



Energie Wasser Bern
ewb-Arealentwicklung Holligen, Testplanung



Schlussbericht des
Beurteilungsgremiums

23. Juni 2016

Impressum

Auftraggeber

Energie Wasser Bern
Immobilien & Services
Monbijoustrasse 11, Postfach
3011 Bern

Projektleitung

Matthias Reinhard, Energie Wasser Bern
Tobias Gastpar, Energie Wasser Bern

Beurteilungsgremium

Rainer Kostermann (Vorsitz, Moderation)
Jacqueline Hadorn
Andrea Roost
Daniel Schafer
Yves Schihin

Verfahrensunterstützung

Beat Kästli, ecoptima ag

Fotos

Alexandra Jäggi, Energie Wasser Bern

Lektorat

Alexandra Jäggi, Energie Wasser Bern

Inhalt

1	Allgemeine Bestimmungen	1
1.1	Auftraggeber	1
1.2	Verfahren	1
1.3	Teilnehmer	1
1.4	Beurteilungsgremium	2
1.5	Entschädigung	2
1.6	Termine	2
2	Aufgabenstellung	3
2.1	Ausgangslage	3
2.2	Absichten ewb	3
2.3	Perspektiven Stadt Bern	4
2.4	Zielsetzung	4
3	Ergebnisse Testplanung	6
3.1	Büro B, Bern	6
3.2	huggenbergerfries, Zürich	13
3.3	Nissen & Wentzlaff, Basel	22
4	Erkenntnisse	29
4.1	Städtebau	29
4.2	Nutzung / soziokulturelle Bedeutung	31
4.3	Etappierung / Realisierbarkeit / Wirtschaftlichkeit	31
4.4	Umwelt	32
5	Gesamtfazit	34
6	Ausblick	37
7	Unterschriften	39
Anhang		
	Kennzahlen	40
	Beilagen	41

1 Allgemeine Bestimmungen

1.1 Auftraggeber

Auftraggeber der Testplanung ist Energie Wasser Bern (nachfolgend ewb) in Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt der Stadt Bern.

Vorbereitung, Organisation und Begleitung des Verfahrens erfolgt durch ewb, Projektmanagement Hochbau, unter Mitwirkung von Feddersen & Klostermann und der ecoptima ag.

1.2 Verfahren

Dialogorientiertes Verfahren

Die Testplanung wird als dialogorientiertes Verfahren ohne Folgeauftrag mit zwei Zwischenbesprechungen und einer Schlusspräsentation durchgeführt. An den Präsentationen nehmen jeweils alle Planungsteams teil.

Für das Verfahren werden drei Planungsteams eingeladen.

Q-Team Regionales Hochhauskonzept Bern

Das Q-Team wird vom Beurteilungsgremium nach der ersten Zwischenbesprechung und nach der Schlusspräsentation über die Ergebnisse der Testplanung informiert. Das Q-Team unterstützt das Begleitgremium durch Empfehlungen zur Weiterbearbeitung und nimmt Stellung zu den Schlussergebnissen.

1.3 Teilnehmer

Das Beurteilungsgremium hat zur Testplanung folgende drei Planungsteams eingeladen:

Büro B Architekten AG, Bern
huggenbergerfries Architekten ETH SIA AG, Zürich
Nissen & Wentzlaff Architekten BSA SIA AG, Basel

Die Planungsteams können sich mit Fachspezialisten verstärken.

1.4 Beurteilungsgremium

Die Studien der Testplanung werden von folgendem Gremium beurteilt:

Beurteilungsgremium (mit Stimmrecht)

- Rainer Klostermann, dipl. Architekt ETH/SIA, Planer Reg A/FSU, Zürich (Vorsitz und Moderation)
- Jacqueline Hadorn, dipl. Architektin ETH SIA FSU, Bereichsleiterin Stadt- und Nutzungsplanung, Stadtplanungsamt Bern, Bern
- Andrea Roost, dipl. Architekt ETH BSA SIA SWB, Bern
- Daniel Schafer, CEO Energie Wasser Bern, Bern
- Yves Schihin, dipl. Architekt ETH SIA, Zürich

Experten (mit beratender Stimme)

- Matthias Reinhard, ewb, Leiter Immobilien & Services, Bern
- Tobias Gastpar, ewb, Leiter Projektmanagement und Hochbau, Bern
- Jeanette Beck, Stadtplanungsamt, Bern
- Jürg Stähli, Verkehrsplanung Stadt Bern, Bern
- Ursula Waber, Amt für Umweltschutz Stadt Bern, Bern
- Yvonne Urwyler, Vertretung Stadtteil III (QM3), Bern
- Nathalie Herren, Vertretung Stadtteil VI (QBB), Bern (bis 31.12.2015)
- Rachel Picard, Vertretung Stadtteil VI (QBB), Bern (ab 1.1.2016)
- Dr. Marcel Brühlhard, Recht & Governance, Bern
- Christopher Hoevels, arup Ingenieure, Berlin
- Dr. Hans Naef, GSP, Zürich
- Roberto De Tommasi, synergo GmbH, Zürich
- Dr. Maik Hömke, Hochschule Luzern, Luzern

1.5 Entschädigung

Für die Teilnahme an den Zwischen- und der Schlussbesprechung und der fristgerechten Einreichung der geforderten Unterlagen wird jedes Planungsteam mit einem pauschalen Betrag von CHF 45'000.- (inkl. Nebenkosten, Modellbaukosten) entschädigt. Die Mehrwertsteuer wird separat vergütet.

1.6 Termine

Startveranstaltung	25. Mai 2015
Zwischenbesprechung 1	2. Juli 2015
Zwischenbesprechung 2	8. September 2015
Schlusspräsentation	12. November 2015
Besprechungen Beurteilungsgremium	Januar – April 2016
Schlussbericht Testplanung	Juni 2016

Das Q-Team Regionales Hochhauskonzept Bern hat am 20. Juli 2015 zu den Zwischenergebnissen und am 6. Januar 2016 zu den Schlussergebnissen der Testplanung Stellung bezogen (vgl. Beilagen).

2 Aufgabenstellung

2.1 Ausgangslage

ewb ist Eigentümerin des «ewb-Areals Ausserholligen». Das Areal ist das zentrale Teilgebiet des kantonalen Entwicklungsschwerpunktes Bern-Ausserholligen im Westen der Stadt Bern und mit dem öffentlichen Verkehr bestens erschlossen. Das Areal befindet sich in einer sehr exponierten Lage zwischen Bahnlinien im Norden, Osten und Süden und Wohngebieten / Grünbereichen im Westen. Zudem wird das Areal in seinem östlichen Teil von der Autobahn A12 mit einem Viadukt überquert.



Abb. 1: ewb-Areal Ausserholligen

Energie Wasser Bern und das Stadtplanungsamt der Stadt Bern wollen das aktuell überwiegend gewerblich genutzte Areal einer quartierverträglichen Weiterentwicklung zuführen, wobei der städtebaulichen Integration, der Verankerung des Areals im ESP sowie der Areal-Erschliessung ein besonderes Gewicht zukommt.

2.2 Absichten ewb

ewb strebt eine Konzentration der Bürostandorte in einem neuen Gebäude auf dem ewb-Areal in Ausserholligen an.

Das neue Gebäude muss rund 500 ewb-Büroarbeitsplätze aufnehmen können. Die dazu erforderliche Hauptnutzfläche wird mit rund 10'000 m² HNF angenommen. Das bestehende Unterwerk (UW) auf dem Areal bleibt in Betrieb und dessen Erschliessung muss auch künftig sichergestellt sein.

Die Vision von ewb sieht ein Hochhaus vor, das im Bereich von Cleantech-Anwendungen neue Massstäbe setzt, attraktive Arbeitsbedingungen bietet

sowie flexible Nutzungsmöglichkeiten schafft. Der neue Hauptsitz soll in einem zukunftsweisenden Neubau untergebracht sein, der ewb als modernes, innovatives, leistungsfähiges und dynamisches Energieunternehmen präsentiert.

2.3 Perspektiven Stadt Bern

Der Premium-ESP-Ausserholligen weist innerhalb der Stadt und Agglomeration Bern eines der grössten Entwicklungs- und Flächenpotentiale auf. Zusammen mit dem Kanton Bern wird zurzeit eine integrale Standortentwicklung vorangetrieben. Parallel dazu erarbeitet die Stadt ein neues Stadtentwicklungskonzept (STEK) u.a. mit den Schlüsselthemen Siedlungsentwicklung nach innen, Stärkung des öffentlichen Raumes sowie Entwicklung von Quartieren. In diesem Kontext wünscht sich die Stadt Bern eine rasche Entwicklung und Aufwertung des ewb-Areals.

Die Stadt Bern ist bereit, das im Jahr 2008 sistierte Planungsverfahren Überbauungsordnung (UeO) Ausserholligen VI wieder aufzunehmen. Ob für das Planungsverfahren neue Grundlagen notwendig sind, oder ob die im damaligen Entwurf erarbeiteten Grundlagen wiederverwendet werden können, muss überprüft werden. Das hohe Entwicklungspotential als Umstrukturierungsgebiet ist unbestritten. Gemäss Regionalem Hochhauskonzept Bern (Hrsg. Regionalkonferenz Bern-Mittelland) liegt das Areal in einem Möglichkeitsraum für Hochhäuser. Darüber hinaus ist das Areal, mit der Lage im Perimeter des ESP-Ausserholligen, für eine bauliche Konzentration mit der Typologie des Hochhauses prädestiniert, sofern der Nachweis erbracht wird, dass diese sich besser als andere Bauformen eignet.

Von der Testplanung wird u.a. erwartet, dass sie den qualitativen Nachweis zur baulichen Verdichtung erbringt. Die Einbettung der Neubauten in den Kontext und die damit zusammenhängende Vernetzung mit den Quartieren (Ausserholligen, Stöckacker, Untermatt in den Stadtteilen VI und III) spielen dabei eine entscheidende Rolle. Ebenfalls von grosser Bedeutung sind die Öffnung des Areals und damit die Ausgestaltung der öffentlichen Räume sowie die Beziehung der Neubauten zum Aussenraum (Zugänge, Nutzungsangebot, Gestaltung, Übergänge etc.).

2.4 Zielsetzung

Die Testplanung hat die Frage zu beantworten, welchen Beitrag der Standort zur Erreichung der Absichten von ewb und den Interessen der Stadt leisten kann.

Mit der Testplanung werden folgende Ziele verfolgt:

- Erarbeitung von quartierverträglichen, städtebaulichen, verkehrstechnischen, ökologischen und wirtschaftlichen Bebauungskonzepten

- Schaffen von Grundlagen für das Planerlassverfahren / Planungsinstrument
- Erarbeiten von Grundlagen für die Evaluation eines Projektentwicklers / Investors
- Definition von Leitlinien für einen nachfolgenden Architekturwettbewerb
- Formulieren einer Empfehlung zur Sicherstellung der Qualität des öffentlichen Raumes

Im Rahmen der Testplanung sollen zudem folgende Fragen behandelt und beantwortet werden:

Nutzung / soziale Nutzung

- Welches Mass an Nutzung ist möglich?
- Welche Nutzungsarten sind zweckmässig und welches sind Gunstlagen für unterschiedliche Nutzungen?
- Wie kann aus sozialer Sicht ein attraktives und lebenswertes Umfeld geschaffen werden?

Städtebau / Bauform

- Welche städtebaulichen Lösungsansätze sind möglich?
- Welche Höhe, Stellung, Grundriss und Schattenwurf weisen mögliche Hochhäuser auf?

Aussenraum / Mobilität / Vernetzung

- Wie wird eine attraktive städtische Ebene gestaltet und wie erfolgt die Verknüpfung und Anbindung derselben an das Umfeld?
- Wie sieht ein nachhaltiges Mobilitätskonzept in den Grundzügen aus?
- Wie erfolgt die Erschliessung des Areals und die arealinterne Erschliessung (Motorisierter Individualverkehr MIV, Langsamverkehr)?

Wirtschaftlichkeit / Realisierbarkeit

- Welche generellen Voraussetzungen sind zu erfüllen, damit eine wirtschaftliche und marktfähige Arealentwicklung gewährleistet ist?
- Welche Etappierungsmöglichkeiten bestehen?

Planerlassverfahren / Architekturwettbewerb

- Welche Aspekte sind in einem künftigen Planungsinstrument zu regeln?
- Welche Leitlinien müssen für einen nachfolgenden Architekturwettbewerb vorgegeben werden?

3 Ergebnisse Testplanung

3.1 Büro B, Bern



Abb. 2: Büro B, Situationsplan



Abb. 3: Büro B, Blick Richtung Osten

3.1.1 Projektbeschreibung der Projektverfasser

Das Areal ewb Holligen eignet sich auf Grund der speziellen Lage für die Realisierung eines Hochhauses, ergänzt durch einen multifunktional genutzten Flachbau.

Volumetrie

Die Realisierung eines Hochhauses mit einer Gebäudehöhe von rund 100 m

- orientiert sich an der Höhe des Berner Münsters
- markiert in unverkennbarer Art den Zugang in die Stadt im Westen
- bildet damit den logischen Gegenpol zur baulichen Entwicklung im Osten der Stadt (WankdorfCity) und markiert damit das andere Ende der City-schiene
- ist eine adäquate Antwort auf die grossmassstäblichen Infrastrukturbauten in der Nachbarschaft
- ergibt ein spannungsvolles Zusammenspiel zwischen dem horizontalen Element des Autobahnviadukts und dem vertikalen Element des Hochhauses
- profitiert von der bezüglich Schattenwurf wenig sensiblen Nachbarschaft (Infrastrukturbauten)

Nutzung

Die Realisierung einer hohen Dichte

- entspricht der Forderung nach einem schonendem Umgang mit der beschränkten Ressource Boden und einer möglichst hohen Verdichtung im Innern
- entspricht der sehr guten Lagegunst des Ortes bezüglich Erschliessung sowohl durch den MIV als auch durch den OeV
- ermöglicht so das langfristige Freihalten von attraktiven Freiflächen

Die Realisierung einer ausgewogenen Kombination von Dienstleistung, Schulung, Innovation, Forschung, Ausstellung, Restauration und Konferenz

- gibt dem Ort seine eindeutige Identität und unterscheidet sich klar von den anderen Planungsarealen in Ausserholligen (USP bzw. Alleinstellungsmerkmal)
- schafft in sich Synergien und stärkt damit die Kraft des Ortes
- hat mit dieser Kraft Auswirkung auf die weiteren Planungsareale
- entspricht inhaltlich und formal dem Image von ewb
- entspricht auf Grund der hohen Wertschöpfung bestens der Lagegunst des Ortes
- erzeugt einen hohen Publikumsverkehr und belebt den Ort auch zu Randzeiten

Ein allfälliges Wohnen muss in Ergänzung zum vorgeschlagenen Nutzungsmix stehen. Die Realisation eines Hotels wäre in Kombination mit Konferenz ideal und würde bestens von der sehr guten Verkehrsanbindung profitieren.

Erschliessung

Der vorgeschlagene Nutzungsmix

- nutzt in hohem Masse die vorhandene Verkehrsinfrastruktur
- benötigt keine weiteren Investitionen in Verkehrsbauten
- schont die umliegenden Quartiere vor Mehrverkehr
- ermöglicht alternative Mobilitätskonzepte
- weist den verschiedenen Verkehrsteilnehmern klare Bereiche zu

Umgebung

Das vorgeschlagene Bebauungs- und Nutzungskonzept, ergänzt durch das Gestaltungskonzept der Umgebung

- schafft für die Öffentlichkeit attraktive und belebte Aussenräume entlang des Ladenwandweges
- weist den Flächen unter der Autobahn aufgrund der schwierigen Zugänglichkeit eine halböffentliche Nutzung zu (ergänzende Nutzung des Sockelgeschosses)
- bildet mit der stark durchgrünzten Gestaltung einen massstäblichen Übergang im Westen
- bildet gestalterisch einen klaren Gegenpol zum Europaplatz
- ermöglicht sowohl den Weiterbestand der Pflanzgärten als auch die Realisation einer Parkanlage westlich des Ladenwandweges

3.1.2 Würdigung des Beurteilungsgremiums

1. Städtebau / Bebauungskonzept

Die Studie zeigt ein klares Bebauungskonzept, welches einer konsequenten Denkweise folgt. Die dezidierte Haltung äussert sich mit einem prominenten Hochhaus und einem niedrigen, kompakten Hofgebäude.

Die Konzentration der Nutzfläche in zwei Gebäuden ermöglicht eine Durchlässigkeit innerhalb des Areals mit grosszügigen Freiräumen und schafft eine visuelle Öffentlichkeit.

Die Studie zeigt, dass ein Hochhaus mit einer Höhe von rund 100 Metern auf dem Areal aus übergeordneter städtebaulicher Sicht grundsätzlich denkbar ist.

Bezüglich der Ausgestaltung des öffentlichen Raumes auf der Erdgeschosebene und der Adressbildung vermag das Konzept noch nicht zu überzeugen. Es fehlt das Aufzeigen einer öffentlichkeitswirksamen Sockelnutzung und es

bleibt fraglich, ob der kleine Footprint (Gebäudegrundfläche) des Hochhauses die gewünschte räumliche Haltung des «Asienplatzes»¹ leisten kann.

Aufgrund der vielfältigen und anspruchsvollen räumlichen Situation leistet der vorgeschlagene Solitär nur einen beschränkten Beitrag zur angestrebten Standortaufwertung. Insbesondere der Raum unter der Brücke wirkt als rückwärtiger Raum und Sackgasse. Konsequenterweise müsste der Bereich als Parkplatz – anstelle einer Tiefgarage – angedacht werden.

Die Verträglichkeit der dominanten Gebäudevolumen des Hochhauses mit dem angrenzenden Wohnquartier im Süden wird kritisch beurteilt. Beide Gebäude beziehen sich in Ausdruck und Grösse mehr auf sich selber als auf den Kontext.

2. Nutzung / soziokulturelle Bedeutung

Der Ansatz, konsequent auf Wohnnutzungen sowie auf öffentliche Nutzungen, (auch unter dem Autobahnviadukt) zu verzichten, liefert einen interessanten Beitrag zur Frage, wie das Areal innerhalb des Quartiers und gesamtstädtisch positioniert werden soll und ob eine Nutzung ohne Wohnanteil denkbar ist, und weiterverfolgt werden soll.

3. Erschliessung / Mobilität

Die Zweckmässigkeit der Idee, den Raum unter der Brücke allenfalls als städtischen Parkplatz (Park und Ride) zu nutzen, wird kritisch beurteilt. Park und Ride Anlagen sind nicht für eine solch zentrale Lage geeignet und generieren zusätzlichen Verkehr, welcher die benachbarten Quartiere belastet.

4. Etappierung

Mit nur zwei Gebäuden ist die Möglichkeit einer etappierten Arealentwicklung sehr beschränkt und wird daher als problematisch beurteilt. Positiv zu beurteilen ist, dass der laufende ewb Betrieb mit diesem Konzept in der ersten Etappe weitestgehend aufrecht erhalten werden kann. Die Erstellung des Hochhauses würde diesen wenig tangieren.

¹ Im Bericht wird der Platz im südlichen Teil des Areals als «Asienplatz» bezeichnet. Diese Bezeichnung ist als Arbeitstitel und nicht als definitiver Name zu verstehen. Die Stadt Bern wird zu gegebener Zeit eine Namensgebung beschliessen.

5. Wirtschaftlichkeit

Aus ökonomischer Sicht ist das Konzept mit nur zwei Gebäuden als kritisch einzustufen. Die Allokation unterschiedlicher Nutzungen und die Aufteilung auf mehrere Investoren wird dadurch erschwert.

Beide Gebäude (Hochhaus und Hofgebäude) stellen ökonomisch ein Klumpenrisiko dar; sie haben eine kritische Grösse, die schlecht in verschiedene Investitionspakete unterteilt und entsprechend etappiert werden kann.

Aufgrund der sehr guten Verkehrserschliessung des Areals sind Nutzungen mit hoher Wertschöpfung (IT, High-tech) gegenüber Wohnnutzungen zu priorisieren. Bei einer Hotelnutzung in einem Hochhaus muss in Betracht gezogen werden, dass diese aus wirtschaftlichen Gründen im unteren Teil des Hochhauses angeordnet sein muss und dass für ein Hotel und die Flächen in den Obergeschossen separate Vertikalverbindungen erforderlich sind

Eine Querfinanzierung des Hochhauses durch das Blockgebäude wird als unrealistisch beurteilt. Vorteilhaft ist die vorgeschlagene Anordnung der Gebäude dann, wenn das Areal auf zwei Investoren aufgeteilt werden kann.

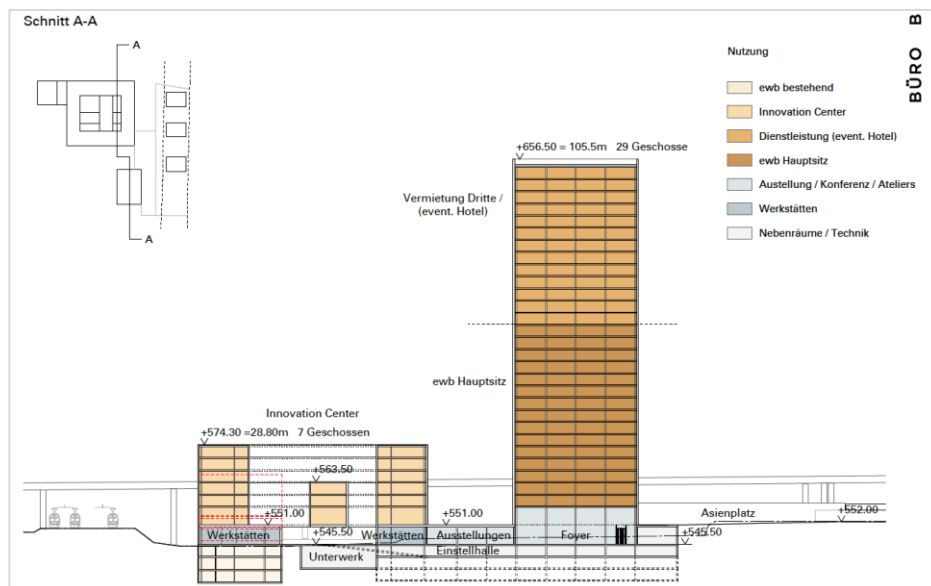


Abb. 4: Büro B, Schnitt A-A | Nord-Süd

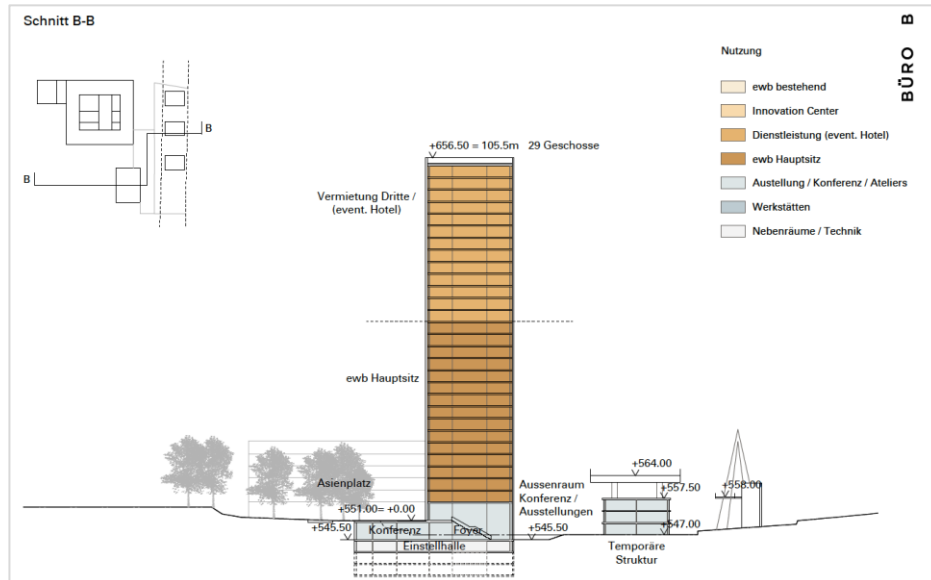


Abb. 5: Büro B, Schnitt B-B | Ost-West

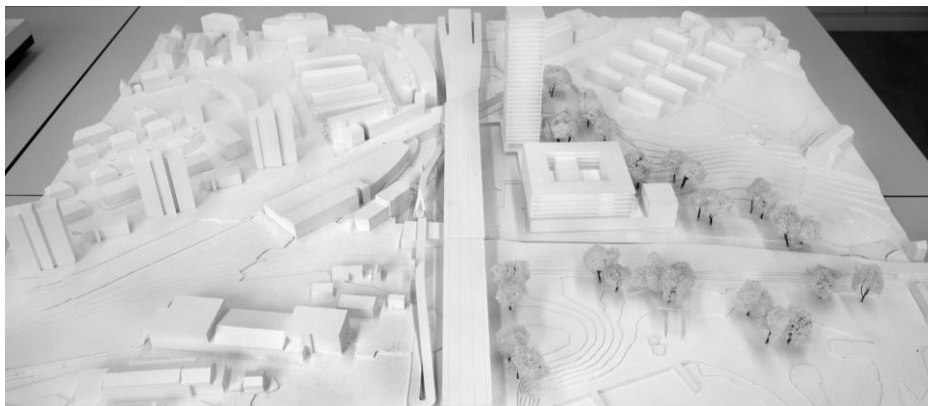


Abb. 6: Büro B, Blick Richtung Süden (Europaplatz)



Abb. 7: Büro B, Blick Richtung Norden (Wyermannshaus)



Abb. 8: Büro B, Blick Richtung Westen

3.2 huggenbergerfries, Zürich

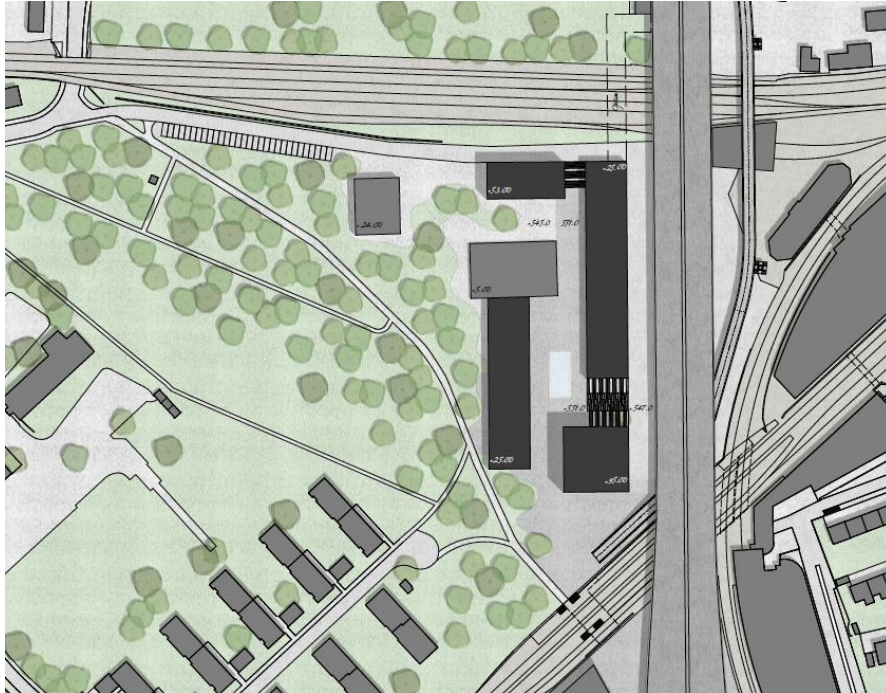


Abb. 9: huggenbergerfries, Situationsplan



Abb. 10: huggenbergerfries, Blick Richtung Osten

3.2.1 Projektbeschreibung der Projektverfasser

Kurzanalyse

Im Bezug zur Ost-West-Achse liegt das Areal zentral in der Stadt. Durch die Entwicklungsgebiete in den angrenzenden Quartieren wird der Standort von ewb in Zukunft noch zentraler wahrgenommen. Das Planungsgebiet von ewb wird durch massive Verkehrsinfrastrukturbauten durchschnitten. Die beiden Bahntrassen sowie die Autobahnbrücke der A12 schaffen eine Inselsituation. Die angrenzenden Quartiere Stöckacker und Holligen in Ost-West-Richtung werden dadurch räumlich nicht zusammen gelesen, sie sind voneinander getrennt. Nördlich wird das Gebiet durch die Autobahn begrenzt, der Stadtkörper wird daran abgeschlossen. Im Süden ist der Anschluss über den Europaplatz an das öffentliche Verkehrsnetz gewährleistet. Der Europaplatz leistet die Adressierung im dispersen Quartier. Die Hochhäuser im Westen der Stadt entziehen sich mehrheitlich dem Stadtkörper und formulieren weder Strassen- noch Platzräume. Weiter sieht man, dass verschiedene Entwicklungsgebiete geplant sind, bzw. in den letzten Jahren entwickelt wurden. Das Gebiet weist überdurchschnittlich grosse Grünflächen auf. Die Familiengärten westseitig mit dem vorgelagerten Radweg ebenso wie die grossartige Parkanlage «Weyerli».

Mikrolage

Mit der Sportanlage Weyermannshaus liegt ein übergeordneter Freiraum in unmittelbarer Nähe des ewb-Areals. Diese Raumqualitäten sind heute auf drei Seiten total von der Stadt abgeschnitten und haben keine übergeordnete Wirkung. Topografisch liegt das Areal in einer Senke. Durch die Lage unter dem Autobahnviadukt, sowie durch die S-Bahn Unterführung vom Europaplatz her, wird die versenkte Lage zusätzlich manifestiert.

Zukünftiges Potential

Mit der fortschreitenden Bebauung in Bern-Brünnen am westlichen Stadtrand rückt das ewb-Areal näher zum Stadtzentrum. Das Kapital des Perimeters ist vor allem dessen einmalige Lage. Der Autobahnviadukt verschafft dem Stadtraum ein Alleinstellungsmerkmal. Weiter ist die Anbindung ans öffentliche Verkehrsnetz gut. Mit dem Haus der Religionen am Europaplatz ist ein Auftakt gemacht. Der Schrebergarten mit dem Fuss- und Radweg hat Potentiale, die sollen ins gesamte System eingebunden werden. Weiter ist die Freizeitanlage Weyerli von grosser Qualität, hier gilt es die Anlage besser mit dem Stadtkörper zu verbinden. Der Ort soll den Quartieren Ausserholligen, Stöckacker, Weyermannshaus und Untermatt im Zentrum der Stadt eine neue Adresse geben.

Klare Erschliessung

Vom Europaplatz gelangt man zum ewb-Areal mit dem öffentlichen Verkehr. Die Ebene der Unterführung der SBB-Haltestelle Ausserholligen wird ins Areal gezogen und schafft eine Plattform, welche die bestehende Muldensituation

aufhebt. Die Plattform liegt zwei Geschosse über dem gewachsenen Terrain und beherbergt die notwendigen Parkplätze und die Technik, sowie Kellerräume. Weiter ermöglicht die Plattform, den Bezug zum Wohnquartier räumlich herzustellen und aus dem Raum unter der Autobahn einen gefassten, urbanen Raum zu kreieren. Mit dem Auto erschliesst die Stöckackerstrasse das Geviert. Ergänzend zu der bestehenden Tiefgarageneinfahrt wird eine zweite Einfahrt ausgebildet. Die bestehenden Fussgänger- und Velowege werden besser ins Gesamtsystem eingebunden, bleiben aber am Ort erhalten.

Vernetzte Räume

An der Kreuzungssituation von SBB-Linie und Autobahn wird ein ungerichtetes Hochhaus vorgeschlagen. Dieses hat im Quartier eine übergeordnete Stellung, steht am Asienplatz und formt den neuen ewb-Campus Bern. Zwei im Erdgeschoss transparente und perforierte Gebäudekörper formen den Campusplatz. Dieser wird durch ein Wohnhochhaus abgeschlossen. Die Höhe des Wohnhochhauses orientiert sich an den Hochhäusern des Quartiers und schafft zugleich ein Gegengewicht zum ewb-Hochhaus. Die Querbezüge im Campus sind von Wichtigkeit. Sowohl in Längsrichtung entlang der Achse Europaplatz-Weyerli, als auch in Querrichtung sind grosszügige Bezugsachsen vorhanden. Die rollstuhlgängige Freitreppe vom Campus hinunter zum Raum unter dem Autobahnviadukt, sowie die Option mit der Passerelle zum Weyerli stärken diese Bezüge.

Grosszügige Grünräume

Der Grünraum der Schulanlage Stöckacker und der Schrebergärten soll über den Fuss- und Fahrweg weiter in den Campus geführt werden. Grünzungen führen in den Campus und verzahnen Natur und Stadt. Der Veloweg führt durch den neu ausgebildeten Grünraum. Da wo früher die Werkhalle von ewb war, befindet sich nun ein Park mit Aufenthaltsqualität für das gesamte Quartier. Der Campusplatz ist städtisch und mit einem Hartbelag ausgebildet. Ein Wasserbecken vermittelt zwischen dem Stadt- und dem Naturraum.

Vielfältige Programmierung

Oft leiden städtebauliche Entwicklungen an einer Armut in der Nutzungsvielfalt. Nutzungsvielfalt vor allem auf Erdgeschossniveau schafft Identität, Nachbarschaft und Sicherheit. Wir sind der Meinung, dass neben dem Bürostandort für ewb auch eine Mischung aus Wohnen, Gewerbe und Kleinläden eine heterogene und spannende Programmierung des Ortes ermöglichen würde. Von einer Büro-Monokultur raten wir ab.

Das Hochhaus beherbergt ein Betriebsrestaurant sowie ein Ausstellungsraum von ewb. Der Körper hin zum Grünraum hat ein kleines Café, welches an einer offenen Halle angeordnet ist. Ein gut erschlossenes Veloparking auf Campusebene stärkt die Velomobilität. Der Gebäudekörper hin zum Viadukt hat eine Schottenstruktur wo kleinteilige Einheiten angeordnet werden können. Diese vermitteln zwischen dem Campus und dem Raum unter der Auto-

bahn. Die Räume können zweigeschossig ausgebildet werden. Im Norden wird der Campus durch ein Wohnhochhaus im mittleren Segment abgeschlossen. Stockwerkeigentum ist an dieser Lage denkbar. Das dargestellte Erweiterungspotential an der Werkgasse kann quartierspezifische Nutzungen beherbergen. Eventuell können genossenschaftlich organisierte Wohnungen mit Kinderhort das Quartierangebot ergänzen. Der vorgeschlagene Mix bildet einen Stadtplatz mit maximaler Nutzungsdichte, grosser räumlicher Qualität und hoher Sicherheit.

Eingebundene Hochhäuser

Hochhäuser sind an diesem Standort möglich, sofern sie im Stadtraum eingebunden sind. Die Hochhäuser dürfen nicht nur auf sich selber bezogen sein und nur auf Fernwirkung spekulieren, sondern sie müssen auch den unmittelbaren Stadtraum positiv bereichern. Es braucht eine städtische Umgebung, um den Hochpunkt rechtfertigen zu können. Damit nicht nur auf ein hohes Objekt fokussiert wird, schlagen wir 2 Hochpunkte vor. Ein Landmark an diesem Ort wäre nicht die richtige Antwort. Deswegen soll das Haus nicht höher als 110 Meter werden. Ein Hochhaus muss damit folgende Kriterien erfüllen:

- nicht privatisiertes Erdgeschoss
- an einem Stadtplatz stehend
- raumbildend, aber nicht höher als 110 Meter
- ein zweites Pendant welches die Massstäblichkeit zu den Quartierspezifischen Hochhäusern herstellt.
- eher ungerichtet, da in einer Kreuzungssituation von Eisenbahn und Autobahn stehend und es keinen Grund gibt, zwischen den Verkehrsachsen zu priorisieren.

Kuratierter Stadtraum unter der Autobahn

Der Autobahnviadukt ist das Element, welches den Raum am stärksten definiert. Diese ordnende Achse soll positiv auf das Areal angewendet werden. Der gedeckte Raum unter der Brücke schafft einen eigenständigen Raum, auch weil er witterungsgeschützt ist. Dieser Raum kann als Plattform für verschiedene Nutzungen fungieren. Der Raum wird gefasst, um seine Qualität zu stärken und ihn dadurch aber auch klar einzugrenzen. Das Blatt 5 zeigt verschiedene Formen, wie der Ort bespielt werden kann. Quartier- und Eigeninitiative der Bewohnerinnen und Bewohner können diesen Raum bespielen. Verschiedene Märkte, Sportplätze, gedeckte Bereiche für Sommerkino oder Konzerte. Der Ort ist durch seine Ausprägung einzigartig. In einer Übergangsphase kann dieser Ort auch weiter als Lager- und Parkfläche fungieren. Es schadet dem Raum und dem Campus nicht, wenn er langsam entwickelt wird, denn der Raum soll vom Quartier in «Beschluss» genommen werden können. Möglicherweise wird die Nutzung sogar durch die Stadt oder einen Verein kuratiert.

Vernetzter Stadtraum mit «Weyerli»

Als Option, die der Quartiervernetzung dient, kann der Campus mit dem Weyerli durch eine Passerelle verbunden werden. Die Passerelle tangiert den Grünraum nicht und führt an die Südost-Ecke des Parks. Durch die vorgeschlagene Geometrie ist auch das Abschliessen des Weyerlis in der Nacht einfach möglich. An dem Ort entstünde auch ein neues Pförtnerhaus.

Strategie mit Umgang des Bestandes und flexible Etappen

Sinnvolle Etappen ermöglichen kostengünstige Provisorien. Der Sitz von ewb kann weiter vermietet werden und bietet die Möglichkeit einer Aufstockung in Leichtbau.

Flexible Etappen:

1. ewb-Hochhaus, Campusplattform mit Parking
2. Gebäudekörper zur Autobahn, Abbruch der Werkhalle ewb
3. Gebäudekörper zum Quartier
- 1-3 können theoretisch in einer Etappe gebaut werden
4. Wohnhochhaus
5. Option Passerelle zu Weyerli

Umwelt

Erschliessungstypologie und Schallschutz

Grundsätzlich ermöglicht der parallel zu Autobahn gestellte Baukörper einen optimalen Schallschutz für das gesamte Quartier. Die kritischen Wohnungen können Lärm abgewandt gelüftet werden. Sämtliche Schlaf- und Wohnzimmer sind Lärm abgewandt angeordnet oder werden über eine Lüftungsloggia belüftet.

Photovoltaik Schallschutzwand

ewb erzeugt Solarstrom im Autobahnabschnitt und saniert die Quartiere Ausserholligen, Stöckacker, Weyermannshaus und Untermatt. Das autobahnbegleitende Solarprojekt agiert in drei Ebenen: Stromproduktion, Schallsanierung der Quartiere sowie Werbung für ewb mit der Präsenz des Solarkraftwerks am ewb-Hauptsitz.

3.2.2 Würdigung des Beurteilungsgremiums

1. Städtebau / Bebauungskonzept

Das Ensemble zeichnet sich durch städtebaulich interessante und differenzierte Räume aus, ist in seiner Volumetrie verträglich, formal jedoch stark auf sich selber bezogen. Auf dem Niveau der Stadtebene wird eine hohe und interessante städtische Dichte erreicht. Es handelt sich um eine stark introvertierte, identitätsstiftende, durchstrukturierte Komposition. Hier wird «Stadt instal-

liert». Die Absicht nach einem in sich stimmigen «Gesamtkonzept», das sich am Stadtraum der Uffizien in Florenz orientiert, wird deutlich.

Die Plattform / Campusebene zwischen den zwei Hochhäusern verdeutlicht den Anspruch auf Querbeziehungen zwischen Frei- und Grünraum sowie dem hybrid-urbanen Raum. Die Inszenierung der Arkaden / Laubengänge würde jedoch eine weiterführende Verbindung in Gebiet Weyermannshausbad und keine Sackgasse verlangen. Der Anschluss und der Einbezug des Raumes unter dem Autobahnviadukt an die Plattform / Campusebene wirkt wenig ausgeprägt. Die Durchlässigkeit in Ost-West-Richtung wird durch die lineare Anordnung parallel zur Autobahn stark beeinträchtigt und schnürt den Raum unter dem Autobahnviadukt zusätzlich ein. Die gewünschte Öffnung dieses Raumes wird schwierig.

Die identitätsstiftende Adressbildung – einerseits von den Arkaden und andererseits vom Ladenwandweg her – ist für das Verständnis und das Bespielen der Räume anspruchsvoll.

Das Hochhaus wirkt gegenüber dem «Asienplatz» dominant und die gewählte Höhe nicht zwingend. Die Höhe des Hochhauses führt zu einer Beschattung der restlichen Bebauung, insbesondere der Plattform / Campusebene. Dem «Asienplatz» fehlt eine Fassung und die Einbindung in das Ensemble.

2. Nutzung / soziokulturelle Bedeutung

Die Vorstellungen zur Belebung der Plattform / Campusebene werden als problematisch beurteilt. Es stellt sich die Frage, ob diese Achse geschaffen werden kann und über genügend Attraktivität verfügt, damit sie vom Publikum genutzt wird.

Die Bespielung der Arkaden mit unterschiedlichen Nutzungen wird als anspruchsvoll beurteilt. Isolierte Nutzungen der Erdgeschosse sind zu vermeiden und müssen mit der Nutzung in den Obergeschossen verknüpft sein. Die vorgeschlagenen Bereiche für Wohnen sind denkbar und bieten ein attraktives Potential (Blick auf das Weyermannshausbad / Fernblick).

Der Raum unter dem Autobahnviadukt kann unter Umständen gut funktionieren, wenn dieser aktiv bespielt und kuratiert wird.

Der verbleibende Teil des Werkstattgebäudes (Stöckackerstrasse 33) lässt keinen Nutzungsbezug zum übrigen Ensemble erkennen.

3. Erschliessung / Mobilität

Alle Teilräume des Ensembles beziehen sich direkt auf den «Asienplatz». Die doppelgleisige Quartiervernetzung für Fussgänger und Velos (Ladenwandweg, Plattform) wird als eher verwirrend empfunden. Zudem besteht ein Zielkon-

flikt: Einerseits soll die Plattform / Campusebene frequentiert und belebt werden, andererseits suchen die Velofahrer/Fussgänger mit einem anderen Zielort die schnelle Verbindung auf dem Ladenwandweg.

Die Höhendifferenz der beiden Stadtebenen erfordert marginale Anpassungen des bestehenden Veloweges.

4. Etappierung

Wie weit sich das Konzept städtebaulich und nutzungsmässig / betrieblich in Etappen umsetzen lässt, kann nicht abschliessend beurteilt werden und stellt einen noch ungelösten Risikofaktor dar.

Eine Etappierung des Parkings im Sockel ist aus verkehrstechnischer Sicht eher ungünstig und müsste voraussichtlich in einem Zuge erstellt werden.

5. Wirtschaftlichkeit

Die Finanzierung einer 1. Etappe wird als anspruchsvoll beurteilt. Grössere Vorinvestitionen, insbesondere in den Sockelbau, sind erforderlich. Hingegen stellen Untergeschosse, die gemeinsam von verschiedenen Investoren genutzt werden, kein Hindernis für die Wirtschaftlichkeit dar.

Die kleinteiligen Nutzungsstrukturen auf den beiden EG-Ebenen sind als eher risikobehaftet anzusehen, da deren Existenzfähigkeit von ausreichend hohen Publikumsfrequenzen abhängt. Diese sind ob der «Sackgass-Situation» eher fraglich. Sofern ein Nutzer (bspw. eine Schule) gefunden werden kann, welcher den Raum selbst beleben kann, wird das Konzept tragfähig.

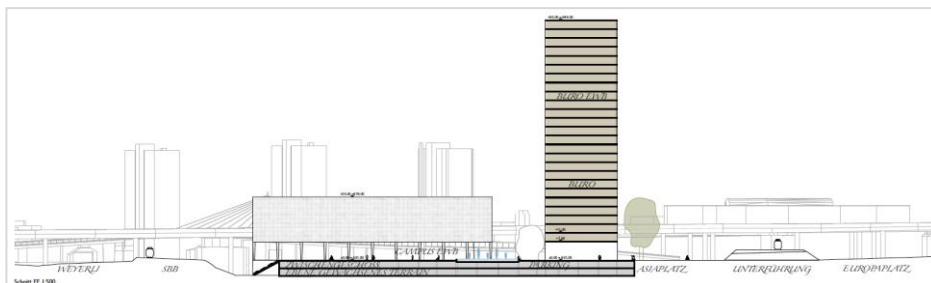


Abb: 11 : huggenbergerfries, Schnitt E-E | Nord-Süd

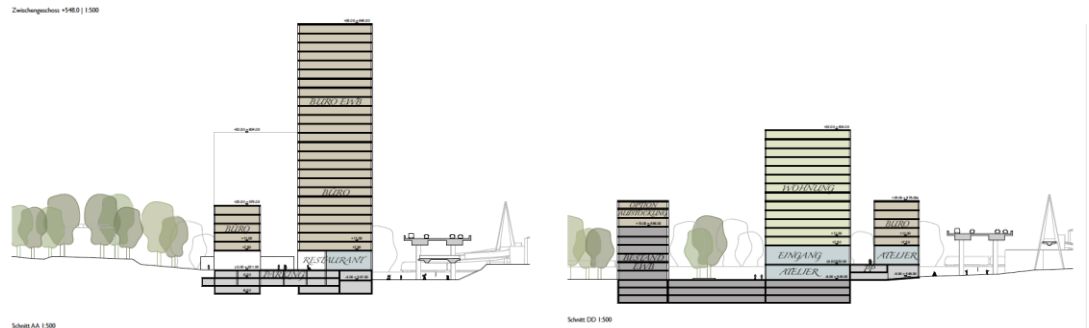


Abb: 12: huggenbergerfries, Schnitte A-A und D-D | Ost-West

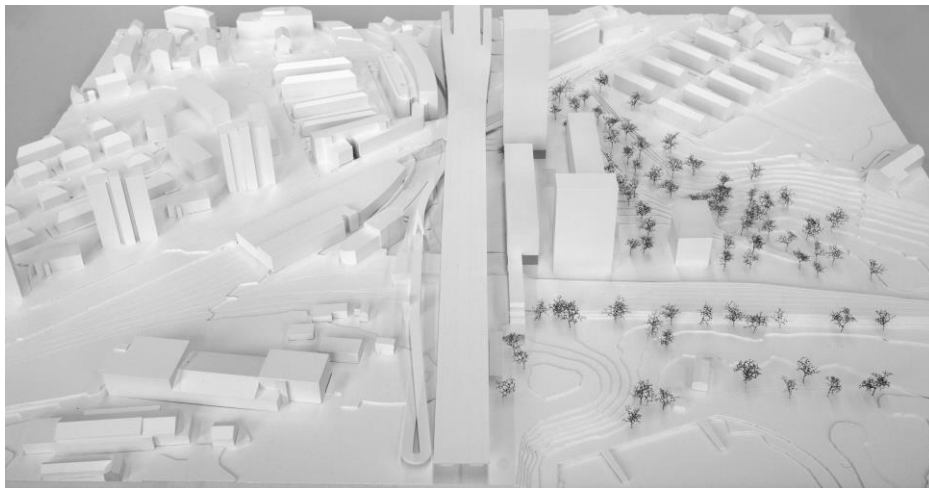


Abb. 13: huggenbergerfries, Blick Richtung Süden



Abb. 14: huggenbergerfries, Blick Richtung Norden

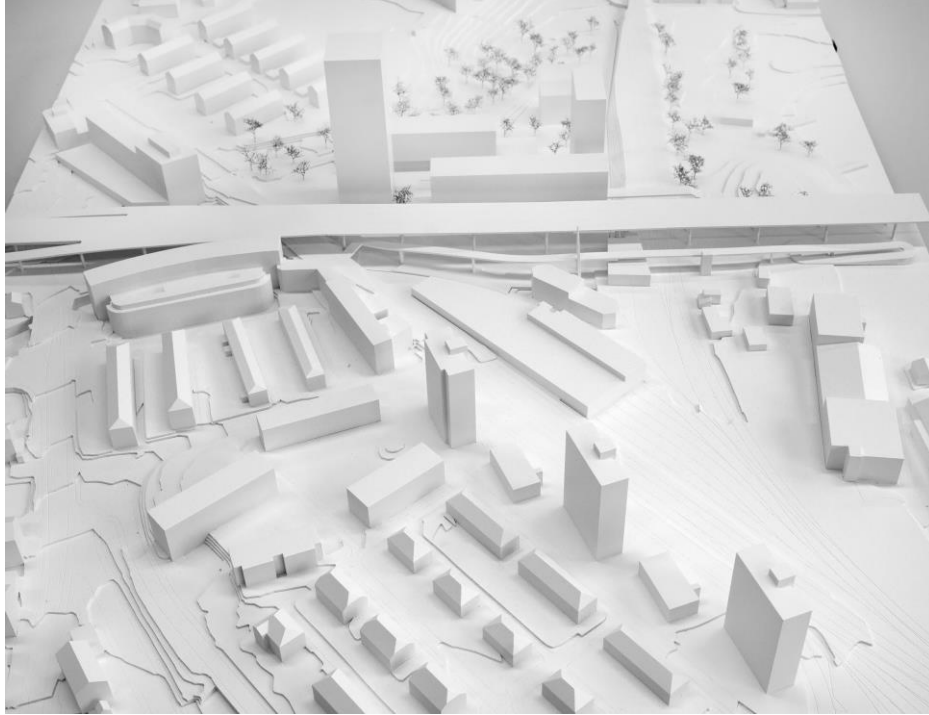


Abb. 15: huggenbergerfries, Blick Richtung Westen

3.3 Nissen & Wentzlaff, Basel

Nissen & Wentzlaff Architekten mit BRYUM Landschaftsarchitektur,
Gruner AG



Abb. 16: Nissen & Wentzlaff, Situationsplan



Abb. 17: Nissen & Wentzlaff, Blick Richtung Osten

3.3.1 Projektbeschreibung der Projektverfasser

Projektidee

Das ewb-Areal weist mit dem Autobahnviadukt, den Bahngleisen, dem S-Bahn Anschluss und den Schrebergärten unterschiedliche, stark kontrastierende Randbedingungen auf. Gerade diese Heterogenität könnte Grundlage werden für eine ganzheitliche, nachhaltige Konzeption: Eine Gesamtplanung, die die Gegebenheiten des Grundstücks mit der ewb-Vision einer nachhaltigen Zukunft verknüpft und eine vernetzte, attraktive Arbeits- und Aufenthalts-umgebung schafft.

Dazu gehören beispielsweise die Aspekte:

- Innovatives Mobilitätskonzept: (z.B.: Car-Sharing, E-mobil Hub, öffentlicher Verkehr)
- Soziale Integration (z.B. Öffnung des Areals, Integration von Nutzergruppen)
- Attraktivität (Gestaltqualität, Aufenthalt und Begegnung)
- Entwicklungs- und Umnutzungspotential

Bern, die Stadt (Fernwirkung / Topografie)

Der Cluster ist Landmark als höchstes Gebäude, aber noch im Massstab der umgebenden Topografie. Hügelzüge sowie die Einbettung des Stadtgefüges in die Landschaft bleiben nachvollziehbar und dominant.

Ausserholligen, das Quartier

Baukörper

- Räumliche Eingliederung der Baukörper in ihr unmittelbares Umfeld: Bahngleise, Autobahn, Wohngebäude im Westen, Unterführung vom Europaplatz her.

Freiraum

- Vernetzung von Fusswegen und Freiräumen mit Aufenthaltsqualität
- Ganzheitliche Konzeption von Park und Gebäuden (z.B. nachhaltige Wasserwirtschaft etwa durch Retention oder Grauwasserverwertung, Bewirtschaftung Grundwasserhaushalt, Energietransfer zwischen Nutzungen, Abfallwirtschaft etc.)
- Verbesserung der Luftqualität im Quartier durch Maximierung von Grün- und Wasserflächen, Grünanlage mit aufgelockertem Baumbestand
- Gute Durchlüftung (nur geringe Beeinträchtigung der Frischluftschneise), Berücksichtigung der bestehenden, belastenden Emissionsquellen (z.B. Autobahn)
- Bewusste komplementäre Ergänzung von Qualitäten und funktionalem Angebot über die Grundstücksgrenzen hinaus
- Wenig versiegelte Flächen, ökologische Vielfalt mit unterschiedlichen Boden- und Pflanzentypen, Berücksichtigung der Biodiversitätsempfehlungen der Stadt Bern (naturnahe Wiesen, Magerwiesen, Nasswiesen) und lebensraumtypische Pflanzenarten

Soziokulturelle und funktionale Qualitäten

- soziale und funktionale Mischung sowie soziale und erwerbswirtschaftliche Infrastruktur
- objektive / subjektive Sicherheit
- Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen
- Lärm- und Schallschutz
- Barrierefreiheit

ewb, der Cleantec Cluster

Bauten

- Gebäude energieeffizient durch Volumetrie, Energiegewinnung (z.B. Photovoltaikfassaden, Tageslichtnutzung, mobiler Sonnenschutz) und Verlustminimierung (Fassadenausrichtung und Gestaltung)
- Gebäudetypologie variabel nutzbar
- Halböffentliche Sonderzonen im unteren Bereich der Hochhäuser bis auf ca. 12-15 Meter Höhe

Freiraum

- Effiziente und attraktive Mikro-Erschliessung (Wege auf direktem Weg zum öffentlichen Verkehr (ÖV), attraktives Veloparking)
- Bepflanzung als offene aber städtische Parklandschaft mit Aufenthaltsqualität
- Bäume als «zweiter Horizont» auf rund 10-15 Metern Höhe
- Potentialräume im Park werden besetzt von Klein- und Fahrrisibauten als «Follies» (etwa für Velogarage und -reparatur, Kindergarten, Cleantech-Prototypen, beispielhafte Energiegewinnung, zero-emission Cafés, Kompostieranlage, Innovative Building Applications, Smart Grid Anwendungen, etc.)
- Massnahmen zur Kontrolle der Windgeschwindigkeiten und Immissionen durch Lärm und Abgase

3.3.2 Würdigung des Beurteilungsgremiums

1. Städtebau / Bebauungskonzept

Das Konzept zeigt eine interessante Verdichtungsmöglichkeit mit einem Hochhausensemble. Unter Berücksichtigung des Bestandes an der Stöckackerstrasse 33 schlagen die Projektverfasser ein Hochhauscluster mit drei Hochhäusern in einem parkartig durchfliessenden und zusammenhängenden Freiraum vor.

Die Clusterlösung setzt sich sorgfältig mit unterschiedlichen Gebäudehöhen auseinander, wobei die Höhenentwicklung der gut proportionierten Gebäudevolumen differenziert von Süden nach Norden erfolgt. Damit wird eine hohe Erkennbarkeit (Brand) geschaffen. Das Konzept lässt viele Möglichkeiten (Nutzung, Etappierung etc.) zu und eröffnet durch seine Flexibilität interessante Handlungsspielräume. Der Zwischen- und Freiraum enthält eine bedeu-

tende Gewichtung als Pendant zum Gebäudecluster. Die einzelnen Gebäude sind so gesetzt, dass wichtige Sichtbezüge entstehen resp. betont werden. Zu prüfen ist, ob an Stelle von gestaffelten auch einheitliche Gebäudehöhen möglich sind. Ebenso könnte, ähnlich zur differenzierten Höhenentwicklung der Hochhäuser, auch der Footprint (Gebäudegrundfläche) unterschiedlich gross sein und eine vertikale Gliederung – eventuell auch in der Programmierung – erhalten.

Der Umgang mit der bestehenden und anspruchsvollen Arealtopografie ist raffiniert. Es wird konsequent auf die Schaffung von künstlichen Plattformen verzichtet. Der Umgang und die Anbindung der Bestandesliegenschaften erfolgt pragmatisch und zweckmässig.

Mit den freistehenden Solitären in einer Parklandschaft schafft das Bebauungskonzept durch grosszügige Sicht- und Raumbezüge den Raum unter dem Autobahnviadukt zu öffnen. Das Einfügen der Bäume als visuelles und räumlich vernetztes Element über das Areal hinaus wird als wertvoll empfunden.

Die Bebauung weist eine gewisse Selbstverständlichkeit auf. Auftakt, Vor- und Rückseite werden natürlich aufgenommen und interpretiert. Das Areal öffnet sich, wird zur Drehscheibe und erfüllt eine Verbindungsfunktion bzw. ermöglicht den Austausch mit den benachbarten Quartieren. Die Gebäude binden sich gut in die bestehende Struktur des Wohnquartiers ein. Mit der Stellung des «kleinsten» Hochhauses am «Asienplatz» wird subtil auf die räumliche Situation eingegangen und die Anbindung des Platzes wird gestärkt. Die Adressbildung um den «Asienplatz» und entlang dem Ladenwandweg mit den öffentlichkeitswirksamen Erdgeschossnutzungen ist funktional und gestalterisch überzeugend.

2. Nutzung / soziokulturelle Bedeutung

Das Konzept weist eine hohe Nutzungsflexibilität auf. Die vorgeschlagenen Höhen der Gebäude lassen voraussichtlich jedoch keine gemischte Nutzung zu (eine Nutzung pro Volumen). Die Nutzung der publikumsorientierten und transparenten Erdgeschosse muss mit einem Mehrwert verbunden werden und auf die gegebenen Nutzungen im Gebäude ausgerichtet sein.

Möglichkeiten für arealbezogene Nutzungen auf den Freiflächen der Parklandschaft sind vorhanden. Ob damit das Potential des öffentlichen Raums genutzt werden kann, bleibt offen.

Die Zugänglichkeit zum Raum unter dem Autobahnviadukt ermöglicht, dieses Potenzial bei einer künftigen Entwicklung zu nutzen. Die Zugänge weisen noch Verbesserungspotential auf (Lage / Dimensionierung, Aufgänge zur Langsamverkehrspasserelle (LVP) Ausserholligen).

3. Erschliessung / Mobilität

Die fussläufige Erschliessung und Adressbildung ab dem Ladenwandweg erfolgt in selbstverständlicher Art und Weise.

Die Anordnung der grossen Parkieranlage unter dem Park scheint wenig schlüssig. Eine mögliche Erweiterung der bestehenden Parkieranlage (Stöckackerstrasse 33) scheint dem Konzept zuträglicher. Je nach gewähltem Mobilitätskonzept ist in radikaler Konsequenz auch ein Verzicht auf zusätzliche Parkplätze denkbar.

4. Etappierung

Die drei gleichwertigen Gebäude ermöglichen eine hohe Flexibilität bei der Nutzungsverteilung und der Etappierung. Die bauliche Entwicklung kann bei jedem der drei Gebäude begonnen werden. Falls die erste Etappe, z.B. für die Bedürfnisse von ewb, in der Nähe des bestehenden Werkstattgebäudes erfolgt, ist sicherzustellen, dass das Gesamtkonzept (insb. auch seitens «Asienplatz») umgesetzt wird.

5. Wirtschaftlichkeit

Die Möglichkeit einer etappierten Realisierung ist aus wirtschaftlicher Sicht eine Stärke des Bebauungskonzeptes. Herausfordernd ist die Nutzung der Erdgeschossflächen in den Hochhäusern. Problematisch sind insbesondere die vorgeschlagenen, transparenten Sockelbereiche, die eine überdurchschnittliche Wertschöpfung in den Obergeschossen präjudizieren. Letzteres wiederum wird durch die gegebene Standortqualität in Frage gestellt. Leere unterste Geschosse in allen drei Hochhäusern dürften den Markt überfordern. Kompensiert werden, könnte dieser Nachteil teilweise durch das Bespielen der vorgeschlagenen Folies („maison de plaisance“) im Parkraum mit publikumswirksamen Nutzungen.

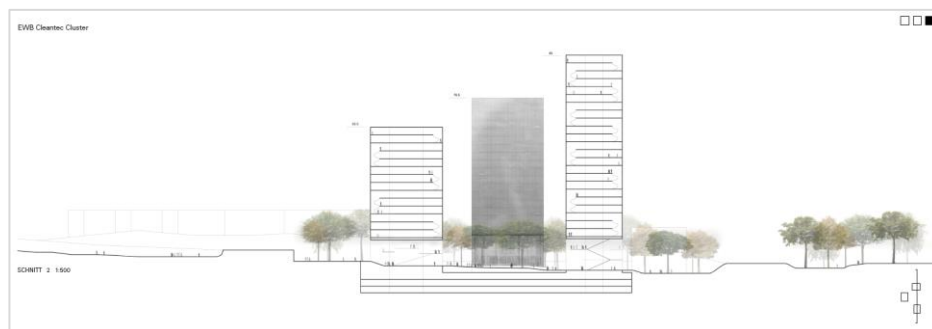


Abb. 18: Nissen & Wentzlaff, Schnitt 2 | Nord-Süd



Abb. 19: Nissen & Wentzlaff, Schnitt 1 | Nord-Süd



Abb. 20: Nissen & Wentzlaff, Blick Richtung Süden



Abb. 21: Nissen & Wentzlaff Architekten, Blick Richtung Norden

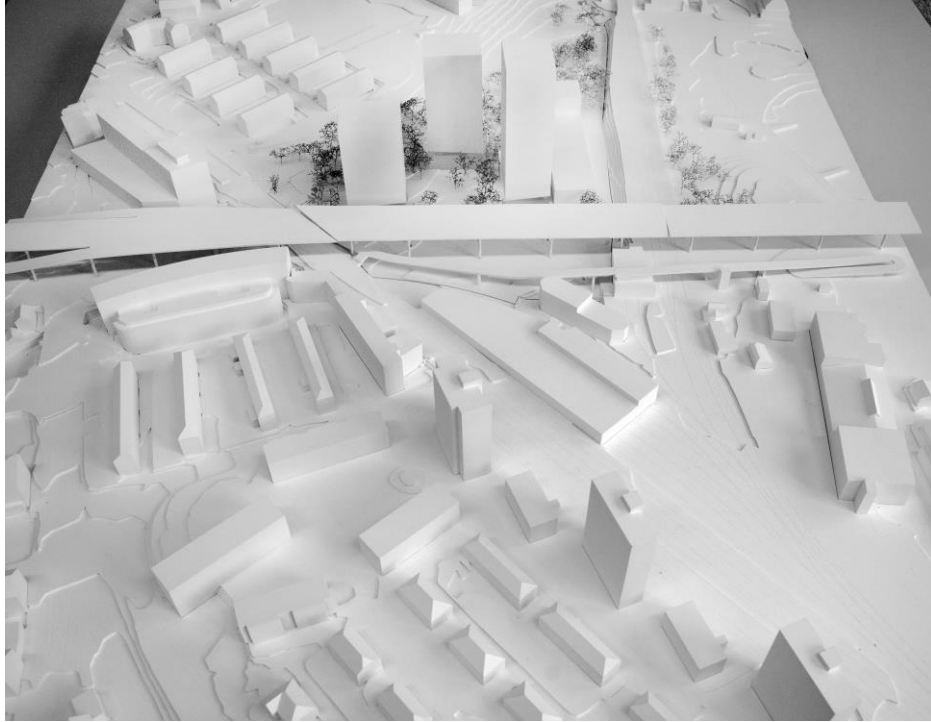


Abb. 22: Nissen & Wentzlaff, Blick Richtung Westen

4 Erkenntnisse

4.1 Städtebau

4.1.1 Ort

Im Rahmen der Testplanung konnte das Verständnis für die örtlichen Eigenschaften und Qualitäten des ewb-Areals und dessen Einbettungspotenziale in den städtischen Kontext geschärft werden:

- Die Potentiale für eine erfolgreiche Einbettung in den städtischen Kontext sind gegeben.
- Die Entwicklung des ewb-Areals muss trotz seiner schwierigen Lage zwischen Autobahnviadukt und Eisenbahnlinien als Teil der Gesamtentwicklung des Premium ESP-Ausserholligen verstanden werden. Die nördlich vom ewb-Areal gelegenen Entwicklungsareale Weyermannshaus Ost und Weyermannshaus West sind dabei von besonderer Bedeutung.
- Die zukünftige räumliche Qualität des ewb-Areals wird durch die Verflechtung und Vernetzung mit seinem Umfeld mitbestimmt. Im Rahmen der Testplanung hat sich gezeigt, dass eine Verbindung unter dem Bahndamm hindurch zum nördlich angrenzenden Freiraum (Weyermannshausbad) aufgrund zukünftiger Bahnprojekte im Moment nicht möglich ist. Umso wichtiger für die Vernetzung des ewb-Areals ist daher der Bau der LVP Ausserholligen zwischen Europaplatz und Weyermannshaus Ost. Allerdings müssen die Projektierung auf dem ewb-Areal und das vorliegende Projekt der LVP miteinander koordiniert werden. Dies betrifft insbesondere die Zu- und Abgänge im ganzen Brückenbereich.
- Der Charakter des ewb-Areals wird geprägt durch das Autobahnviadukt. In der Testplanung wurden in diesem Zusammenhang die Raumqualität auf der Stadtebene unter und über dem Autobahnviadukt diskutiert. Auf der Stadtebene bilden die Vernetzung, die Zugänglichkeit und die Orientierung wesentliche Faktoren; über dem Autobahnviadukt ergeben sich mit einer geeigneten, hohen Bebauung unbestrittene Qualitäten. Diese besondere Dualität wird städtebaulich prägend sein.

4.1.2 Bebauungskonzept / Dichte

Die Resultate der Testplanung haben gezeigt, dass eine «bauliche Dichte» von ca 3.0² auf dem ewb-Areal durchaus möglich ist. Eine bauliche Verdichtung am Europaplatz / «Asienplatz» stärkt den Premium-ESP Ausserholligen als einen der drei grossen S-Bahn Standorte von Bern (Bahnhof Bern, Wankdorf, Europaplatz).

Höhere Häuser oder Hochhäuser sind denkbar und zielführend. So werden gleichzeitig neue Freiräume und die Öffnung / Zugänglichkeit des Areals auf einer durchgehenden Stadtebene möglich. In der Weiterbearbeitung der

² Die «bauliche Dichte» wird hier definiert als Verhältnis von oberirdischen Geschossfläche zur Fläche der ewb-Parzelle westlich des Autobahnviaduktes (siehe auch Anhang «Bauliche Dichte / Höhenentwicklung»).

Planung soll diese Qualität durch eine Freiflächenziffer und ein Nutzungs- bzw. Kuratoriumsprogramm für die Erdgeschosszone und die öffentlichen Räume sichergestellt werden.

Die Testplanung hat weiter gezeigt, dass eine einzelne, hohe Nadel (Hochhaussolitär) am «Asienplatz» städtebaulich nicht überzeugt (Quartierverträglichkeit, Massstab, Schattenwurf, Etappierung). Mehrere höhere Häuser bis höchstens 110 Meter, als Konstellation oder Cluster angeordnet, können hingegen die gesuchte Identität und Fernwirkung erzeugen und dabei quartierverträglich bleiben. Zu prüfen ist, ob eine Höhenentwicklung aus Respekt zu den viergeschossigen Wohnhäusern im Westen – vom «Asienplatz» her in aufsteigender Höhe erfolgen soll.

4.1.3 Aussenraum / Vernetzung / Durchlässigkeit / Mobilität

Die Öffnung des Areals und dessen Belebung ist ein anspruchsvolles, jedoch erreichbares Ziel. Die Zielsetzung ist auch in den nächsten Planungsphasen konsequent weiterzuverfolgen.

Das ewb-Areal verfügt über eine hervorragende ÖV-Erschliessung. Seine Entwicklung kann die verkehrspolitischen Ziele der Stadt unterstützen. Die Ergebnisse der Testplanung stehen in keinem Widerspruch zu diesen Zielen. Zur Sicherstellung der Vernetzung des ewb-Areals mit den nördlich der Bahngleise gelegenen Entwicklungsgebieten (Weyermannshaus Ost und West) sind ausreichend und gut erreichbare Zugänge zur geplanten LVP Ausserholligen erforderlich.

Der öffentliche Raum soll vom Ladenwandweg bis unter den Autobahnviadukt hindurch lesbar und erfahrbar sein. Entscheidend für die Schaffung von vielfältigen Teilräumen und Qualitäten ist die öffentlichkeitswirksame / publikumsorientierte und möglichst vielfältige Erdgeschoss- bzw. Sockelnutzung einer künftigen Bebauung.

Die Bespielung des Raums unter dem Autobahnviadukt wird eine Herausforderung sein. Die Resultate der Testplanung haben hierzu Ideen angesprochen, umsetzbare Lösungen liegen aber noch nicht vor. Der Raum sollte hinsichtlich Zugänglichkeit und Nutzung für die Öffentlichkeit erschlossen werden. Er verfügt über Potential als «kommunizierender Freiraum», insbesondere als Anbindungspunkt des Areals zur LVP Ausserholligen. Durch seine geringe nutzungsspezifische Definition und das wenig sensible Umfeld an den Gleisen bietet dieser die einmalige Gelegenheit für Nutzungen, die im städtischen Umfeld tendenziell schwer einen Platz finden (z.B. flexible Nutzungsmöglichkeiten für Märkte, Sport- und Freizeit, Kulturevents, etc.). Diese Nutzungen zu schärfen, ist Aufgabe der Weiterbearbeitung.

Der «Asienplatz» muss über eine Fläche verfügen, die der Bedeutung des Ortes gerecht wird. Der Platz soll als gefasster Raum mit eigener Identität

erkennbar sein und in Wechselwirkung mit dem Europaplatz eine ortsspezifische, neue urbane Qualität artikulieren.

Der Ladenwandweg als wichtige Erschliessungsachse für den Fuss- und Verkehr bildet ein bedeutendes stadträumliches Element. Der Weg ist in seiner Bedeutung als nördlicher Hauptzugang zum ÖV-Knotenpunkt «Europaplatz» neu zu interpretieren und aufzuwerten, inklusive dem Anschluss an die Stöckackerstrasse.

4.2 Nutzung / soziokulturelle Bedeutung

Das Areal eignet sich aufgrund der Standorteigenschaften primär für Dienstleistungsnutzungen mit publikumswirksamen Erdgeschossnutzungen.

Neben dem Fokus auf die Arbeitsplatznutzung ist dennoch eine Nutzungsvielfalt auf dem Areal anzustreben. Zumindest in den Erdgeschoss- und Freiraumbereichen führt diese zur Stärkung der Identitätsbildung des Ortes und verhindert eine Büro-Monokultur. Gleichzeitig hat ein Nutzungsmix positive Auswirkungen auf die Nachbarschaftsentwicklung und das Sicherheitsempfinden (z.B. Belebung ausserhalb der Arbeitszeit).

Die Ansiedlung einer Wohnnutzung auf dem Areal ist eine denkbare Option. Ob diese Nutzung wesentlich zur Aufwertung des Standortes beiträgt, ist fraglich. Das Wohnen ist höchstens für sehr spezifische Zielgruppen (z.B. studentisches Wohnen zusammen mit dem angedachten Fachhochschul-Standort auf Nachbararealen oder Wohnen im Hochpreissegment in Wohntürmen) interessant und lukrativ. Zielgruppen und Marktfähigkeit von Wohnnutzungen sind im weiteren Entwicklungsprozess zu vertiefen bzw. vor einem weiteren qualitätssichernden Verfahren zu definieren und im Programm entsprechend zu verankern.

Entscheidend für die Aufwertung und Belebung des Areals ist, dass die Freiräume soweit wie möglich öffentlich zugänglich sind. Somit können diese eine vernetzende Funktion mit den bestehenden Quartierteilen und vorhandenen öffentlichen Räumen übernehmen. Querbezüge in Nord-Süd und Ost-West-Richtung sind massgeblich und bedeutend. Ein besonderes Augenmerk ist ebenfalls auf den Raum unterhalb des Autobahnviadukts zu legen. Dieser ist wettergeschützt und soll als attraktiver Schnittstellenraum genutzt werden. Dieser einzigartige Raum sollte in seiner Infrastruktur-Funktion für die Grundeigentümer, zukünftigen Nutzer und das Quartier ausgebaut werden (Kultur-, Freizeit-, Aktionsinfrastruktur).

4.3 Etappierung / Realisierbarkeit / Wirtschaftlichkeit

Eine generelle Erkenntnis der Testplanung ist, dass das Unterwerk bei einer Arealentwicklung ohne Einschränkungen weiter betrieben werden kann. Dies gilt in einer ersten Etappe auch für das Werkstattgebäude (Stöckackerstrasse

33). Eine Integration des Bestandes in die Nutzungsüberlegungen (evtl. auch öffentlichkeitswirksam, z.B. zur Belebung des Raumes unter dem Autobahnviadukt) scheint daher für das Programm der Weiterbearbeitung sinnvoll. Die Testplanung hat zudem aufgezeigt, dass eine etappierte Entwicklung des ewb-Areals ausserhalb der Bestandesliegenschaften möglich ist.

Die Etappierung schafft damit eine wichtige Voraussetzungen für die Entwicklung von wirtschaftlichen Lösungen.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass Hochhäuser höhere Erstellungs- und Betriebskosten aufweisen als niedrige Gebäude (> 30 Meter) mit vergleichbarer Geschossfläche. Aus wirtschaftlicher Sicht ist zu beachten, dass grosse Gebäude generell ein Aufteilungsproblem aufweisen. Die weitere Planung erfordert deshalb vom Projektträger eine Reihe von Grundsatzentscheiden. Zu prüfen ist insbesondere, ob ein Wohnanteil realisiert werden soll und auf welche Nachfragesegmente das Angebot an Nicht-Wohnflächen ausgerichtet werden soll. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei den wirtschaftlich kritischen, publikumsorientierten EG-Nutzungen. Deren wirtschaftliche Ausrichtung und Abstützung allein auf das Areal-Publikum reicht nicht aus, und eine Zuführung von Kaufkraft erfordert allenfalls unerwünschte Massnahmen, wie z.B. die Anlage eines grossen Kundenparkings.

4.4 Umwelt

Die Umweltaspekte wurden in der Testplanung grundsätzlich und vorbereitend angesprochen. Die einzelnen Themen geben Anlass, in den kommenden Planungsphasen spezifisch vertieft zu werden. Zu den nachfolgenden Themen lässt sich derzeit Folgendes aussagen:

Lärmimmissionen

Bei einer allfälligen Wohnnutzung ist der Lärmvorbelastung auf dem Areal (Schiene, Autobahnviadukt) besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Im Weiteren sind die Ausrichtungen und die Höhenlage der Nutzungen relevant, aber generell städtebaulich und / oder architektonisch lösbar.

Mobilitätskonzept

Angesichts der besonderen Lage des Areals im Premium-ESP Ausserholligen sind Annahmen zu einem spezifischen Mobilitätskonzept, das sich stark auf den Langsamverkehr und den ÖV ausrichtet, durchaus gerechtfertigt. Diese Konzepte müssen aber mit einem entsprechenden Branding verknüpft werden und zusammen mit attraktiven Nutzungskonzepten weiterentwickelt werden. Das Besondere und Aussergewöhnliche an diesem Standort muss weiter ausgearbeitet werden.

Hochhäuser

Für verschiedene Hochhausvarianten wurden die lufthygienischen und klimatologischen Auswirkungen untersucht. Der Bericht «ewb Testplanung Holligen-Areal: Lufthygienische und klimatologische Abklärungen» (vgl. Beilage) kommt zu folgenden Ergebnissen:

- Mit Auswirkungen von Hochhäusern auf atmosphärische Turbulenzen ist zu rechnen. Die vorliegenden Berechnungen lassen noch keine detaillierten Rückschlüsse auf eine allfällige Beeinträchtigung der Durchlüftung durch die Bebauung zu.
- Bei keinem baulichen Konzept ist die Nutzung der Aussenräume durch Windturbulenzen in Frage gestellt. Bauliche und gestalterische Massnahmen können die Aussenraumqualität gezielt verbessern.
- Die lufthygienischen Auswirkungen der Hochhäuser auf die Ausbreitungsfähigkeit der Energiezentrale Forsthaus können für alle baulichen Varianten als vernachlässigbar erachtet werden. Die zu erwartenden punktuellen Zusatzbelastungen tragen selbst im ungünstigen Fall nicht zu einer Überschreitung der Grenzwerte der Luftbelastung bei.

5 Gesamtfazit

Aufgrund der Ergebnisse aus der Testplanung kann mit Blick auf die Fragen gemäss Ziff. 2.4 des Pflichtenheftes folgendes Gesamtfazit gezogen werden:

Nutzung / soziale Nutzung

Welches Mass an Nutzung ist möglich?

Eine bauliche und entsprechend nutzungsbezogene Verdichtung des ewb-Areals ist anzustreben und möglich. Die «bauliche Dichte» soll zwischen 2.6 und 3.2³ betragen. Die präzise Festlegung der Dichte hat aufgrund der Ergebnisse in einem nächsten Verfahren zu erfolgen. Die in der Testplanung formulierten Qualitätsansprüche sind zu berücksichtigen.

Welche Nutzungsarten sind zweckmässig und welches sind Gunstlagen für unterschiedliche Nutzungen?

Im Vordergrund stehen Nutzungen für Dienstleistungen sowie öffentlichkeitswirksame und publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen. Wohnnutzungen sind auf dem Areal optional denkbar, stehen jedoch in Abhängigkeit zur städtebaulichen Typologie und zum angestrebten Zielgruppensegment.

Wie kann aus sozialer Sicht ein attraktives und lebenswertes Umfeld geschaffen werden?

Entscheidend für die Belebung des Areals ist eine übersichtliche Freiraumstruktur und deren öffentliche Zugänglichkeit. Der Raum unter dem Autobahnviadukt bietet die Chance für Nutzungen, die andernorts keinen Platz finden. Dies mag in einem interessanten Mass ein Alleinstellungsmerkmal sein (ein besonderer Ort mit besonderer Nutzung). Unabdinglich ist eine aktive Bewirtschaftung der Nutzungen (Kuratorium) für diesen speziellen Ort.

Städtebau / Bauform

Welche städtebaulichen Lösungsansätze sind möglich?

Lösungsansätze mit einer hohen Durchgängigkeit / Durchlässigkeit der Stadtebene schaffen eine hohe Nutzungsqualität des Freiraums. Sind Hochhäuser aus wirtschaftlicher Sicht möglich, soll die Freiflächenziffer mindestens 0.7⁴ betragen. In der Folge ist eine höhere standortgerechte Dichte mit Hochhäusern oder höheren Häusern erreichbar. Diese Bebauung profitiert zudem von den Qualitäten, die nur oberhalb des Autobahnviaduktes angeboten werden können.

³ Die «bauliche Dichte» wird hier definiert als Verhältnis von oberirdischen Geschossfläche zur Fläche der ewb-Parzelle westlich des Autobahnviaduktes (siehe auch Anhang «Bauliche Dichte / Höhenentwicklung»).

⁴ Freiflächenziffer: Verhältnis Freifläche zu Arealfläche westlich des Autobahnviadukts. Die Freifläche wird definiert als der Freiraum zwischen oberirdischen Bauten, unabhängig ob es sich dabei um versiegelten Boden oder Grünraum handelt.

Welche Höhe, Stellung, Grundrissdisposition und welchen Schattenwurf weisen mögliche Hochhäuser auf?

Hochhäuser bis höchstens 110 Meter erscheinen quartier- und stadtraumverträglich. Die Erkenntnisse aus der Testplanung weisen auf ein Gebäudekonglomerat bzw. ein Hochhaus Cluster mit mehreren höheren Bauten hin. Ein Solitär am «Asienplatz» wird als kritisch beurteilt.

Aussenraum / Mobilität / Vernetzung

Wie wird eine attraktive städtische Ebene gestaltet und wie erfolgt die Verknüpfung und Anbindung der städtischen Ebene an das Umfeld?

Eine hochwertige Ausgestaltung der Aussenräume und deren Anknüpfung an die bestehenden Quartierstrukturen sind entscheidend für die Aufwertung des Areals. Durchblicke und die räumliche Tiefenwirkungen schaffen die Grundlage für eine städtische Atmosphäre. Der Aussenraum muss klar als öffentlicher Raum erkennbar und nutzbar sein. Der Raum unter dem Autobahnviadukt weist Potential für das Besondere sowie flexibel und vielfältig Beispielbare auf. Er ist vielfältig beispielbar. Ein solcher Attraktor ist als Aufwertung zu sehen und im Sinne aller Beteiligten anzustreben.

Wie sieht ein nachhaltiges Mobilitätskonzept in den Grundzügen aus?

Der Standort verfügt über eine hervorragende ÖV- und Langsamverkehrserschliessung und unterstützt damit die verkehrspolitischen Ziele der Stadt Bern. Ein Konzept mit wenig Autoverkehr und hoher Nutzungsdichte bildet eine fixe Randbedingung für die Weiterentwicklung des Areals. Im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes wird aufzuzeigen sein, mit welchen Mitteln nachhaltige Mobilitätsformen gefördert und umgesetzt werden sollen.

Die Voraussetzungen sind gegeben, um den durch das Areal induzierten (durch äussere Umstände herbeigeführten) Verkehr möglichst umweltverträglich abzuwickeln. Dies kann durch die Förderung der ÖV- und Langsamverkehrsnutzung bei den zukünftigen Zielgruppen (Wohnende, Arbeitende, Besucherinnen und Besucher, Kundinnen und Kunden) des Areals bewerkstelligt werden. In einem von der Grundeigentümerschaft in den weiteren Planungsarbeiten zu erstellenden Mobilitätskonzept sind folgende Elemente zu erarbeiten bzw. folgende Massnahmen zu prüfen:

- Angestrebte verkehrliche Zielsetzungen (Modal-Split-Ziele) definieren
- Geplante Anzahl Autoabstellplätze: Anzustreben ist die Bereitstellung einer unter den gesetzlichen Anforderungen liegende Anzahl Parkplätze, insbesondere bei den möglichen Nutzungen «Dienstleistung» und «Wohnen»
- Parkraumbewirtschaftung mit verkehrswirksamer Gebührenhöhe (ohne Nutzung Wohnen)
- Geplante Anzahl Veloabstellplätze, qualitativ hochwertig, witterungsgeschützt und mit Anschliessvorrichtungen
- Bedarfsgerechte Sharing-Lösungen wie Mobility, Elektroauto- und / oder Veloverleih (z.B. einrichten eines Standorts des geplanten Veloverleihsystems der Stadt Bern oder bereitstellen eines eigenen Systems)

- Bedarfsgerechte Ausstattung von Auto-Parkplätzen mit Ladevorrichtungen für Elektroautos
- Informationen und Anreize zum Benützen des öffentlichen Verkehrs und / oder des Langsamverkehrs (z.B. durch einen Mobilitätsbonus)
- Monitoring- und Controllingkonzept zur Überprüfung der Zielerreichung.

Das Mobilitätskonzept soll spätestens im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens geprüft und bewilligt werden.

Wie erfolgt die Erschliessung des Areals und die arealinterne Erschliessung (MIV, Fuss- und Veloverkehr)?

Der Ladenwandweg und die LVP Ausserholligen bilden für den Fuss- und Veloverkehr und die Nutzenden der nahegelegenen ÖV-Haltestellen das Rückgrat der Erschliessung. Die Erschliessung des Areals für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und die unterirdische Parkieranlage bleiben bestehen und sind Basis für die künftige Arealerschliessung bzw. das Parkierungskonzept.

Wirtschaftlichkeit / Realisierbarkeit

Welche generellen Voraussetzungen sind zu erfüllen, damit eine wirtschaftliche und marktfähige Arealentwicklung gewährleistet ist?

Eine zuverlässige Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Bebauungskonzepte ist im Moment nicht möglich und erfordert eine genauere Definition der Nutzungen und ihrer Anteile durch ewb. In der weiteren Planung sollen zudem unbedingt die Ansprüche des oder der Investoren einfließen.

Welche Etappierungsmöglichkeiten bestehen?

Die städtebaulichen Studien der Testplanung haben gezeigt, dass die Arealentwicklung etappenweise erfolgen kann. Damit werden günstige Voraussetzungen für wirtschaftlich tragfähige Gesamtlösungen geschaffen.

6 Ausblick

Für die Weiterentwicklung des ewb-Areals Holligen empfiehlt das Beurteilungsgremium folgende nächsten Schritte.

1. Arealstrategie

Gestützt auf die Visionen und Werte von Energie Wasser Bern ist, zunächst unabhängig von der Frage der Wirtschaftlichkeit, zu klären, mit welcher Bebauungstypologie die Unternehmenswerte von ewb am geeignetsten repräsentiert sowie zukünftige betriebliche Anforderungen möglichst optimal abgedeckt werden können. Zudem ist festzulegen, ob eine Öffnung des Areals für eine breite Öffentlichkeit grundsätzlich denkbar ist und welche Rahmenbedingungen an eine solche Arealöffnung geknüpft sind.

Im Weiteren sind die Rahmenbedingungen bezüglich Anforderungen an die Nutzflächen (Mass, Qualität, Funktionalität, etc.) und die Etappierung zu konkretisieren.

Schliesslich ist auch zu klären, wie zukünftig mit der Liegenschaft Stöckackerstrasse 33 (Werkstattgebäude) umgegangen werden soll. Dabei stellen sich u.a. folgende Fragen: Wird das Gebäude weiterhin durch ewb genutzt oder ist eine andere Nutzung / ein anderer Nutzer denkbar? Ab wann kann das Gebäude, nach wirtschaftlichen Kriterien beurteilt, rückgebaut werden?

2. Wirtschaftlichkeitsprüfung

Zusammen mit weiteren Partnern der Arealentwicklung (Investoren, Nutzern, Projektentwicklern) soll ewb die Wirtschaftlichkeit verschiedener Entwicklungsszenarien (Bebauungstypologie, Etappierung, Zielgruppensegmente) prüfen. Für das bestgeeignete Entwicklungsszenario sind Eckwerte zu definieren. Diese Eckwerte bilden anschliessend die Grundlage für das Konkurrenzverfahren.

3. Planungsvereinbarung

Gestützt auf die Ergebnisse der erfolgten Arbeitsschritte (Testplanung, Arealstrategie und Wirtschaftlichkeitsprüfung) soll zwischen ewb – allenfalls weiteren Projektpartnern – und der Stadt Bern eine Planungsvereinbarung abgeschlossen werden. Diese regelt das Vorgehen und die Rahmenbedingungen für das Konkurrenzverfahren und das Planungsverfahren.

4. Planungsverfahren

Mit dem Ziel, eine bauliche Verdichtung auf dem hervorragend erschlossenen Areal zu ermöglichen, ist eine Anpassung der baurechtlichen Rahmenbedingungen notwendig. Die Stadt Bern wird dafür ein Planungsverfahren mit Volksabstimmung durchführen und ein entsprechendes Planungsinstrument ausarbeiten (Überbauungsordnung / Zone mit Planungspflicht).

5. Konkurrenzverfahren

Das Beurteilungsgremium empfiehlt die Durchführung eines Projektwettbewerbs. Die Erkenntnisse der Testplanung sind zu berücksichtigen und dienen als Grundlage für das Konkurrenzverfahren.

7 Unterschriften

Rainer Klostermann (Vorsitz)



Jacqueline Hadorn



Andrea Roost



Daniel Schafer



Yves Schihin



Anhang

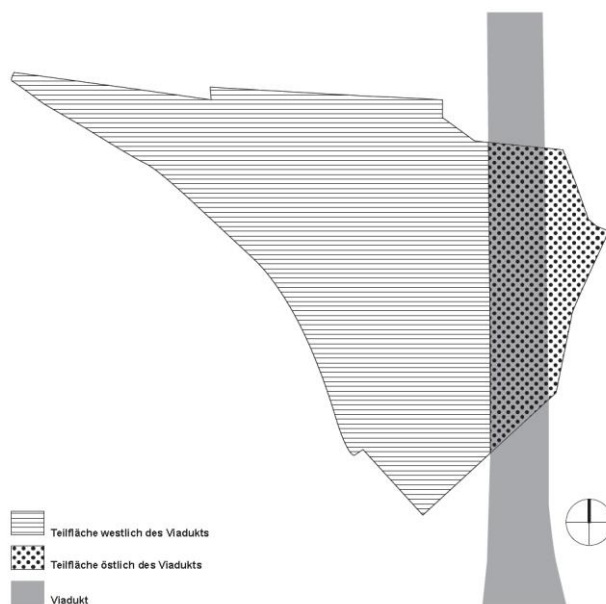
Kennzahlen

Parzelle Nr. 7/3989	24'683 m ²		
Teilfläche westlich Autobahnviadukt	19'682 m ²		
	Büro B	huggenbergerfries	Nissen & Wentzlaff
Geschossfläche oberirdisch (Bestand, Neubau)	ca. 63'500 m ²	ca. 51'000 m ²	ca. 58'000 m ²
bauliche Dichte ¹⁾	3.2	2.6	2.9
Freifläche ²⁾	ca. 14'000 m ²	Ca. 14'500 m ²	14'500 m ²
Freiflächenziffer ³⁾	0.7	0.7	0.7
Höhenentwicklung	max. 105.5 m	max. 95.0 m	max. 95.0 m

1) Bauliche Dichte: Verhältnis Geschossfläche oberirdisch zu Teilfläche westlich des Autobahnviadukts

2) Die Freifläche wird definiert als der Freiraum westlich des Autobahnviadukts zwischen den oberirdischen Bauten, unabhängig ob es sich dabei um versiegelten Boden oder Grünraum handelt.

3) Freiflächenziffer: Verhältnis Freifläche westlich des Autobahnviadukts zu Areal-fläche westlich des Autobahnviadukts.



Beilagen

Studien Testplanung

Büro B Architekten: Testplanung, Dokumentation Schlussabgabe vom 12. November 2015

huggenbergerfries Architekten: Testplanung, Dokumentation Schlussabgabe vom 12. November 2015

Nissen Wentzlaff Architekten: Testplanung, Dokumentation Schlussabgabe vom 12. November 2015

Stellungnahmen Q-Team Regionales Hochhauskonzept

Q-Team Regionales Hochhauskonzept Bern, Stellungnahme Nr. 1 vom 20. Juli 2015

Q-Team Regionales Hochhauskonzept Bern, Stellungnahme Nr. 2 vom 6. Januar 2016

Studien Umwelt / Verkehr

B+S Ingenieure und Planer, Abschätzung der Verkehrserzeugung MIV und dessen Verteilung auf das umliegende Strassennetz, vom 13. März 2015

B+S Ingenieure, Standortentwicklung «Areal ewb Holligen», Ermittlung und Beurteilung der Aussenlärmbelastung vom 4. Juni 2015

KBP, ewb Testplanung Holligenareal: lufthygienische und klimatologische Abklärungen vom März 2016