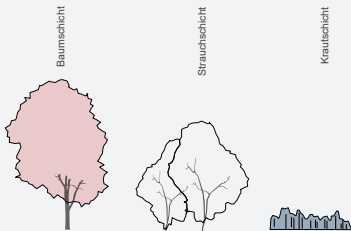
OBERFLÄCHEN



ATMOSPHERE

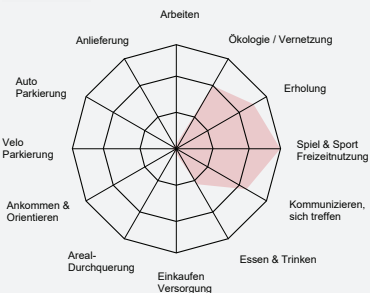


VEGETATIONSTYP

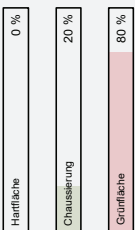


Quartierpark

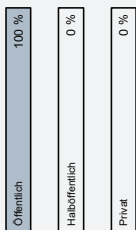
NUTZUNG



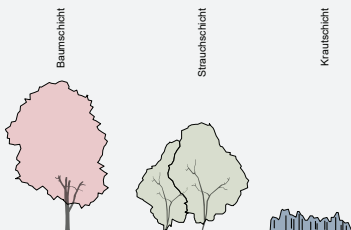
OBERFLÄCHEN



ATMOSPHERE

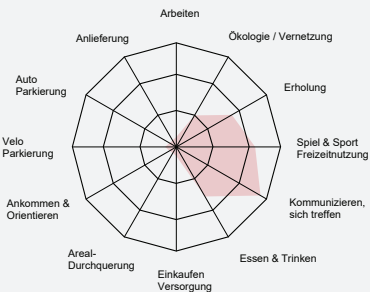


VEGETATIONSTYP

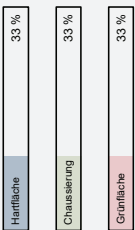


Quartierplätze

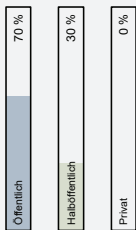
NUTZUNG



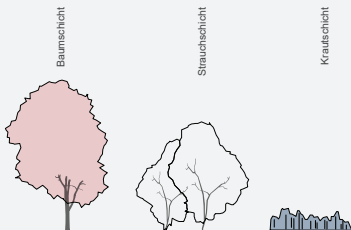
OBERFLÄCHEN



ATMOSPHERE



VEGETATIONSTYP



ID-4 Ankunftsplatz

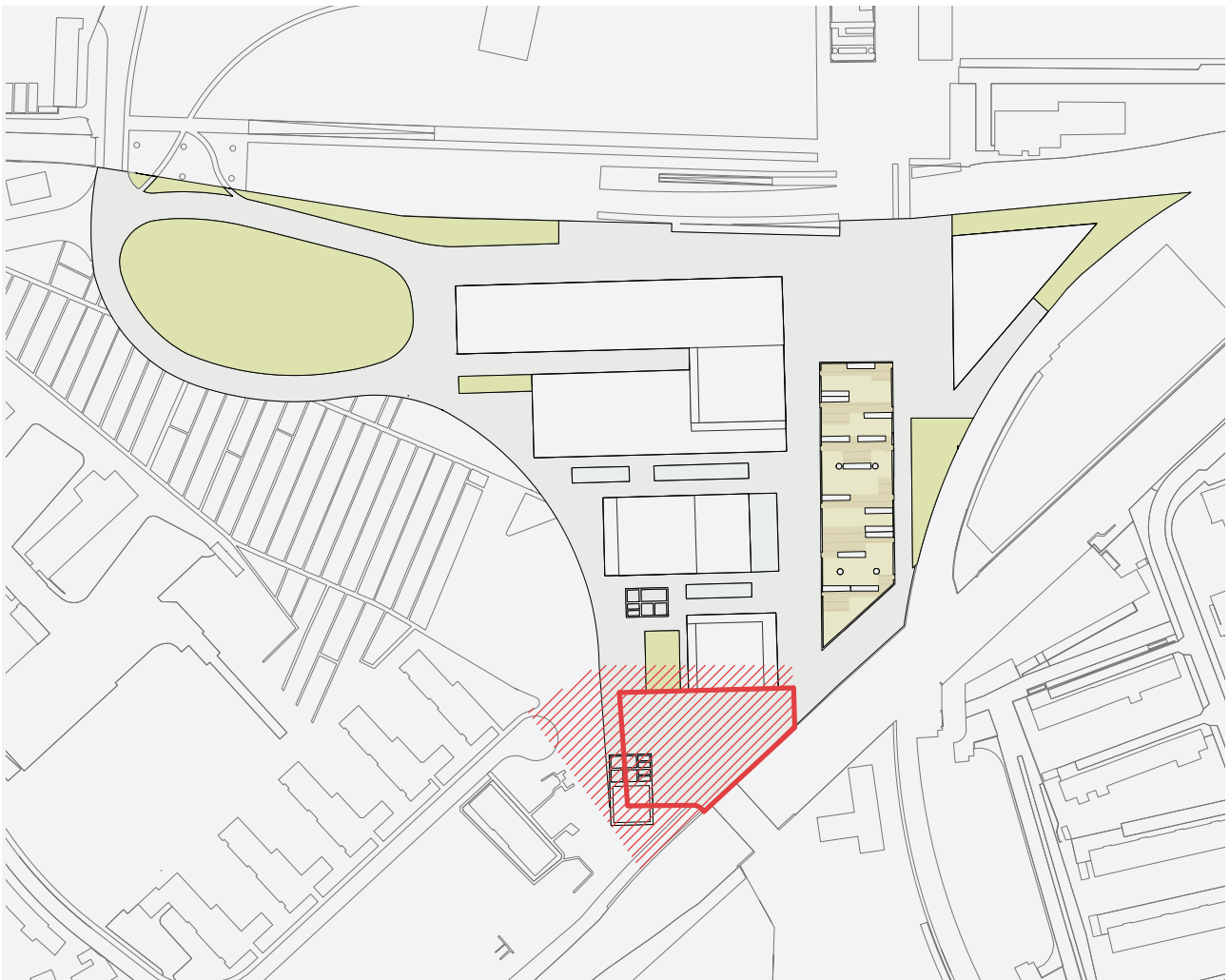
Charakteristik

Als Pendant zum Europaplatz südlich des Bahnhofs Europaplatz erstreckt sich nördlich davon ein multifunktionaler Stadt-
platz (im Süden des Areals).

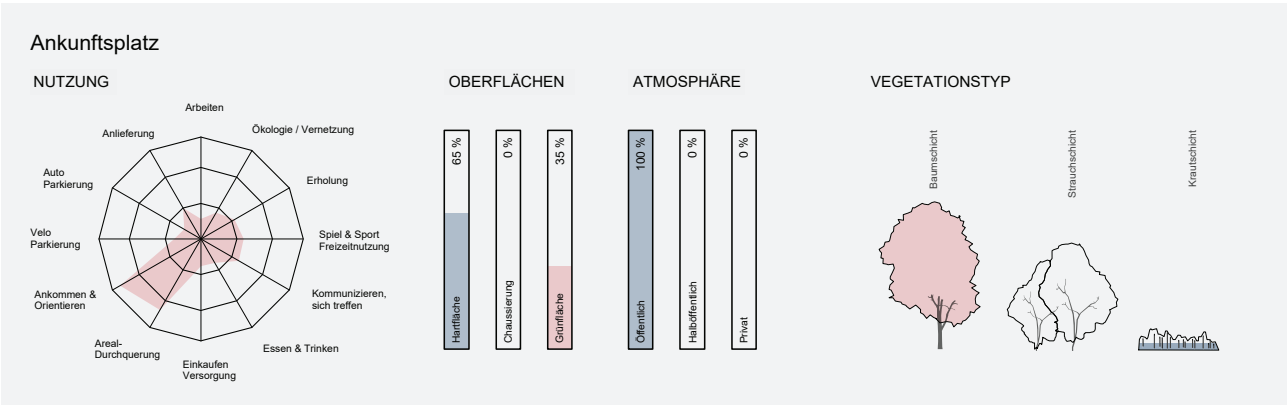
Der städtische Platz dient als Ankunfts-
platz und Orientierungsort sowie als ge-
meinschaftlicher Quartierfreiraum. Durch
seine grosszügige Fläche verteilen sich die
Pendlerströme, er ermöglicht Querungs-
möglichkeiten in alle Richtungen.

Das anliegende Gebäude des Baufelds
C interagiert als Platzgebäude mit dem
Freiraum, sowohl alltägliche Nutzungen als
auch Kulturanlässe geben dem Ort seinen
Charakter.

Verortung



Generelle Typisierung (These)



ID-5 Stöckackerstrasse

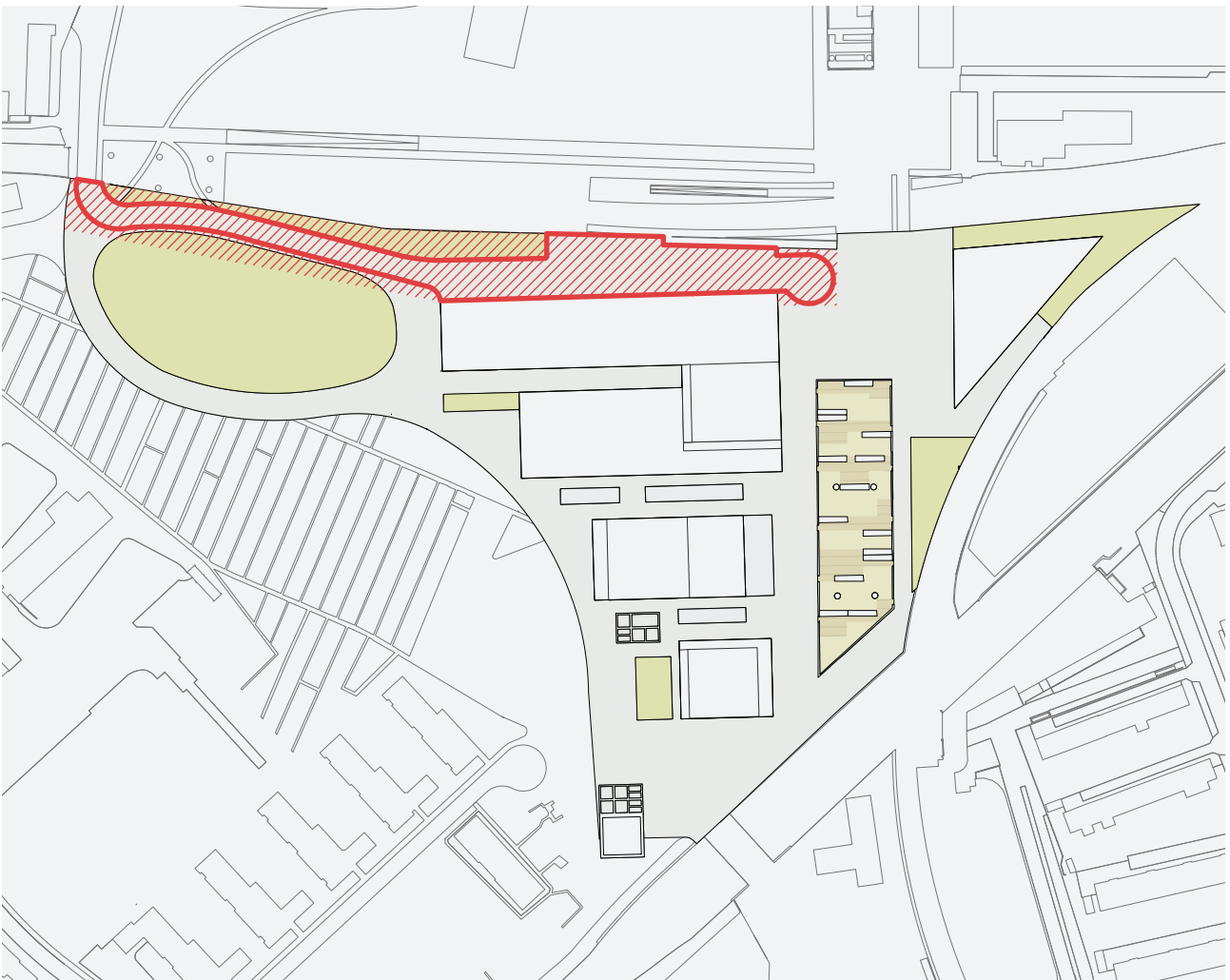
Charakteristik

Die Stöckackerstrasse erschliesst das Areal von Norden. Sie ist die einzige Zufahrtsmöglichkeit für den motorisierten Verkehr und trägt somit sämtliche Fahrten des Areals.

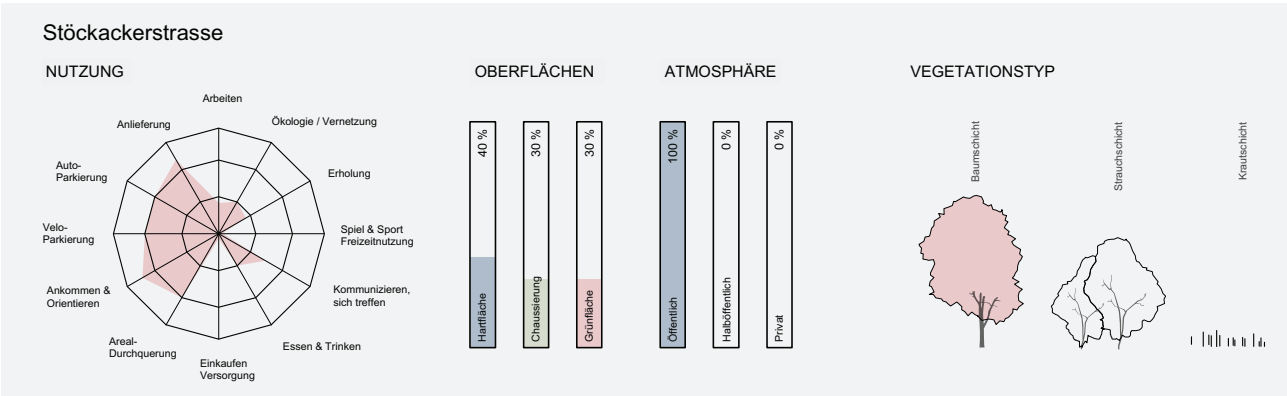
Über die Stöckackerstrasse finden Anlieferungen mittels LKW und Transportern, Dienstfahrten der Arbeitenden, Taxifahrten, Zufahrten zu den Einstellhallen, sowie Zufahrten zur drop-off Zone auf dem Bahnhofsbahnhofplatz statt. Auch VelofahrerInnen und FussgängerInnen nutzen die Strasse mittels Radstreifen und Trottoir als Erschliessung zum Areal. Ausreichend Veloständer und einige betriebsnotwendige Parkplätze ergänzen die Stöckackerstrasse.

Die bestehende Böschung ist als Naturwert zu erhalten oder zu ersetzen.

Verortung



Generelle Typisierung (These)



Charakteristik

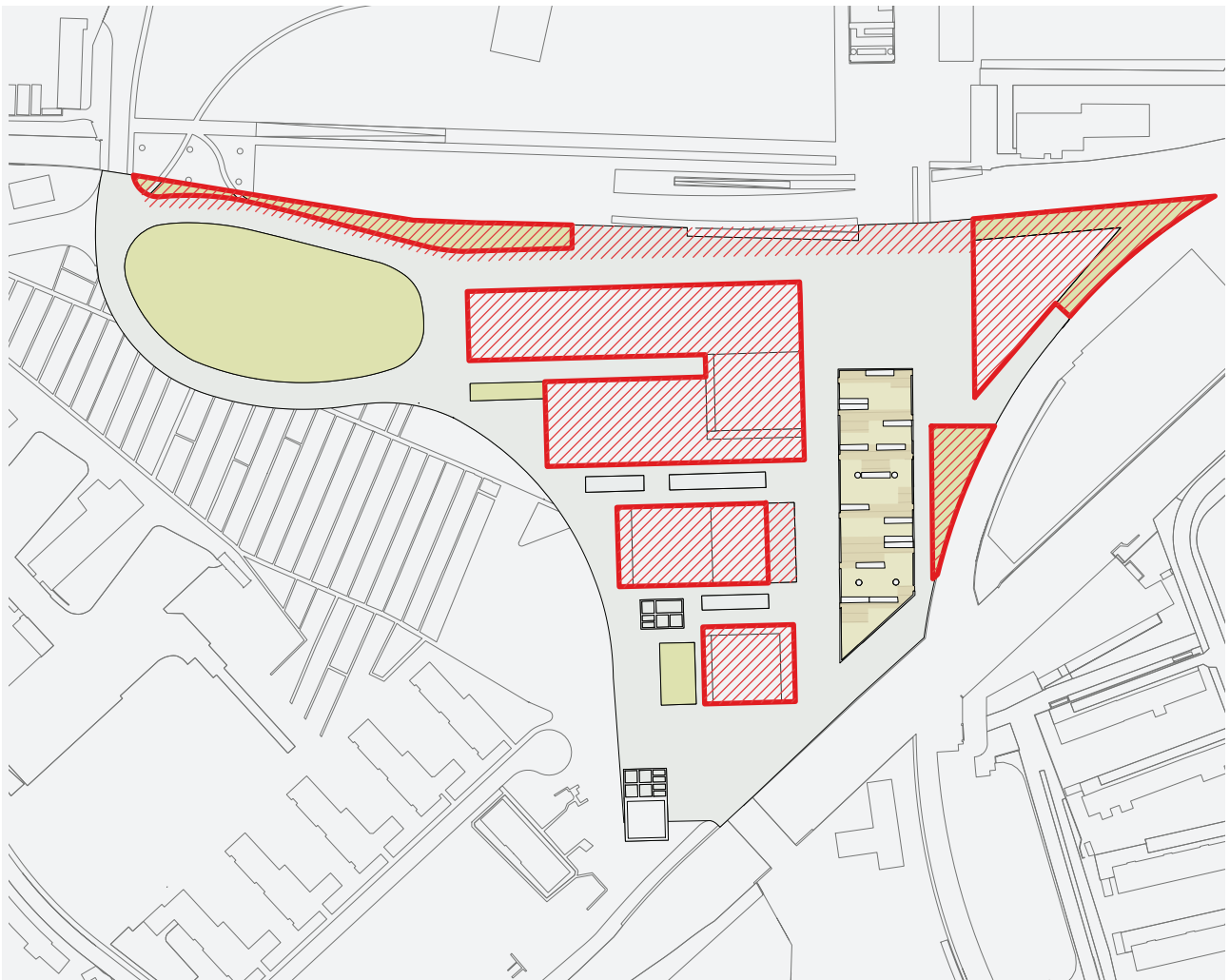
Die naturnahen Grünräume sind im Randbereich des Areals entlang der Bahngleise und auf den Gebäudedächern angeordnet. Sie bilden wichtige ökologische Vernetzungskorridore und Trittsteine der Stadt Bern. Gleichzeitig wirken sie als Grünfilter zwischen Bahnfeld und Areal.

Das urbane Dickicht bildet einen Erholungsraum für das Areal in Form eines Rückzugsortes. Entlang der Gleise ist aus Sicherheitsgründen die Pflanzung von hochstämmigen Bäumen nicht vorgesehen. Die angedachte, niederschwellige Nutzungen in der Nähe zum BLS Gebäude bietet zudem Verpflegungsmöglichkeiten. Die reinen Ökoflächen hingegen sind für

Arealbesucher nicht betretbar. Sie bieten einen ungestörten Lebensraum für Flora und Fauna.

Die Dachflächen sind grösstenteils extensiv begrünt. Nutzbare Dachterrassen bieten die Möglichkeit zur Erholung und Freizeitnutzung.

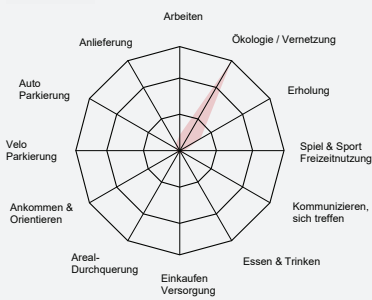
Ein weiteres Potential bieten die Gebäudefassaden, welche gleichfalls begrünt werden könnten.

Verortung

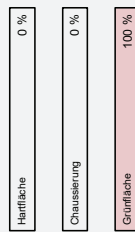
Generelle Typisierung (These)

Ökoflächen

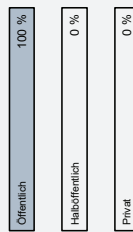
NUTZUNG



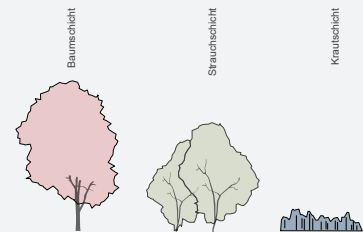
OBERFLÄCHEN



ATMOSPHERE

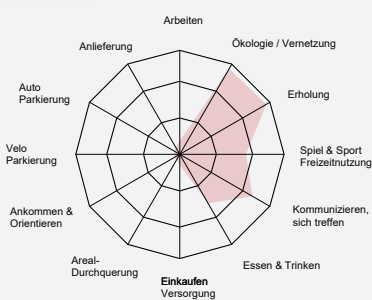


VEGETATIONSTYP



Urbanes Dickicht

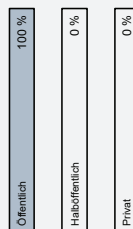
NUTZUNG



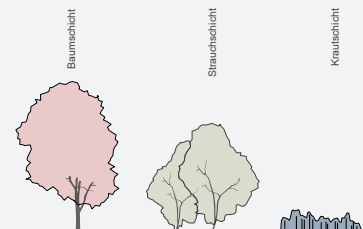
OBERFLÄCHEN



ATMOSPHERE



VEGETATIONSTYP



Dachflächen extensiv

NUTZUNG



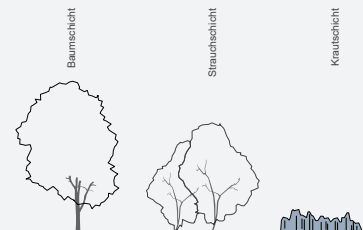
OBERFLÄCHEN



ATMOSPHERE

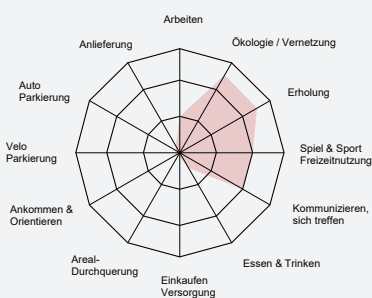


VEGETATIONSTYP

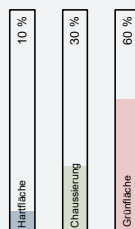


Dachflächen intensiv (bspw. Retentionsdächer im Sinne Konzept "Schwammstadt")

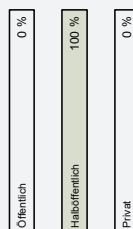
NUTZUNG



OBERFLÄCHEN



ATMOSPHERE



VEGETATIONSTYP



Als städtischer Energieversorger stellt ewb die Versorgung der Stadt Bern mit Strom, Erdgas, Biogas und Wasser sicher, verwertet den Abfall zu Energie, baut in der Stadt Bern das Glasfasernetz und bietet massgeschneiderte Lösungen im Bereich Energieproduktion und -versorgung an. Zur Umsetzung dieses Leistungsversprechens dient das Areal Holligen auch in Zukunft als technisches Zentrum für die handwerklich-technischen Dienstleistungen. Dazu kommt, mit der Zentralisierung aller ewb-Büroarbeitsplätze auf dem Areal, die Positionierung des neuen ewb-Unternehmenshauptsitzen.

Aus betrieblicher Sicht sollen sämtliche Gebäude den Mitarbeitenden, beziehungsweise den jeweiligen Hauptnutzern dienen, die Menschen miteinander verbinden, den direkten Austausch fördern und Begegnungen ermöglichen. Arbeiten und Leben auf dem Areal ergänzen und komplementieren sich.

In Bezug auf den Betrieb der einzelnen Gebäude und das optimale Zusammenspiel der unterschiedlichen NutzerInnen auf dem Areal sollen betriebliche Infrastrukturen immer dann geteilt werden, wenn dies dem optimalen Zusammenspiel der NutzerInnen auf dem Areal sowie der Optimierung des Freiraums (Verkehrsentflechtung / Grün- und Freiflächen) dient.

Planungsverfahren und –Instrument

Auf der Grundlage der vorliegenden Charta erstellt die Stadt Bern den Entwurf für eine Überbauungsordnung (UeO). Nach Erarbeitung des Entwurfs und dessen Konsolidierung führt die Stadt Bern das Planerlassverfahren nach Art. 58 ff. BauG durch. Ziel ist es, im Februar 2022 die Volksabstimmung über die Überbauungsordnung durchführen zu können.

Qualitätssicherung

Für die Hochbauentwicklungen in den einzelnen Baufeldern werden als Grundlage für deren Realisierung durch die Grundeigentümerinnen oder von ihr bezeichnete Dritte (Investoren) unter Einbezug der Stadt Bern geeignete Qualitätssicherungsverfahren nach anerkannten SIA-Verfahrensregeln (SIA 142/143) im selektiven Verfahren durchgeführt. Die Wahl der zielführenden Verfahrensart wird zwischen den Grundeigentümerinnen und der Stadt Bern vereinbart und an einem optimalen Verhältnis zwischen Aufwand und Ertrag ausgerichtet.

Für die 1. Bauetappe wird parallel zum Planerlassverfahren ein zweistufiger Studienauftrag für PlanerInnen und InvestorInnen (Gesamtleistungsstudie nach SIA 143) im selektiven Verfahren durchgeführt. In der Gesamtleistungsstudie gilt es einerseits das städtebauliche Gesamtkonzept gemäss Charta Arealentwicklung zu bestätigen («Stresstest UeO») und andererseits einen Projektvorschlag (Angebot) zu entwickeln, der einerseits die Eigenrealisierung des Baufeldes A durch ewb erlaubt und andererseits ermöglicht, die Baufelder B und C im Baurecht abzutreten.

Vertragswesen

Zwischen der Stadt Bern und den Grundeigentümerinnen wird ein Infrastrukturvertrag abgeschlossen. Gegenstand des Infrastrukturvertrags sind unter anderem die folgenden Themen (nicht abschliessende Aufzählung):

- Erstellung und Finanzierung Fuss- und Veloverkehrsachse (inkl. Schnittstellen und Abgrenzungen)
- Erstellung und Finanzierung von weiteren Erschliessungsanlagen
- Betrieb und Unterhalt von öffentlichen Freiräumen und Nutzungen auf dem Areal
- Allfällige Landabtretungen oder Einräumung von Dienstbarkeiten zugunsten der Stadt

InvestorInnen- und NutzerInnenanbindung

Im weiteren Entwicklungsprozess gilt es, die geeigneten PartnerInnen für die Arealentwicklung zu finden. Im Rahmen der Gesamtleistungsstudie werden einerseits der Totalunternehmer für die Realisierung des Baufelds A und andererseits der/die InvestorIn und BaurechtnehmerIn bzw. die Investorengruppe und BaurechtnehmerInnen für die Baufelder B und C bestimmt.

Für das Gebäude im Baufeld A gilt es – in Ergänzung zu den Nutzungen von ewb und für die gemeinschaftlichen Nutzungen – noch geeignete (zusätzliche) MieterInnen und DrittnutzerInnen zu finden.

Für das Baufeld D sind Verfahren und Realisierungsmodell noch nicht bekannt. Die allfällige Suche und Bestimmung von geeigneten NutzerInnen und InvestorInnen erfolgt zu gegebener Zeit.


Die Charta für die Arealentwicklung
Ausserholligen VI wurde durch das aus ex-
ternen Fachpersonen und Vertretungen der
Stadt Bern sowie von ewb und BLS zusam-
mengesetzte Begleitgremium beraten und
freigegeben am:

6. Dezember 2019

Daniel Schafer



Matthias Reinhard (Ersatz)



Joël Buntschu



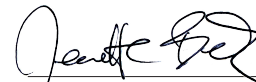
Jürg Gerster (Ersatz)



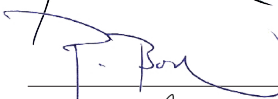
Mark Werren



Jeanette Beck (Ersatz)



Roger Boltshauser



Yves Schihin



Mathis Güller



Simon Schöni



Die Charta für die Arealentwicklung
Ausserholligen VI wurde unterzeichnet am:

17. Februar 2020

Stadt Bern

Stadplanungsamt



Stadtgrün Bern



Tiefbauamt



Verkehrsplanung



Amt für Umweltschutz



Immobilien Stadt Bern

