

Projektwettbewerb Bern Bümpliz Nord

BLS AG, Bern

Jurybericht

24. August 2018



metron

 bls

Impressum

Herausgeberin

BLS Immobilien AG
Bucherstrasse 1
3400 Burgdorf

Redaktion und Layout

Metron Raumentwicklung AG
Postfach
Stahlrain 2
5201 Brugg

Modellfotografie

Elmar Brühlhart
Metron Bern AG
Neuengasse 43
3001 Bern

Titelbild: *cerniera* Armon Semadeni Architekten, Zürich

Inhalt

Einleitung	4
Verfahren	5
Aufgabenstellung	7
Projekte	19
CERNIERA	20
BÜMPLIZ-BETLEHEM	26
ABBA	32
VENUS	38
DOMINO	44
TRAINSPOTTING	50
Genehmigung	56

Verfahren

Auftraggeberin

Die BLS Immobilien AG veranstaltete den Projektwettbewerb mit vorangehendem Auswahlverfahren auf Einladung.

Verfahrensbegleitung

Die fachliche Vorbereitung, Organisation und Begleitung des Verfahrens sowie die Durchführung der Vorprüfung erfolgte durch die Metron Raumentwicklung AG Brugg, Regula Schneider und Gabi Eisenreich.

Wettbewerbsart und Verfahren

Das Verfahren wurde als anonymer Projektwettbewerb mit vorangehendem Auswahlverfahren auf Einladung durchgeführt. Es wurden 6 Büros für die Bearbeitung des Projektwettbewerbs zugelassen.

Teilnehmende Teams

- Armon Semadeni Architekten GmbH, Zürich
- Boegli Kramp Architekten AG, Fribourg
- Esch Sintzel GmbH, Zürich
- Luca Selva AG, Basel
- Rolf Mühlethaler Architekt, Bern
- Rykart Architekten AG, Liebefeld

Preisgericht

Als Fachpreisrichter Landschaft hatte Toni Weber einen Sitz im Fachgremium. Krankheitsbedingt musste er das Preisgericht verlassen und an seiner Stelle übernahm Marianne Dutli Derron als Ersatz seine Stimme und im Bereich Landschaft wurde Lukas Schweingruber als Experte mitaufgenommen.

Sachpreisrichter (stimmberechtigt)

- Klaus Juch, Geschäftsführer, BLS Immobilien AG
- Christoph Rossetti, Stadtplanungsamt Bern
- Sven Scherer, BLS Netz AG
- Jürg Gerster, Projektleiter Projekt- und Arealentwicklung, BLS Immobilien AG (Ersatz)

FachpreisrichterInnen (stimmberechtigt)

- Peter Berger, Theo Hotz Partner AG, Zürich (Vorsitz)
- Christian Salewski, Salewski & Kretz Architekten GmbH, Zürich
- Anna Suter, Suter + Partner AG Architekten, Bern
- Marianne Dutli Derron, Immobilien- und Bauprozessberatung für Wohnbaugenossenschaften, Zürich

ExpertInnen (nicht stimmberechtigt)

- Joël Buntschu, Leiter Projekt- und Arealentwicklung, BLS Immobilien AG
- Sven Nobs, Tiefbauamt, Stadt Bern, Vertreter Tiefbauamt
- Jules Petit, Lemon Consult, Nachhaltigkeit, 2000-Watt-Gesellschaft
- Martin Glükler, Lemon Consult, Lärm
- Simone Dumas, IEC SA, Wirtschaftlichkeit
- Lukas Schweingruber, Studio Vulkan, Landschaftsarchitektur
- Felix Brunner, Metron Bern AG, Verkehr
- Regula Schneider, Metron Raumentwicklung AG, Verfahrensbegleitung

Entschädigung

Für den Projektwettbewerb standen dem Preisgericht eine Gesamtpreisumme von CHF 220'000.- (exkl. MwSt.) zur Verfügung. Jedes Planungsteam erhielt für die vollständige und fristgerechte Abgabe des Projekts eine feste Entschädigung von CHF 20'000.- (exkl. MwSt.).

Weiterbearbeitung

Die Auftraggeberin beabsichtigt, das Planungsteam (federführendes Architekturbüro und Landschaftsarchitekt) des vom Preisgericht zur Ausführung empfohlenen Projekts mit der Weiterbearbeitung der Aufgabe für die Projektierung und Realisierung der Etappen 1 und 2 zu beauftragen (Architektur- und Landschaftsarchitekturleistungen mind. 63.5% Teilleistungsprozente gemäss SIA 112, 102, 105).

Die Auftraggeberin behält sich vor, die Ausführung mit einer Generalunternehmung vorzunehmen. Vorbehalten bleiben zudem die Kreditgenehmigung und Bewilligung übergeordneter Instanzen sowie die etappenweise Realisierung des Gesamtprojekts. In den weiteren Projektphasen im Anschluss an den Projektwettbewerb behält sich die Auftraggeberin vor, auf Grundlage der definierten Empfehlungen durch die Jury sowie Erkenntnissen aus früheren Planungsprozessen, gemeinsam mit den Projektverfassenden Anpassungen am Projekt vorzunehmen.

Eine eventuelle, entschädigte Überarbeitung mehrerer Projekte im Anschluss an den Projektwettbewerb unter Beibehaltung der Anonymität bleibt vorbehalten (Art. 5.4, SIA 142).

Termine

- | | |
|-----------------------------------------|----------------------|
| – Abgabe Wettbewerbsunterlagen an Teams | 2. Februar 2018 |
| – Arealbegehung | 9. Februar 2018 |
| – Bezug des Modells | 9. Februar 2018 |
| – Einreichung schriftliche Fragen | 23. Februar 2018 |
| – schriftliche Fragenbeantwortung | 12. März 2018 |
| – Abgabe Pläne | 1. Juni 2018 |
| – Vorprüfung | Anfang Juni 2018 |
| – Abgabe BIM-Modell | 8. Juni 2018 |
| – Abgabe physisches Modell | 15. Juni 2018 |
| – 1. Jurysitzung | 28. Juni 2018 |
| – 2. Jurysitzung | 6. Juli 2018 |
| – Abschlussbericht und Ausstellung | Mitte September 2018 |
-

Aufgabenstellung

Der Wettbewerbsperimeter umfasst grundsätzlich die Baubereiche A und B. Gegenstand des Projektwettbewerbs sind die beiden Parzellen 5028 und 5029 der Etappen 1 und 2. Die dritte Etappe auf der Parzelle 4320 (Standort heutiges Bahnhofsgebäude), welche erst ab 2040 realisiert werden kann, wird im Sinne einer gesamthaften Entwicklung mitbearbeitet.

In den Erdgeschossen sind publikumsorientierte Nutzungen, in den Obergeschossen Dienstleistungen und Wohnen vorgesehen. Für die BLS AG ist der Standort Bern Bümpliz Nord als möglicher Standort für einen neuen Geschäftssitz denkbar. Als Variante ist daher eine Büronutzung der Bauvolumen aufzuzeigen.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil der Aufgabe ist die Integration der neu gestalteten Personenunterführung. Laut ZPP soll der Ausgang innerhalb des Baubereiches B verortet sein und überbaut werden. Zudem sind die Vorzonen zur Mühledorfstrasse und die weiteren öffentlichen Aussenräume mit zu planen.

Ziel ist die Entwicklung einer marktfähigen Überbauung mit einem lebendigen Nutzungsmix aus Wohnen, Verkauf und Dienstleistung. Zudem soll durch die Bebauung eine verbindende Einheit nach innen und aussen hergestellt werden.

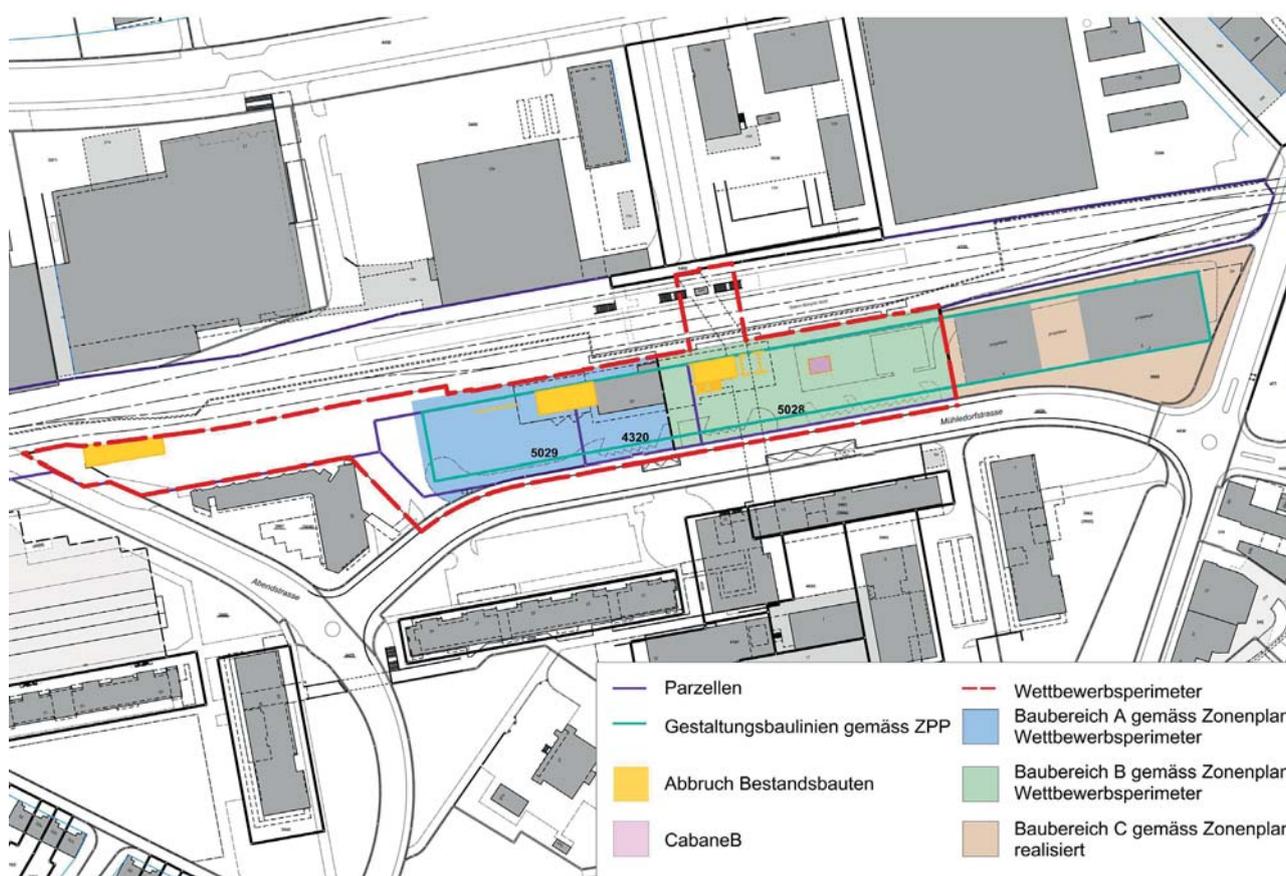


Abbildung 1: Katasterplan mit «Gestaltungsbaulinien» und Abbruch Bestandsbauten

Perimeter und Baubereiche

Der Perimeter umfasst die Parzellen 5028, 5029 und 4320 respektive die Baubereiche A und B gemäss Zonenplan «ZPP Mühledorfstrasse» inklusive das westseitig angrenzende Areal ausserhalb der Bauzone und die Unterführung unter den Bahngleisen. Die Zone mit Planungspflicht (ZPP) setzt grundsätzlich den Erlass einer Überbauungsordnung voraus. Aufgrund des Projektwettbewerbsergebnisses wird beabsichtigt auf den Erlass der Überbauungsordnung gemäss Art. 93 Abs. 1b zu verzichten.

Die «ZPP Mühledorfstrasse» umfasst drei Baubereiche. A und B befinden sich im Besitz der BLS AG. Der Baubereich C wurde 2016 mit dem Projekt «Cosmos» durch Rolf Mühlethaler/Schär Buri Architekten AG entworfen und durch Halter AG bebaut.

Auf der Parzelle 5028 wurde der Kunstraum «CabaneB» installiert. Im Rahmen des Projektwettbewerbs ist hierfür ein neuer Standortvorschlag aufzuzeigen. Die Erschliessungszonen der Personenunterführung werden aufgrund der Neugestaltung angepasst und entsprechend abgebrochen. Die sogenannten Nebengebäude auf der Parzelle 5028 bzw. den Parzellen 5029/4320 werden ebenfalls im Zuge der Arealentwicklung abgerissen. Das heutige Bahnhofsgebäude befindet sich auf der Parzelle 4320 und wird bis ca. 2040 bestehen bleiben, da im Untergeschoss die Sicherungsanlage installiert ist und diese für den Bahnbetrieb aufrechterhalten bleiben muss.

Zielsetzungen

Mit der Entwicklung des Areals werden folgende Zielsetzungen verfolgt:

- **Aufwertung des Bahnhofgebiets**
- **Situationsgerechter Wohnraum**
- **Marktübliche Rendite**
- **Erschliessung und Mobilitätskonzept**
- **Nachhaltige und energieeffiziente Nutzung**
- **Bauvolumen: Städtebau, Architektur und Wirtschaftlichkeit**

Zielgruppe

Im Vorfeld wurde eine Makro- und Mikroanalyse des Standorts vorgenommen, unter Berücksichtigung der Nutzungen der Nachbarschaftsbebauungen. Aus dieser Betrachtung resultiert die Einschätzung, als Zielgruppe hauptsächlich Einpersonenhaushalte (junge bis ältere Personen), junge Paare ohne Kinder im unteren bis mittleren Segment zu definieren. Eine weitere attraktive Zielgruppe sind Studierende aus den angrenzenden Hochschulen (Hochschule der Künste und Fachhochschule im Stöckacker), für Wohngemeinschaften. Allerdings besteht kein Bedarf an spezifischen Studentenwohnungen, da bereits 2014 die Studentenresidenz Stöckacker errichtet wurde.

Das Areal soll den Kriterien einer autoarmen Siedlung gerecht werden und die attraktive Lage zu öffentlichen Verkehrsmitteln nutzen sowie ein verstärktes Angebot an Carsharing-Plätzen anbieten. Ziel ist es, dadurch eine Bewohnerschaft mit einem nachhaltigen Mobilitätsbewusstsein anzusprechen, die sich mehrheitlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewegen.

Eine weitere Zielgruppe sind die Mieter der Gewerbe- und Dienstleistungsflächen. Speziell für die Retailflächen in den gut frequentierten Erdgeschoss ist als Ankermieter ein Supermarkt geplant und für die kleineren Retailflächen Mieter für Café und Take Away.

Nutzungskonzept Variante, Fokus Wohnen

Konzept / Zielgruppe

Zielsetzung ist, eine langfristig wirtschaftliche Siedlung mit einem vielfältigen Angebot von rund 160-170 Wohnungen und zusätzlichen Erdgeschossnutzungen im Bereich Verkauf/Gewerbe/Dienstleistungen sowie in der Personenunterführung zu realisieren.

Der Hauptfokus des Nutzungskonzepts liegt vorwiegend bei kleineren Wohnungen für Einzelpersonen und Paare sowie Studios und/oder innovativen Clusterwohnungen in einem mittleren bis quartierüblichen preislichen Segment. Zu ergänzen ist der Wohnungsmix mit grösseren Wohnungen, die sich für Wohngemeinschaften eignen, wobei der Fokus klar auf flexiblen Grundrissen liegt, die sich für unterschiedlichste Lebens-/Wohnformen eignen.

Konventionelle «Familienwohnungen» mit sehr unterschiedlich grossen Schlafzimmern oder «gefangenen» Nasszellen sind nicht erwünscht. Zudem benötigen Familienwohnungen ab einer Anzahl von 20 Wohnungen mit 3 Zimmern und mehr erhöhte Anforderungen an die Spiel- und Aufenthaltsflächen gemäss Art.15 BauG und Art. 42ff BauV. Aufgrund der begrenzten Aussenraumflächen sind entsprechende Lösungsansätze aufzuzeigen.

Das Ziel ist, unkonventionelle, zweckmässige Wohnungen mit zeitgemäßem Ausbaustandard, privatem Aussenraum und effizienten Wohnungsgrundrissen mit einer Nasszelle zu planen. In den Wohnungen mit vier und mehr Zimmern ist ein zusätzliches Duschbad mit WC vorzusehen. Für die Wohnungen sind gemäss Art. 15 BauG ausreichende Abstellräume und Aufenthaltsflächen auszuweisen. Die Berechnung der minimalen Flächen ist in den Art. 45 und 47 BauV festgelegt.

Flächenmix Wohnungen

Nutzungsflexibilität ist bei allen Wohnungen anzustreben; bei einem Teil der Wohnungen sind die Räume so zu gestalten, dass sie als Wohnzimmer oder als Individualzimmer genutzt werden können.

Die Anteile an unterschiedlichen Wohnungstypen sind folgendermassen verteilt:

Wohnungstyp	Anteil	HNF (m ²) pro Einheit	Total oGF ca.
Studios und/ oder Cluster	15-25 %	30-40 (Studios)	3'400 m ²
2- 2.5- Zimmerwohnungen	20-30 %	50-65	4'250 m ²
3- 3.5- Zimmerwohnungen	25-35 %	65-80	5'100 m ²
4- 4.5- Zimmerwohnungen	10-20 %	85-100	2'550 m ²
5- 5.5- Zimmerwohnungen	5-15 %	105-120	1'700 m ²

Flächenmix übrige Nutzungen

Die Erdgeschossflächen und das Untergeschoss im Bereich der Unterführung sind mit folgenden Charakteristika zu planen:

Nutzung	Anteil	HNF (m ²) min. pro Einheit	Total oGF ca.
Retail (Supermarkt)	45 %	700-1'000	1'200 m ²
Retail/Dienstleistung (unterteilbar)	50 %	50-200	1'500 m ²
Gastronomie	5 %	50-100	300 m ²
zusätzlich: Hauseingänge, Erschliessung			

Die Bauvorschriften lassen mit der Dienstleistungszone D alle Nutzungsarten zu. Im Erdgeschoss und im Untergeschoss im Bereich Personenunterführung, müssen primär publikumsintensive Nutzungen enthalten sein.

Nutzungskonzept Variante, Fokus Büros

Konzept

Als Nutzungsvariante sollen in Ergänzung zur Wohnnutzung Büroflächen für den Hauptsitz der BLS entwickelt werden. Es sind möglichst zusammenhängende, effiziente Flächen vorzusehen. Die einzelnen Geschosse sind grundsätzlich als Open Space zu planen mit der Möglichkeit zur Bildung kleinerer Einheiten bis hin zu Einzelbüros. Diese Unterteilung hat mit mobilen Raumsystemen zu geschehen und muss ohne grosse Baumassnahmen später veränderbar sein. Erschliessungskerne und Servicezonen inkl. Sanitäranlagen sind in den am schlechtesten natürlich belichteten Gebäudeteilen unterzubringen.

Flächenmix Büronutzung

Es sind Büroflächen für rund 700 Mitarbeitende aus einer einzigen Organisation zu planen. Dies entspricht min. rund 6'000 m² HNF bzw. ca. 9'000 m² oGF (Ratio 1.5). Die Büros können auf 2 Bauvolumen aufgeteilt werden, sie müssen sich jedoch im gleichen Baufeld befinden. Wenn möglich ist ein gemeinsamer Zugangsbereich vorzusehen. Es soll eine auch öffentlich zugängliche Kantine entstehen, die sich im EG oder alternativ auch im obersten Geschoss (jeweils mit Aussenbereichen) befinden kann.

Flächenmix übrige Nutzungen

Nutzung	Anteil	HNF (m ²) min. pro Einheit	Total oGF ca.
Retail (Supermarkt)	34 %	700-1'000	1'350 m ²
Retail/Dienstleistung (unterteilbar)	34 %	50-200	1'350 m ²
Reisezentrum BLS	2 %	50-100	100 m ²
Gastronomie (öffentliche Kantine)	30 %	700-1'000	1'200 m ²

zusätzlich: Hauseingänge, Erschliessung

Wohnnutzung

Nach Abdeckung der obigen Anforderungen steht eine Restausnutzung von ca. 8'000 m² zur Verfügung, diese ist mit Wohnungen zu belegen.

Erschliessung MIV, ÖV, LV

Die MIV-Erschliessung des Areals erfolgt via Bümplizstrasse und Mühledorfstrasse, welche in den letzten Jahren saniert und umgestaltet wurde.

Mit dem Bahnhof direkt auf dem Areal ist die ÖV-Anbindung hervorragend. In ca. 5 Minuten Fahrzeit erreicht man mit dem Zug den Berner Hauptbahnhof. Die beiden S-Bahnlinien S 5/52 und S 51 verkehren jeweils im Halbstundentakt. Ausserdem bedient die Buslinie 27 (Niederwangen – Weyermannshaus Bad) den Bahnhof Bümpliz Nord im Viertelstundentakt. Die Haltestelle liegt auf der Mühledorfstrasse auf Höhe der Personenunterführung und genügt den Anforderungen bezüglich Hindernisfreiheit. Bei der Ausgestaltung des Aufgangs der Personenunterführung ist auf direkte Umsteigewege zu achten.

Als Massnahme 1. Priorität enthält der Richtplan Fussverkehr der Stadt Bern die Attraktivierung der Fusswegverbindung zwischen den Siedlungen Tscharnergut und Fellergut nördlich und südlich der Bahnlinie. Hierfür massgeblich ist die Aufwertung der Personenunterführung des Bahnhofs Bümpliz Nord zur Stadtverbindung. Für den Veloverkehr hat die Unterführung eine lokale Bedeutung (Nebenverbindung gemäss Richtplan Veloverkehr 2009).

Parkierung MIV

Aufgrund der hervorragenden ÖV-Erschliessung mit «eigenem» Bahnhof eignet sich das Areal bestens für autoarmes Wohnen/Nutzungen. Die Anzahl Parkplätze für die neuen Nutzungen ist mit ca. 60 PP stark reduziert. Der Verzicht auf ein Privatauto soll durch

den ÖV ergänzende Mobilitätsangebote gefördert werden (Carsharing, Veloverleihsystem, attraktive Veloabstellanlagen etc.).

Art der Parkplätze	Anzahl	Lage
Nutzungsbezogene PP	max. 60 PP	Tiefgarage
Behinderten PP	1 je 50 PP, Minimum 1 pro Parkierungsanlage / Tiefgaragen-Etage	In der Nähe der Zugänge, Liftanlagen
Carsharing (Mobility)	6	Nähe PU, öffentlich zugänglich
Kiss+Ride	5	Nähe PU, öffentlich zugänglich
Park+Ride	Variabel: Es ist aufzuzeigen, wie viele PP angeordnet werden können.	zwischen Bahnanlage und Mühledorfstrasse 28
Betriebsparkplätze BLS	5 (BLS)	zwischen Bahnanlage und Mühledorfstrasse 28

Veloparkierung

Um attraktive Bedingungen für den Veloverkehr zu schaffen (als Alternative zum Privatwagen), ist der Veloparkierung ein hoher Stellenwert einzuräumen. Sie ist daher sorgfältig zu bearbeiten. Insgesamt sind mindestens 490 Veloabstellplätze (VAP) vorzusehen

Art	Anzahl	Qualität / Lage
120 VAP frei zugängliche Abstellplätze	Bahnkunden, Kurzzeitparkierung für Neunutzungen	<ul style="list-style-type: none"> – Mindestens 70 VAP gedeckt, in der Nähe Personenunterführung; nicht in den «Zahnlücken». – Der Rest kann auch offen, in der Nähe der Zugänge der EG-Nutzungen sein.
370 VAP, abschliessbare Anlage Langzeitparkierung Wohnnutzung	Langzeitparkierung Wohnnutzung	<ul style="list-style-type: none"> – Gedeckt (besser Indoor). – In der Nähe der Gebäudezugänge. – Zusätzlicher Platzbedarf für Spezialfahrzeuge (Cargovelos, Anhänger etc. berücksichtigen). – Gewünscht ist eine Direktverbindung von Velokeller zur PU – «Veloparkhaus» denkbar

Umgang mit der Mühledorfstrasse

Zugunsten einer guten Organisation der Schnittstelle zwischen dem Projektperimeter und der Mühledorfstrasse (Arealzufahrt, Anknüpfungspunkte Langsamverkehr, Entleerung Unterflur-Container) ist eine Neuordnung der blauen Parkplätze sowie des Standorts des Veloverleihsystems auf der Mühledorfstrasse möglich. Die Bushaltestelle ist an der bestehenden Lage zu belassen. Die Anzahl der blauen Parkplätze ist nach Möglichkeit beizubehalten. Bei der Neuordnung sind Aspekte der Verkehrssicherheit (insbesondere Sichtweiten von Ausfahrten und Querungsstellen) zu berücksichtigen.

Bestehendes Bahnhofsgebäude

Das bestehende Bahnhofsgebäude muss bis zum Ersatz der bahnnotwendigen Infrastrukturanlagen im Untergeschoss voraussichtlich bis 2040 bestehen bleiben. Das sich aktuell im Erdgeschoss befindliche Reisezentrum der BLS kann gegebenenfalls in einem neu erstellen Bauvolumen integriert werden. Die frei werdende Fläche würde bis zum Rückbau des Gebäudes als Verkaufs- bzw. Gewerbenutzung im Sinne einer Zwischennutzung vermietet werden. Die Obergeschosse können weiterhin als Wohnungen genutzt werden. In jedem Fall sind die Erschliessung und die Zufahrt zum Gebäude sicher zu stellen. Die Neubauten müssen den Gebäudeabstand zum bestehenden Bahnhofsgebäude bzw. der Parzellengrenze nicht einhalten. Der Entwurf soll den Endzustand mit dem entsprechenden Gebäudeabstand zum Neubau darstellen.

Personenunterführung

Mit dem städtebaulichen Konzept für die Überbauung des Areals an der Mühledorfstrasse wurde die S-Bahnstation Bümpliz-Nord inkl. Personenunterführung konzipiert. Die Personenunterführung von der Fellerstrasse bis zur Mühledorfstrasse und der Aufgang zur Mühledorfstrasse sind zusammen mit dem Hochbau zu konzipieren und zu gestalten. Sie weist eine maximale Zielbreite von rund 18 m aus. Die bestehende Unterführung unter der Mühledorfstrasse bis ins Zentrum der Hochhausüberbauung Fellergut bleibt bestehen. Der Zugang zur Personenunterführung muss behindertengerecht und für Radgefährte (Koffer, Kinderwagen, Velos etc.) bequem begehbar sein. Dies ist durch eine Rampe im Erschliessungsbereich (z.B. entlang Bahnanlage) umsetzbar, allerdings ist eine Lifthanlage nicht realisierbar. Die Tag- und Nachtwirkung, die Raum-, Aufenthalts- und Benutzungsqualitäten sowie die Sicherheit im öffentlichen Raum sind aufzuzeigen.

Die Retailflächen sollen idealerweise entlang der Personenunterführung (Baubereich B) angeordnet sein, um die nötigen Passanten-Frequenzen zu sichern. Das Zusammenwirken der Retailflächen inkl. Aussenräume und allfällige Anschrift/Werbung mit den Personenunterführungsfunktionen ist aufzuzeigen.

Für den Bereich indem sich die Car-Sharing Plätze befinden, ist ein direkter Zugang aus der öffentlichen Personenunterführung erwünscht.

Kunstraum «CabaneB»

Entlang der Fusswegverbindung Bethlehem-Bümpliz wird ein langjähriges Projekt «Kunstachse» mit Beteiligung von aktiven Bewohnerinnen und Bewohnern des Quartiers, Quartierorganisationen, der Hochschule der Künste, Künstlervereinigungen und Vertretern der Stadt verfolgt. Die «Kunstachse» soll die Identität mit dem Ort und einen Austausch mit der Hochschule der Künste fördern und positiv ausstrahlen. Ein Projekt der Kunstachse ist der Kunstraum «CabaneB», der heute neben der S-Bahnstation Bümpliz-Nord steht. Ursprünglich standen die von Jean Nouvel gestalteten «Cabanes» an der Expo02 in Murten.

Sofern die «CabaneB» einer Überbauung weichen muss, wird sie in einen unüberbauten Bereich an der S-Bahnstation Bümpliz-Nord verlegt. Im Rahmen des Wettbewerbs sind entsprechende Standortvorschläge, abgestimmt auf den Bebauungsvorschlag, aufzuzeigen. Grundlagen zur «CabaneB» können aus der Unterlage [k] entnommen werden.

Als öffentlich zugänglicher Kunstraum mit auch ortsunkundigen Besuchenden muss die «CabaneB» gut sichtbar und zugänglich und einsehbar sein. Insbesondere die Vernissagen finden oft auch im Aussenraum statt. Auch Kunstinterventionen können sich in den Aussenraum ausdehnen. Eine Mitbenutzung eines WCs ist wünschenswert, die Gerätekiste an der Rückseite muss mit sperrigem Material benützt werden können.

Aussenraum

Vorschriften

Die Gestaltung der Aussen- und Freiräume ist im Zonenplan «ZPP Mühledorfstrasse» vom 28.08.2009 im Grundsatz geregelt.

Gestaltung

Insgesamt ist eine einheitliche Aussenraumgestaltung anzustreben, welche auf bereits realisierte Etappen abgestimmt ist. Die Gestaltung und Nutzung der Räume zwischen den Gebäuden ist von Fassade zu Fassade zu entwickeln und muss der Nutzung der jeweils angrenzenden Bebauung entsprechen. Im speziellen ist das Vorland entlang der Mühledorfstrasse einheitlich zu gestalten und aufeinander abzustimmen. Als Hauptma-

terialisierung für Vorland und Trottoir ist ein befahrbarer Asphaltbelag vorzusehen. Die Gestaltung soll sich durch eine robuste Struktur auszeichnen, welche eine gewisse Nutzungsflexibilität respektive Entwicklungsoffenheit zulässt.

Der Aussenraum soll vielfältig nutzbar sein und sich durch attraktive Übergänge zwischen öffentlichen, gemeinschaftlichen und privaten Räumen auszeichnen. Dem Bezug und dem Zugang zur Personenunterführung (Verbindung Bümpliz – Bethlehem; Zugang S-Bahn) ist in der Aussenraumgestaltung besondere Beachtung zu schenken respektive ist der Bezug zu stärken und zu verbessern.

Mit der Freiraumgestaltung soll auf eine mögliche Umsetzung in Etappen reagiert werden. Konkret sollen die Aussenräume eine hohe Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität aufweisen, auch wenn direkt angrenzende Baubereiche zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden. Weiter ist die Aufwärtskompatibilität mit der zeitversetzten Entwicklung und Umsetzung sicherzustellen.

Energie

Auf dem rund 25'000 m² grossen Grundstück soll ein 2'000-Watt Areal entstehen. Die Planerteams sind somit angehalten ein Projekt zu entwickeln, welches den Kriterien der 2'000-Watt-Gesellschaft entsprechen.

Die Projekte sollen neben den architektonischen und funktionalen Qualitäten auch hinsichtlich Flächeneffizienz, struktureller Flexibilität sowie Wirtschaftlichkeit des Betriebs, Energieeffizienz, Gebäudetechnik und Bauökologie optimiert sein.

Nachhaltigkeit

Das Errichten von Gebäuden mit hoher ökologischer, ökonomischer und soziokultureller Qualität, ist ein erklärtes Ziel der Veranstalterin. Das Projekt soll zum Strukturwandel in eine nachhaltige Wirtschafts- und Gesellschaftsweise beitragen. Folgende Kriterien werden beurteilt:

- Kompakte Bauweise
- Einfache, durchgängige Tragstruktur
- Minimierung der grauen Energie
- Gute Qualität der Gebäudehülle
- Nachhaltiges Energie- und Technikkonzept (Primär- / Sekundär- / Tertiärstruktur) mit tiefen Energiebedarf und Energiekosten
- Bauökologische Materialwahl angelehnt an Minergie-Eco

Lärmschutz

Die Baubereiche A und B liegen gemäss Lärmempfindlichkeitsstufenplan der Stadt Bern in der Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) III. Einzuhalten ist Art. 31 LSV. Massgebend ist demnach die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte (IGW), d.h. 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht. Die IGW sind bei allen Fenstern lärmempfindlicher Räume einzuhalten.

Die Baubereiche A und B liegen zwischen der BLS-Strecke Bern-Neuchâtel im Norden und der Mühledorfstrasse im Süden. Die Mühledorfstrasse dient nur der Erschliessung der anliegenden Liegenschaften sowie dem Busverkehr und ist entsprechend schwach befahren. Es ist entsprechend von keiner übermässigen Lärmbelastung an der strassenzugewandten Südfassade auszugehen, die IGW dürften für Wohnen und Gewerbe eingehalten sein. Die Lärmemissionen (Beurteilungspegel) der Bahnstrecke (Fahrlärm und Rangierlärm) beträgt gemäss Angaben der BLS (Stand 26.6.2017) für den Zeithorizont 2030 73.3 dB(A) am Tag und 70.9 dB(A) in der Nacht. Die notwendige Gesamtdämpfung zur Einhaltung der IGW für gewerbliche Nutzungen beträgt demnach 3.3 dB(A), für Wohnnutzungen 15.9 dB(A). Die IGW für gewerbliche Nutzungen dürften aufgrund des üblichen Abstands zur Bahnlinie ohne weitere Massnahmen eingehalten

werden können. Die IGW für Wohnnutzungen dürften an den schienenzugewandten Nordfassaden und zu einem grossen Teil auch an den seitlichen West- und Ostfassaden ohne Massnahmen überschritten werden. Bei der Anordnung von Wohnnutzungen müssen entsprechende Massnahmen ergriffen und in den Bebauungsvorschlägen vorgehen werden.

Wirtschaftlichkeit

Die BLS Immobilien AG verfolgt als renditeorientiertes Immobilienunternehmen einerseits monetäre Zielsetzungen mit einer maximalen Wirtschaftlichkeit und minimalen Lebenszykluskosten über die Lebensdauer der Gebäude. Andererseits wird eine grösstmögliche Ressourceneffizienz in Bezug auf Energie und Volumen/Flächen angestrebt.

Kennzahl	Definition
Wohnungen	Anzahl Wohneinheiten
HNF Wohnen	m ²
HNF Verkauf, Dienstleistung	m ²
Formquotient GV gesamt / GF gesamt	Verhältnis Gebäudevolumen GV zu Geschossfläche GF
Formquotient Gebäudehülle A / GF oberirdisch	Verhältnis Fläche A Gebäudehülle (Fassade+Dach) Geschossfläche GF oberirdisch
GFZ zu Grundstücksfläche GSF	
Flächenquotient GGF / GSF	Verhältnis Gebäudegrundfläche GGF zu Grundstücksfläche GSF
Grundstücksfläche GSF	
Flächenquotient HNF / GF	Verhältnis Hauptnutzfläche HNF zu Geschossfläche gesamt GF
Potentielle solaraktive Fläche	Dachflächen und / oder Süd-West-orientierte Fassadenflächen, welche gemäss Projekt eine solaraktive Fläche zulassen
Parkierung MIV	Anzahl Einstellplätze / Aussenabstellplätze
Parkierung Velo	Anzahl Einstellplätze / Aussenabstellplätze
Baukosten	Mengengerüst nach Makroelementen nach der Elementkostengliederung

Beurteilung

Die Beurteilung des Projektwettbewerbs fand am 28. Juni und 6. Juli 2018 in der Aula der PH Bern statt. Die stimmberechtigten Fach- und Sachpreisrichter waren während der beiden Jurytage vollzählig anwesend. Zusätzlich nahmen am ersten Jurytag die Experten teil. Alle sechs zur Teilnahme eingeladenen Teams haben ihre Pläne und Unterlagen fristgerecht am 1. Juni 2018 eingereicht. Die Abgabe des BIM-Modells erfolgte am 8. Juni, jene des physischen Modells am 15. Juni 2018.

Vorprüfung und Zulassung

Die Vorprüfung erfolgte unter Federführung der Metron Raumentwicklung AG. Die Ergebnisse wurden in einem nicht wertenden Bericht festgehalten und dem Preisgericht zu Beginn des 1. Jurytages abgegeben.

Die Vorprüfung umfasste die Überprüfung der Projekte im Hinblick auf die im Wettbewerbsprogramm und in der Fragenbeantwortung formulierten Anforderungen: Einhaltung von Perimeter und baurechtlichen Bestimmungen der ZPP, Vorgaben zu Nutzung, Wohnungsmix und -grössen, Erschliessung, Lärmschutz, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit. Der Vorprüfung unterzogen wurden darüber hinaus die geforderte «Variante Fokus Büro» mit möglichem BLS-Hauptsitz sowie die Vorschläge für die Erweiterung der bestehenden Personenunterführung und ihre Integration in die neue Überbauung. Ausserdem erfolgte die Ermittlung der Kennwerte für die Beurteilung der Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit der Projekte.

Die baurechtlichen Vorgaben konnten in einzelnen Punkten nicht von allen Projekten eingehalten werden, und auch innerhalb des Wohnungsmixes gab es bei einigen Projekten Abweichungen von den geforderten Bedingungen. In den Bereichen Lärmschutz und Erschliessung wurden bei einzelnen Projekten Lösungsansätze aufgezeigt, die zu überarbeiten sind.

Alle sechs Projekte erfüllten die formellen Anforderungen, und das Preisgericht beschloss einstimmig, alle Projekte zur Beurteilung zuzulassen.

Beurteilungskriterien

Die Bewertung der Projekte erfolgte anhand der im Programm formulierten Beurteilungskriterien (Reihenfolge ohne Gewichtung):

- Hohe stadt- und sozialräumliche Qualitäten
- Qualitätsvolles, der Lage angepasstes Nutzungsangebot
- Etappierung/Realisierung
- Gute Vernetzung und urbane Mobilität
- Effizienter Ressourceneinsatz
- Attraktiver Aussenraum

1. Jurytag am 28. Juni 2018

Individuelles Einlesen

Zu Beginn des ersten Jurytages hatten die Mitglieder des Preisgerichts Zeit, sich in einem individuellen Rundgang in die Projekte einzulesen. Jedes Projekt wurde je einer Fachperson Städtebau/Architektur zur vertieften Betrachtung zugeteilt.

Informationsrundgang

Der Informationsrundgang wurde im Plenum durchgeführt. Dabei präsentierten die Fachpersonen die ihnen zugeteilten Projektvorschläge nacheinander wertungsfrei. Anschliessend folgte die Diskussion im Plenum.

1. Beurteilungsrundgang

In einem ersten Beurteilungsrundgang wurden die Vorprüfungsergebnisse zu den Themen Baurecht/Perimeter, Erschliessung, Lärm, Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit von den Experten vorgestellt. Anschliessend diskutierte und bewertete das Preisgericht die einzelnen Projekte mit Schwerpunkt Städtebau/Architektur und Aussenraumnutzung. Das Preisgericht entschied einstimmig, die beiden Projekte DOMINO und TRAINSPOTTING aufgrund festgestellter Schwächen hinsichtlich der städtebaulichen und architektonischen Konzepte auszuschneiden.

2. Beurteilungsrundgang

Im zweiten Beurteilungsrundgang wurden die Projekte einer vertieften Diskussion unterzogen und die bisherigen Bewertungen überprüft. Das Ausschneiden der ersten zwei Projekte wurde bestätigt. Im Lauf der Diskussionen kam das Preisgericht einstimmig zum Schluss, das Projekt BÜMPLIZ-BETLEHEM aufgrund von Schwächen bei der Erschliessung und den Nutzungsanforderungen auszuschneiden.

2. Jurytag am 6. Juli 2018

Bestätigungsrundgang

Zu Beginn des zweiten Jurytages rekapitulierte das Preisgericht den Ablauf und die Resultate des ersten Jurierungstages. Die inzwischen erstellten provisorischen Projektbeschreibungen wurden im Plenum vorgelesen und besprochen. Anschliessend erfolgte eine Überprüfung der bisher gefällten Bewertungen und Entscheide. Es wurde ein Rückkommensantrag für das Projekt BÜMPLIZ-BETLEHEM gestellt und vom Preisgericht einstimmig bestätigt. Das Projekt zeigt trotz der festgestellten Schwächen eine überzeugende intellektuelle Auseinandersetzung mit der Aufgabe. Die beiden Ausschneidungen im ersten Rundgang wurden einstimmig bestätigt.

3. Beurteilungsrundgang

Die vier Projekte der engeren Wahl – ABBA, BÜMPLIZ-BETLEHEM, CERNIERA und VENUS – wurden hinsichtlich Auftritt/gestalterischem Ausdruck, Gestaltung und Organisation Untergeschoss, Platzierung Supermarkt und Wirtschaftlichkeit miteinander verglichen. Die Projekte wiesen in den Bereichen unterschiedliche Stärken auf. Bei der Gesamtbetrachtung der Projekte entschied das Preisgericht einstimmig, dass das Projekt CERNIERA die höchste Qualität im städtebaulichen und architektonischen Gesamtkonzept aufweist sowie erfüllt das Projekt die im Wettbewerbsprogramm geforderten Nutzungsvorstellungen hinsichtlich EG-Nutzung und die Platzierung der Retailflächen und EG Nutzungen am überzeugendsten.

Rangierung / Preisverteilung

Das Preisgericht beschloss einstimmig folgende Rangierung und Preisverteilung:

1. Rang / 1. Preis	CERNIERA	CHF 45'000
2. Rang / 2. Preis	BÜMPLIZ-BETLEHEM	CHF 30'000
3. Rang / 3. Preis	ABBA	CHF 15'000
4. Rang / 4. Preis	VENUS	CHF 10'000

Zudem erhalten alle sechs Teams eine feste Entschädigung von CHF 20'000 (exkl. MwSt.).

Empfehlungen

Das Preisgericht empfiehlt einstimmig das Projekt CERNIERA zur weiteren Bearbeitung und Ausführung.

Das Projekt überzeugt durch seine präzise Ausarbeitung und durch die städtebauliche Setzung. Die klare Komposition der Baukörper erfüllt die Anforderungen hinsichtlich Etappierbarkeit; die vielfältigen Wohnungsgrundrisse schaffen eine gute Belichtung und eine hohe Flexibilität. Das Projekt formuliert innerhalb der städtebaulich anspruchsvollen Lage einen überzeugenden Ansatz mit hoher Qualität und generiert einen Mehrwert für die Nutzenden und das Quartier.

Für die weitere Bearbeitung werden insbesondere folgende Empfehlungen abgegeben:

- Der Umgang mit der Topografie überzeugt noch nicht an allen Stellen. Speziell in den Randbereichen und bei der Anlieferung und Tiefgaragenzufahrt sind die Bereiche zu überprüfen und zu überarbeiten. Eine schräge Anlieferung funktioniert nicht und ist entsprechend anzupassen. Grundsätzlich ist das durchgehende Erdgeschoss in Bezug auf die topografische Situation zu überprüfen.
- Das Potenzial der Cabane B wurde nicht erkannt. Es wird empfohlen, die Cabane stärker in den öffentlichen Raum einzubeziehen und beispielsweise in den Zwischenräumen der Baukörper zu platzieren.
- Im Untergeschoss unterbricht der mittlere Kern den Fluss der Personenunterführung, und die Lage des Lifts wirkt ungünstig.
- Die zweiläufige Rampe zum Bahnhofsplatz ist im UG schwer auffindbar; eine Drehung der Rampe mit Angleichung des Niveaus ist zu überprüfen.
- Durch die Grundrissorganisation des Supermarkts entstehen räumliche Schwierigkeiten, ein Rundlauf ist nicht möglich.
- Im Bereich des Lärmschutzes sind noch Anpassungen vorzunehmen:
Die rein lärmzugewandten Kleinwohnungen mit alleiniger Lüftungsfensterlösung (Lüften auf Loggia) ohne Anbindung an lärmabgewandte Fassadenseiten sind nicht zulässig und müssen entsprechend angepasst werden.

Dank und Würdigung

Die ausgewählten Teams haben sich einer komplexen und anspruchsvollen Aufgabe gestellt. Die schwierige städtebauliche Situation und die anspruchsvollen Rahmenbedingungen der ZPP, die Nutzungsanforderungen, die Erschliessung und insbesondere die herausfordernde Lärmsituation stellten hohe Ansprüche an die Konzepte. Gesucht wurde ein Projekt für eine marktfähige Überbauung mit einem lebendigen Nutzungsmix aus Wohnen, Verkauf und Dienstleistung. Zudem soll eine verbindende Einheit zwischen den Quartieren und den Nutzungen entstehen.

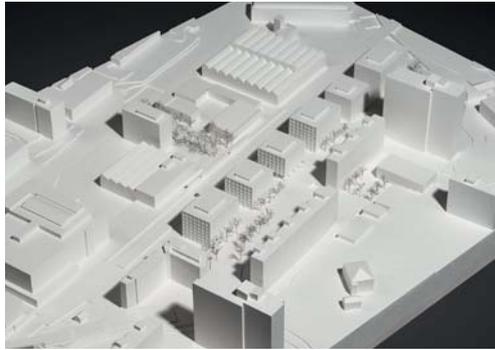
Die sechs eingereichten Projekte leisten mit ihren qualitätsvollen Lösungsansätzen und ihren unterschiedlichen Herangehensweisen wichtige Beiträge für eine breite Auslegung und Diskussion. Die Projekte zeigen ein grosses Spektrum hinsichtlich der Gestaltung der Wohnungsgrundrisse und der geforderten Flexibilität. Aufgrund der schwierigen Lärmsituation konnten nicht alle Anforderungen erfüllt werden; Schwächen zeigten sich im Bereich der Erschliessung.

Die Vielfalt der Beiträge ermöglichte anregende Diskussionen zum Umgang mit der ZPP in Bezug auf die Wohnnutzungen und zur stadträumlichen Bedeutung des Bahnhofs. Bereichernd war ausserdem der Austausch zum Zusammenhang zwischen Aussenraumqualitäten und Erdgeschossnutzungen.

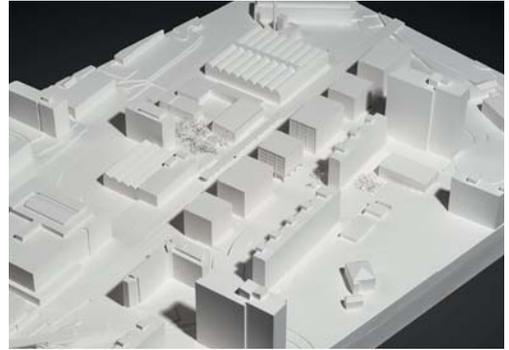
Die Auftraggeberin und das Preisgericht danken allen Teilnehmenden herzlich für ihr grosses Engagement.

Projekte

cerniera



Bümpliz-Betlehem



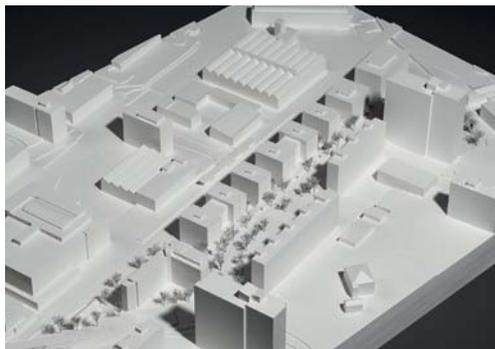
Abba



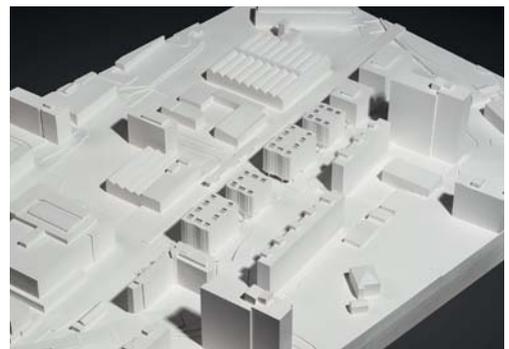
Venus



Domino



Trainspotting



CERNIERA

1. Rang / 1. Preis - Empfehlung zur Weiterbearbeitung



Mit der städtebaulichen Setzung lang – kurz – kurz – lang vervollständigt «Cerniera» die ZPP Mühledorfstrasse zu einer Gesamtkomposition. Durch die Anordnung der kleineren und niedrigeren Baukörper im Bereich der Unterführung wird die Mitte subtil betont; Auftakt und Ende werden durch 16 statt 15 Meter breite Abstände geschickt verstärkt. Mit dieser Disposition rücken die Zwischenräume dichter an die Unterführung. Mit der Auflösung des Erdgeschosses und der Anordnung von Treppe und Rampe unter dem kurzen Bauvolumen über der Unterführung gelingt es daher, einen Bahnhofsplatz zu etablieren, der sich zwischen den angrenzenden beiden Baukörpern aufspannt. Treppe und Rampe verbinden auch gestalterisch über den durchlaufenden, mit Keramik bekleideten Kern die beiden Ebenen. Diese geschickte Anordnung führt bereits in der ersten Etappe zu einem überzeugenden Ankunftsort, der den grösseren Fussabdruck des ersten Baukörpers für eine bahnhofsbezogene Retailnutzung (Grossverteiler) einzusetzen vermag; in der letzten Etappe kann die Erdgeschossnutzung des dritten Baukörpers ebenfalls zum Bahnhofsplatz ausgerichtet werden.

Die Lage des Grossverteilers überzeugt, der Grundriss zeigt hingegen schwierige räumliche Bedingungen aufgrund der Lage und Ausgestaltung des vertikalen Erschliessungskerns. Die Erschliessung der kommerziellen Nutzungen findet überwiegend in den Zwischenräumen statt, die Wohnungen werden wie im Bereich Cosmos konsequent von der Bahnseite erschlossen.

Die Einbettung in die Topographie erfolgt ohne Treppen und Sockel durch eine Anschüttung des Terrains im Osten und einer Abgrabung im Westen. Die dadurch resultierenden Niveauunterschiede führen auf beiden Seiten jedoch zu Situationen, die aufgrund der lückenhaften Plandarstellung weiterer Untersuchung bedürfen, bereits jetzt aber deutliche Zweifel an der Realisierbarkeit aufkommen lassen.

Mit der Entscheidung, die kurzen Baukörper etwas länger und die langen etwas kürzer zu machen, gelingt es, weitgehend überzeugende Wohnungsgrundrisse zu etablieren. Mit dem Konzept der polyvalenten «Raumnische» wird eine hohe Flexibilität nachgewiesen, mit der häufigen Anordnung über Eck gelingt eine beidseitige Belichtung der teils tiefen Wohnräume. Die Eingangssituationen werden teils als wenig grosszügig erachtet. Die Hauptloggien richten sich nach Westen und Osten, während die Lärmloggien nach Norden im Süden als zusätzliche Aussenräume gespiegelt werden. Weniger überzeugen die sehr tiefen einseitig ausgerichteten Drei-Zimmer-Wohnungen nach Osten, während die nach Norden ausgerichteten Kleinwohnungen die Vorgaben des Lärmschutzes noch nicht erfüllen. Eine lärmschutzkonforme Lösung erscheint jedoch erreichbar. Mit der Anordnung der Wasch- und Trockenräume auf den gemeinschaftlichen Dächern und deren einfachen Gestaltung als Spiel- und Aufenthaltsflächen mit

Städtebau/Architektur

Armon Semadeni
Architekten, Zürich

Armon Semadeni
Cédric Bär
Azadeh Karimi
Maseeh Takhtrawavanchi
Simone Bänziger
Marc Jeitziner
Maša Mori

Landschaftsarchitektur

Mettler
Landschaftsarchitektur,
Gossau

Marec Langner
Nathanaël Bapst

Bauphysik

Gartenmann
Engineering, Zürich

Ueli Berger

Verkehrsplanung

Gruner, St. Gallen

Jens Dreyer

Schattenbereichen gelingen überzeugende gemeinschaftliche Freiräume in einer sehr beengten städtebaulichen Situation.

Die Grundrissvarianten für Clusterwohnungen und Büronutzungen überzeugen noch nicht vollständig. Die Clusterwohnung wird als funktionale Koppelung von Studios verstanden, die an Pensionen denken lässt. Die Bürogrundrisse zeigen die Nachteile in der Flexibilität, die durch die gegebenen Fussabdrücke in Kombination mit der Mittellage der Kerne entstehen. Dadurch sind Zellenbüros nur bedingt möglich.

Die Fassadengestaltung erzeugt einen industriellen Grundaussdruck, der durch architektonische Verfeinerungen und eine Schichtung in die Tiefe verfeinert wird. Mit dem Einsatz von Wellblechelementen als Ausfachung entstehen Bezüge zur Architektur des Fellerghuts, die expressiven Brise-Soleils der Dachterrassen folgen Bildern der Hochmoderne. Damit gelingt eine architektonische Einordnung sowohl in das industriell geprägte Band entlang der Bahn als auch den angrenzenden modernen Grosswohnsiedlungen. Die Anwendung der einfachen Geste der Drehung der vertikal durchlaufenden Wandscheiben wäre genauer nach Lage und Wirkung zu untersuchen, der Fassadenausdruck überzeugt auf den kürzeren eher als auf den längeren Baukörpern.

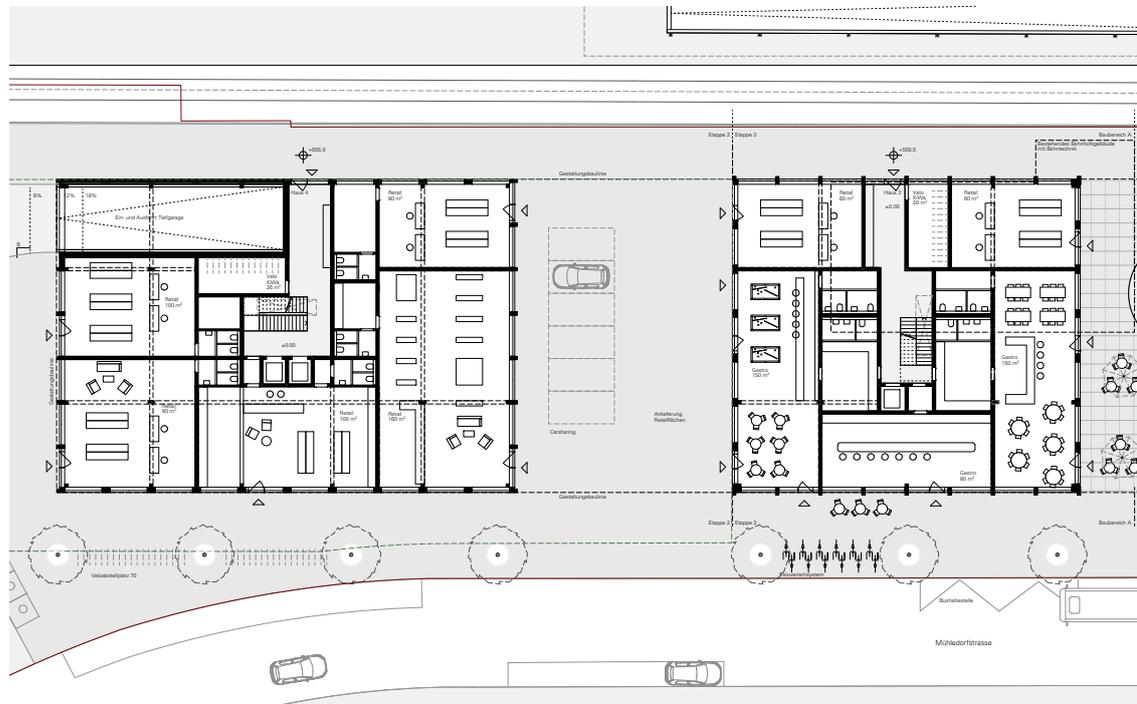
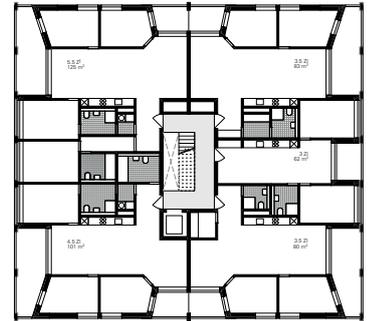
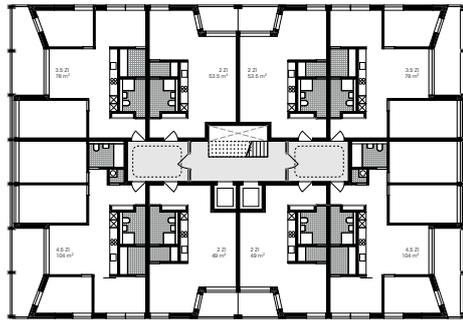
Die Etappierung erscheint funktional unproblematisch, stellt jedoch höhere Anforderungen an Gestaltung und Ausdruck, da der letzte Bauabschnitt erst mit deutlichem zeitlichen Abstand realisiert werden wird und damit die Angemessenheit des heutigen Ausdrucks infrage gestellt werden wird – es stellt sich daher die Frage, ob alle vier Baukörper eine ganz und gar einheitliche Fassade haben sollen oder können. Unverständlich bleibt der Umgang mit der Cabane B. Eine Anordnung in den Zwischenräumen, wie sie in anderen Projekten gezeigt wird, erscheint zielführender.

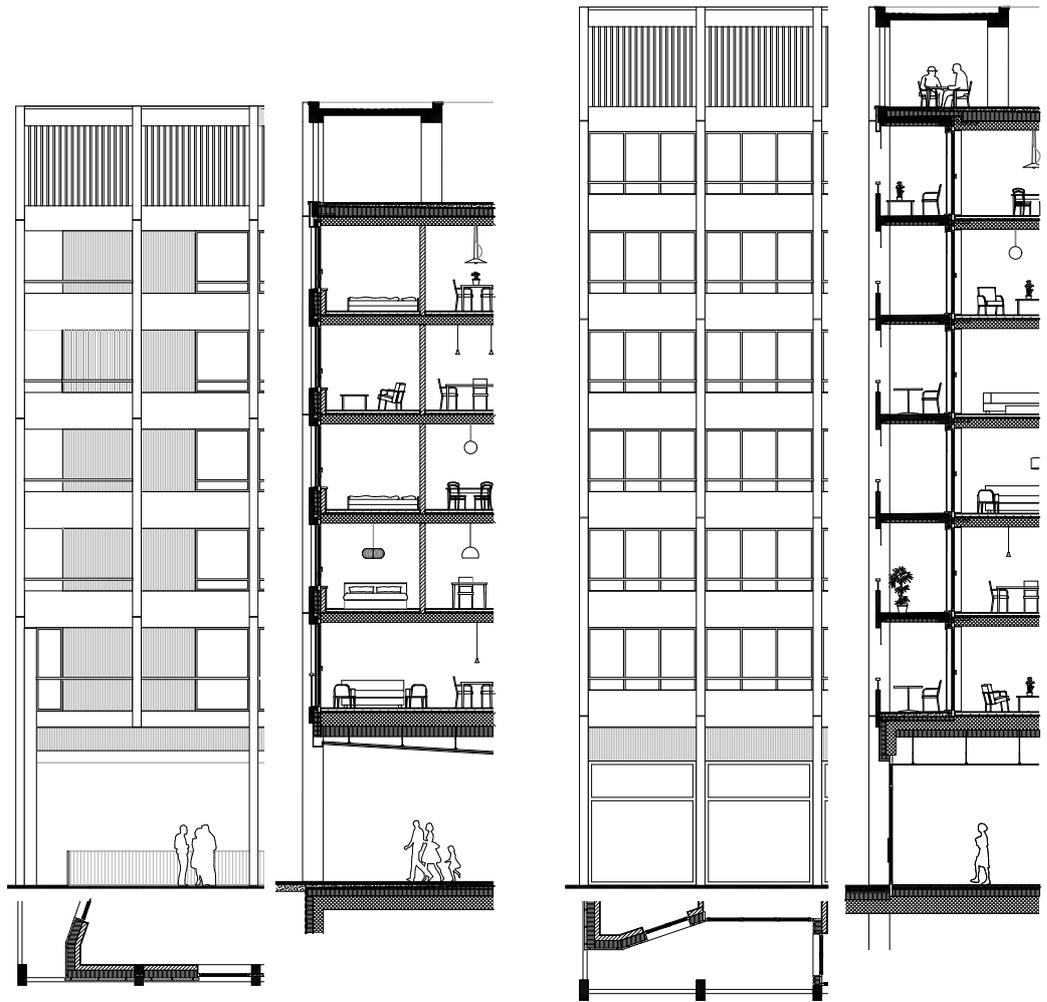
Die Erschliessung der Wohnungen von der Bahnseite ermöglicht eine Weiterführung eines selbstverständlichen Stadtraums analog der Überbaugung Cosmos und verhindert die Bildung einer Rückseite. Der Bahnhofplatz ist mit wenigen, präzise gesetzten Mitteln ansprechend gestaltet. Ausserhalb des Platzes wird die Mühledorfstrasse mit einer Baumreihe begleitet, die jedoch die Öffnungen zum Gleis ausspart und somit den Bezug zwischen Strasse und Gleis erhält. Die Zwischenräume ausserhalb des Bahnhofplatzes werden infrastrukturell genutzt, das Angebot von Kundenparkplätzen im westlichen Teil wird kontrovers diskutiert, da hier die Attraktivität der Wohnungen im Konflikt zur Attraktivität der Gewerbeeinheiten steht. Der östliche Zwischenraum nimmt die Anlieferung und die Tiefgaragenrampe auf, hier funktioniert die Topographie noch nicht: der Schnitt zeigt, dass der Sattelschlepper kippen würde.

Cerniera befindet sich im Bereich Nachhaltigkeit/Energie im Mittelfeld. Als Optimierung können der Aushub verringert werden und die direkte Lastenabtragung geklärt werden. Die rein lärmzugewandten Kleinwohnungen mit alleiniger Lüftungsfensterlösung (Lüften auf Loggia) ohne Anbindung an lärmabgewandte Fassadenseiten sind nicht zulässig.

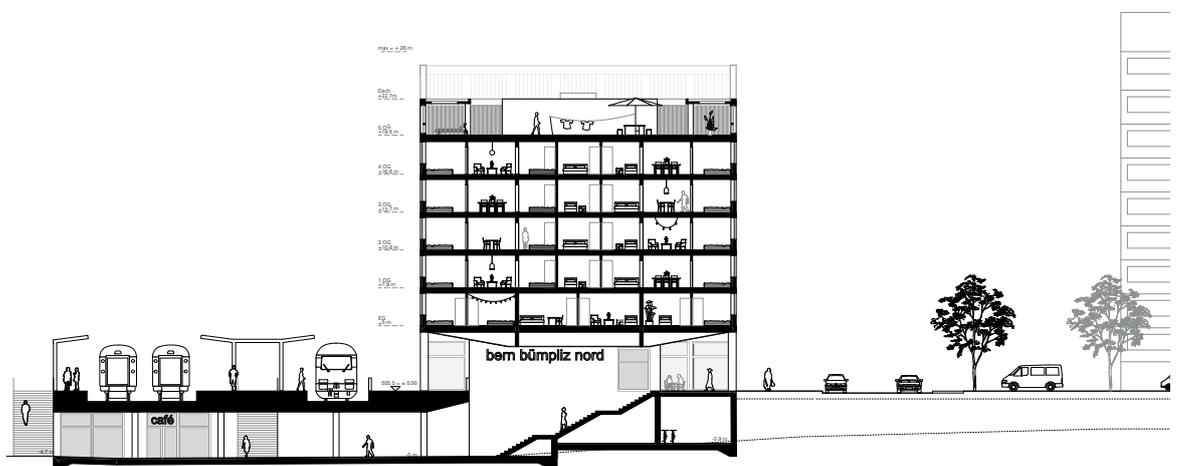
Fazit

Mit Cerniera liegt ein sorgfältig ausgearbeitetes Projekt vor, das die unterschiedlichen Anforderungen sehr gut erfüllt und bei grosser kontextueller Sensibilität einen eigenständigen Ausdruck hat. Die Integration des Aufgangs der Bahnunterführung und die angemessene Ausgestaltung des Bahnhofplatzes überzeugen. Trotz der hohen Gebäudetiefe erscheinen die verbleibenden offenen Fragen bezüglich Lärmschutzes gut lösbar. Die Etappierung ist unproblematisch, stellt jedoch noch zu beantwortende Fragen zur «Haltbarkeit» einer Architektursprache. Der Umgang mit der Topographie und der Cabane B überzeugen hingegen noch nicht. In der Gesamtbetrachtung besticht Cerniera als ein Projekt, dem es gelingt, an einer schwierigen städtebaulichen Lage anspruchsvolle Rahmenbedingungen gekonnt aufzunehmen und in eine robuste, überzeugende Architektur zu übersetzen.





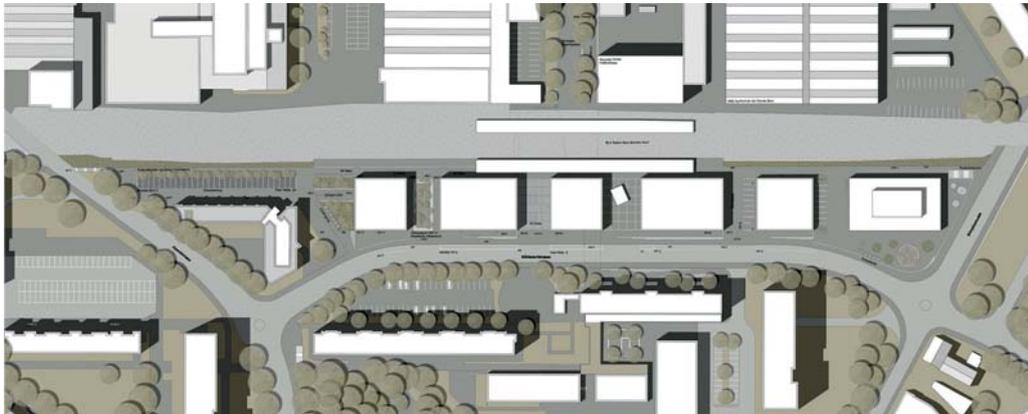
Fassadenschnitt und Ansicht



Schnitt Norden-Süden

BÜMPLIZ-BETLEHEM

2. Rang / 2. Preis



Das Projekt Bümpliz-Betlehem schlägt eine Bebauung mit vier kubischen Volumen vor. Immer zwei Häuser, analog der Überbauung Cosmos, bilden innerhalb des städtebaulichen Ensembles eine architektonische Einheit. Das vorgeschlagene städtebauliche Konzept wird als solide und robuste Grundlage um die sechs Bausteine als Ganzes zu lesen und als wertvolle Chance bei einer Etappierung verstanden.

Nicht alle Baukörper stehen «en niveau» an der Mühledorfstrasse sondern, ausgehend von der mittigen «Bahnhofshalle» auf Sockel mit langgezogenen Treppenanlagen.

Die Räume zwischen den Häuserpaaren werden funktional ausgestattet, ungeachtet der Nutzungen in den Obergeschossen. So ergibt sich ein Zwischenraum zum Anliefern und Parkieren; der Bahnhofsplatz mit dem Kulturpavillon zur Bahnerschliessung und dem Verweilen; eine Zone für die Veloparkierung und ein vierter grüner Bereich mit Pappeln als Aufenthaltsbereich.

Entlang der Geleise erschliesst ein Fussweg die Wohn- bzw. Bürogebäude rückwärtig und verbindet die Bümpliz- mit der Abendstrasse. Die Erdgeschossnutzungen – Veloräume – tragen leider auch wenig zur Aktivierung bei. Eine offene «Bahnhofshalle» signalisiert gut sichtbar den attraktiven und grosszügigen Treppenabgang zur Personenunterführung. Leider wird die Rampe als hindernisfreie Geleiseverbindung rein funktional an der Geleisekante vorgeschlagen, begründet mit der Trennung der Trägerschaften. Aus Sicht der Nutzenden wäre jedoch das Gestalten einer Rampe mit Bezug zur aufwändig inszenierten offenen «Bahnhofshalle» sicher wünschenswert gewesen.

Das Erscheinungsbild der kompakten Bauvolumen entwickelt sich aus dem Konstruktionsprinzip. Der Ausdruck beruht auf der Differenzierung der Masse und der offenen und geschlossenen Fassadenteile. Die Projektverfasser schlagen glasierte perlmutweisse Keramikplatten vor und knüpfen damit an die edle Erscheinung des 19. Jahrhundert an, diese Materialisierung scheint aber nicht zwingend. Alle Bauten sind als Skelettbau konzipiert. Die offene Gestaltung der «Bahnhofshalle» soll durch eine Tragstruktur mit Kreuzstützen, rahmenartiger Fassade und Scheibenstützen ermöglicht werden, ob tatsächlich auf Wandscheiben zur Aussteifung mit angemessenen ökonomischen Mitteln verzichtet werden kann, wird hinterfragt.

Mit dem Skelettbau schafft das Projekt gute Voraussetzungen unterschiedliche Wohnungstypologien zuzulassen. Umso mehr erstaunt, dass der geforderte Wohnungsmix nicht nachgewiesen werden kann. Teilweise entstehen lange, wenig attraktive Erschliessungskorridore. Der 24 Meter tiefe Druchwohntyp als 2.5-Zimmerwohnung mit 114 m² scheint in Bezug zur gestellten Aufgabe einer hohen Anforderung an die Suffizienz unmöglich. Das Projekt löst die gestellten Anforderungen an die Lärmbelastung sehr gut, so werden keine Schlafräume zur Bahnseite angeordnet oder lärmabgewandte

Städtebau/Architektur

Architekt Rolf Mühlethaler, Bern

Rolf Mühlethaler
Julie Studer
Sandra Stein
Alain Walther
Selin Trachsel
Marc Jeitziner

Landschaftsarchitektur

exträ
Landschaftsarchitekten,
Bern

Simon Schöni
Tina Kneubühler
David Gnehm

Bauingenieur

Schnetzer Puskas
Ingenieure, Basel

Tivadar Puskas
Jochua Reinie

Bauphysik, Akustik

B+S, Bern

Bernhard Wenger

Architekturhistoriker

Christoph Schläppi, Bern

BIM-Koordinator

Architekt Rolf Mühlethaler, Bern

Alain Walther



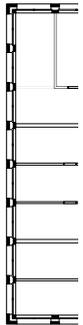
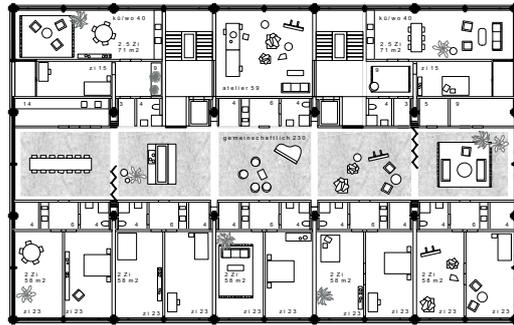
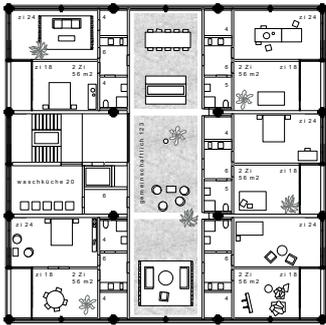
Lüftungsfenster angeboten.

Der Vorschlag alternativ zur Büronutzung in derselben Baustruktur eine gemeinschaftliche Form des Wohnens anzubieten wird gewürdigt. Die wirtschaftliche Tragbarkeit der grosszügigen gemeinschaftlichen Angebote wird hinterfragt und müsste noch überprüft werden. Ein Umlanen in konventionelles Wohnungsangebot scheint mit dem vorgeschlagenen Erschliessungslayout schwierig. Die Anordnung der Laden- und Dienstleistungsflächen im Erdgeschoss scheinen betreffend Personenfrequenz eher schwierig. Die Retailfläche jedoch ist gut entlang der Personenunterführung und der attraktiven Treppenanlage positioniert.

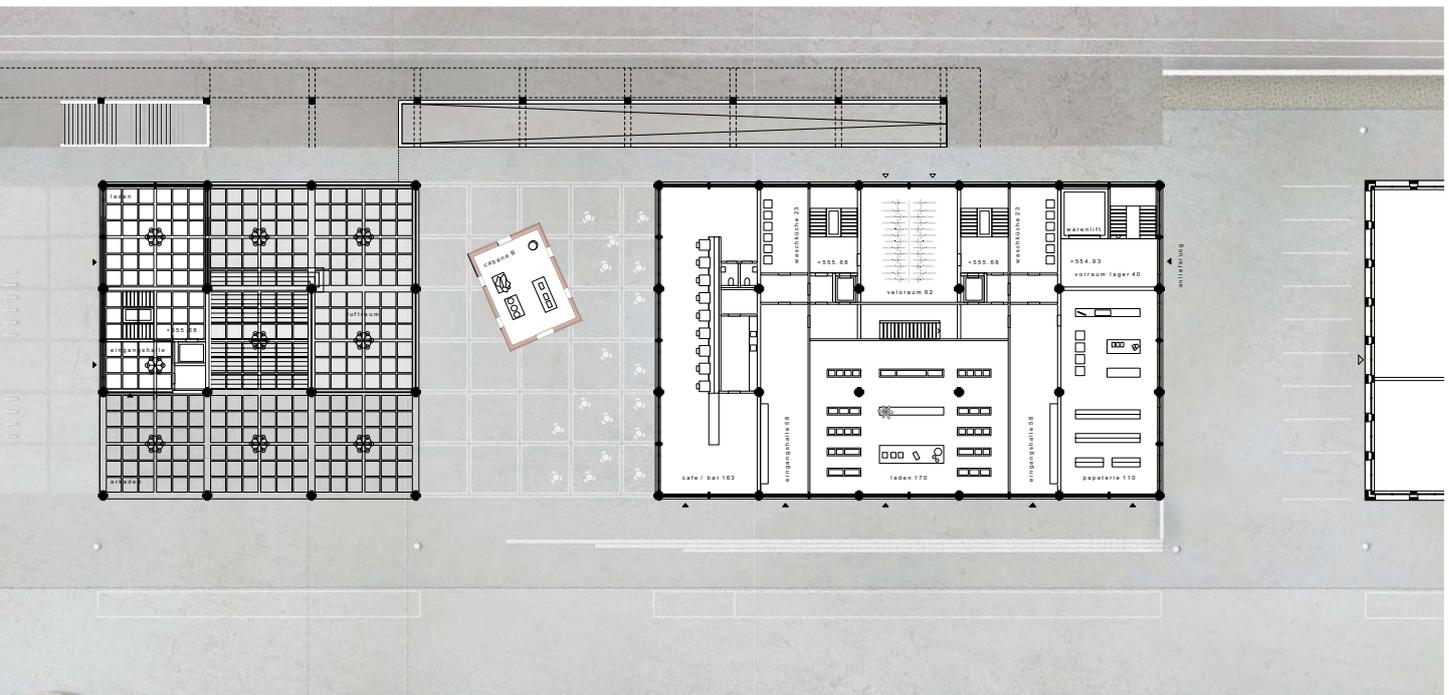
Die Projektverfasser empfehlen für die erste Bauetappe keine Parkplätze, da die beengte Situation den Aussenraum unnötig belastet und die Erschliessungsqualität durch den ÖV und Carsharing vorhanden sei. Dieses Projekt Bümpliz-Betlehem bringt die besten Voraussetzungen mit, um die 2'000-Watt Kriterien zu erfüllen. Optimierungsbedarf wird bei der Materialwahl der Fassade ausgemacht. Bei einer ersten Beurteilung der Kostenkennwerte und Wirtschaftlichkeit liegt das Projekt im Vergleich zu den anderen Projekten im ungünstigen Bereich.

Fazit

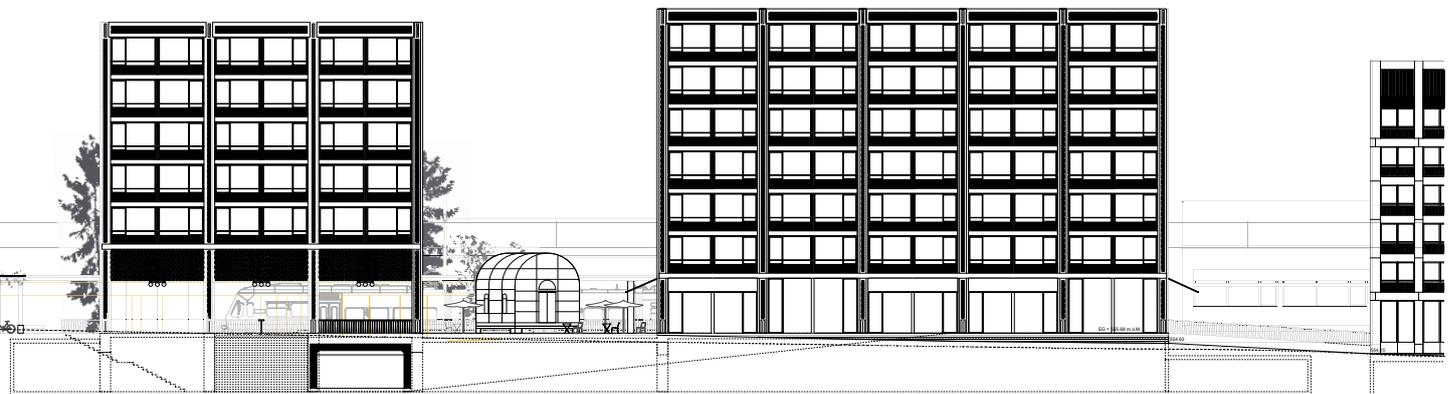
Das Projekt Bümpliz-Betlehem überzeugt mit seinem robusten städtebaulichen Konzept und seiner klaren architektonischen Sprache sowie dem flexiblen Umgang mit der langfristigen Etappierung. Die Qualität der grosszügigen und attraktiven Bahnhofshalle wird erkannt. Unverständlich sind jedoch das Negieren eines Teils des Raumprogrammes und der schematische Umgang mit der Wohnnutzung.



Regelgeschoss



Erdgeschoss



Ansicht Mühledorfstrasse



Ansicht Personenunterführung - Ausgang zur Mühledorfstrasse



Untergeschoss mit Personenunterführung

ABBA

3. Rang / 3. Preis



Der gegebene Spielraum der ZPP wird genutzt, die Baukörper in ihrer Grösse und Lage zu präzisieren. Dabei wird auf eine symmetrische Anlage gesetzt mit zwei mittigen, im Grundriss quadratisch formulierten, 7-geschossigen Baukörpern und seitlich angrenzenden 6-geschossigen Längskörpern. Folgerichtig liegt der «Bahnhofplatz» mittig der Symmetrie, in seiner Grösse der Nutzung angemessen proportioniert. Diese Klarheit wird jedoch erst mit der letzten Etappe erlebbar, vorher bleibt das Konzept mit dem bestehenden Stationsgebäude fragmentarisch. Fragmentarisch bleibt auch die Verbindung zwischen Platz und Personenunterführung mit der vorgeschlagenen gut positionierten Treppenanlage in der ersten Bauetappe (Baubereich B). Da die zugehörige Rampe im später realisierten Baubereich A zu liegen kommt, muss hier unnötigerweise eine Zwischenlösung angeboten werden.

Die Unterführung selbst ist gut gelöst, der Raum besitzt eine hohe Visibilität bezüglich seiner Ausgänge. Die Verfasser erkennen das Adressierungspotential der Mühledorfstrasse und machen daraus eine baumbestandene «Promenade», unter der sich Parkplätze und Velos organisieren. Der Strassenraum soll sich nahtlos bis zu den Fassaden entwickeln, angesichts der Höhenlage der Mühledorfstrasse erscheint dies allerdings wenig plausibel. Die Höfe werden über «Stadtpergola» entlang den Gleisen verbunden, diese schafft eine wohltuende Kleinräumigkeit angesichts der Mächtigkeit der Bauten. Der zentrale Platz bleibt frei und beherbergt richtigerweise die Kunstcabane.

Die grosse Qualität des Projekts liegt im Angebot der Wohnungen und der zugehörigen, architektonischen Haltung, welche die Wohnnutzung zum Thema macht: Hier wird gewohnt! Dabei wird der vorgegebene Flächen-, bzw. Wohnungsmix optimal eingehalten. Die volumetrischen Einschnitte in den Längskörpern sind zwar eine geschickte Massnahme, Wohnräume trotz tiefer Baukörper gut zu belichten und zu belüften, die Proportionen wirken jedoch beengt. Schuld daran ist das Fehlen einer Mindestbaukörperlänge die es benötigt, um eine gewinnbringende U-förmige Anordnung der Wohngrundrisse zu ermöglichen. Viele Grundrisse versprechen eine hohe Wohnqualität, die mehrfache Ausrichtung trägt viel dazu bei. Einige leiden noch etwas an langen schmalen Korridoren oder an der Vielzahl von Nordzimmern. Der Ansatz, Räume grundsätzlich über Loggien als lärmindernde Massnahme zu belüften ist zu begrüssen. Die Loggien zur Bahnseite weisen jedoch eine zu geringe Tiefe auf um eine ausreichende Abschirmwirkung zu gewährleisten. Negativ sind zudem die vielen ebenfalls zur Bahnseite hin angeordneten Schlafzimmer, was den übergeordneten lärmtechnischen Anforderungen für Ausnahmegewilligungen widerspricht. Die aus der Fassadenflucht ausgeklappten charakterbildenden Loggien bieten einen angenehmen privaten Aussenraum, eine gute Belichtung der dahinter liegenden Zimmer ist dabei noch nicht überall gewährleistet.

Städtebau/Architektur

Luca Selva, Basel
David Gschwind
Roger Braccini
Katarzyna Malkowska
Lucia Rabanal Gonzalez
Hugo Pachoud

Landschaftsarchitektur

Westpol
Landschaftsarchitektur,
Basel
Andy Schönholzer
Roberta Serra
Magdalena Paluch

Energiekonzept, Bauphysik, Nachhaltigkeit, Brandschutz

Brücker+ernst, Luzern
Patrick Ernst

BIM-Koordinator

Luca Selva, Basel
David Gschwind

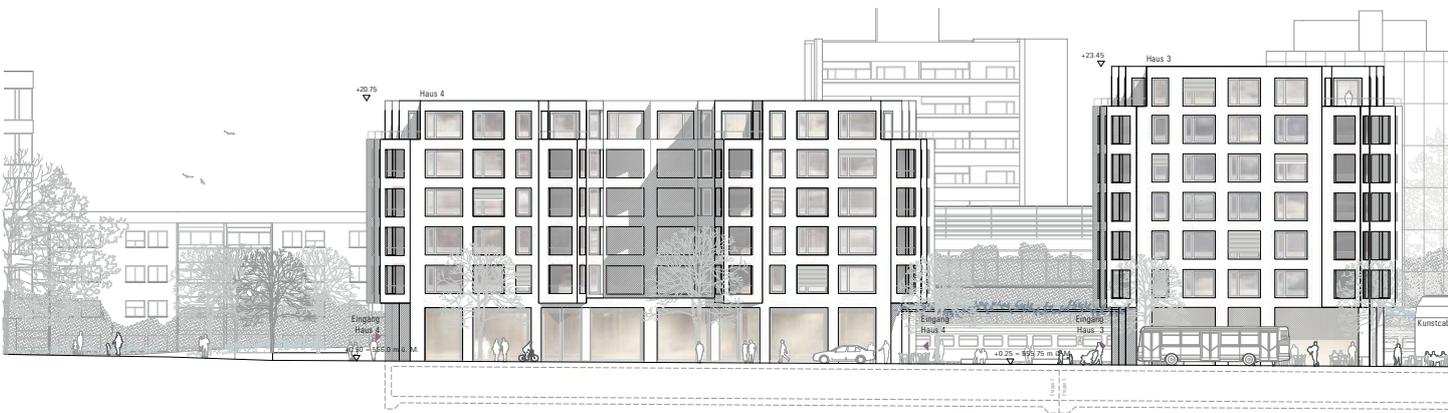
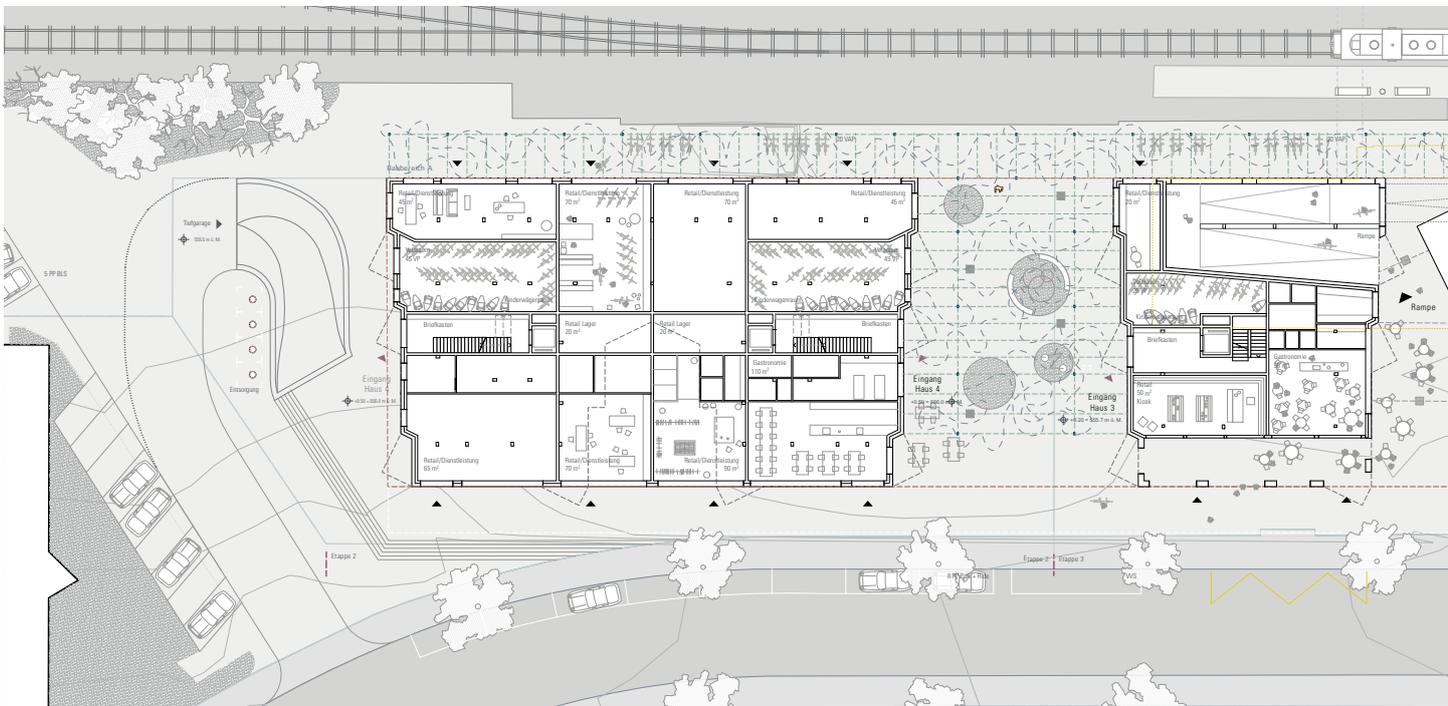
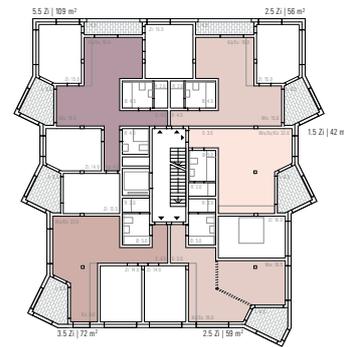
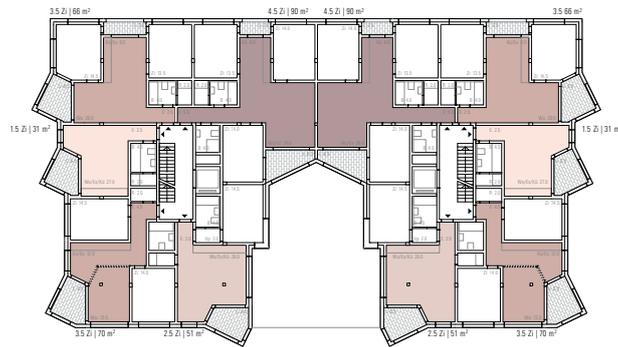


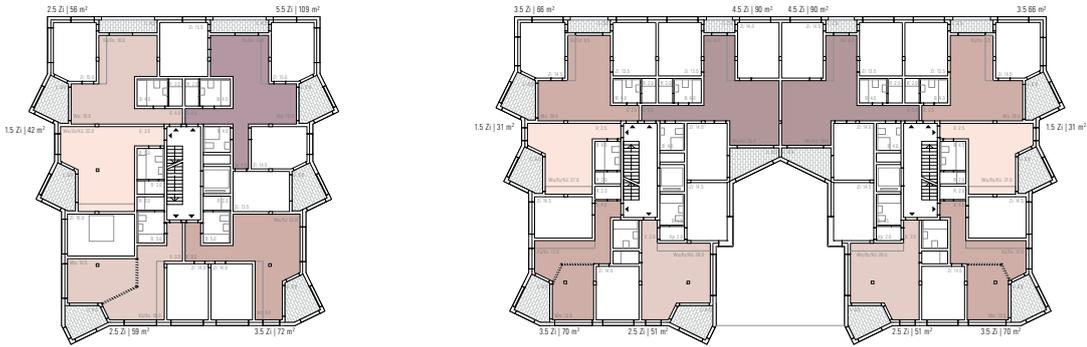
Die Erschliessung ist effizient und die Lage der Hauseingänge nachvollziehbar. Das Erdgeschoss bietet neben den Hauszugängen und Veloräumen Flächen für Retail an, wobei jene, angrenzend zum Gleisbereich, kaum als solche vermietbar sind. Die Lage des Supermarktes im Untergeschoss trägt nichts zur Belebung des Strassenraums bei. Der Alternativvorschlag zur Büronutzung eines Längskörpers ist glaubwürdig, der Verzicht auf den dortigen Volumeneinschnitt und die ausgestülpten Erker ist zwar folgerichtig, benötigt aber zusätzliche Hürden im Bewilligungsverfahren wegen Abweichung von festgelegten Volumen. Das Projekt wird den hohen Anforderungen betreffend Parkierung und Erschliessung vergleichsweise gut gerecht. Hervorzuheben sind die benutzerfreundliche Anordnung der Veloabstellplätze in den Erdgeschossen der einzelnen Baukörper und die autonom funktionierende Erschliessung der Tiefgaragen. Nicht praktikabel sind hingegen die Wendemanöver, welche für die Entleerung der Unterflurcontainer erforderlich sind. Negativ beurteilt wird die offene Rampe im Ostbereich, welche die Aussenraumqualität beeinträchtigt. Die Ver- und Entsorgung des Supermarktes ist gut gelöst, die restlichen Retailflächen müssen allerdings über den Aussenraum versorgt werden. Die Baustruktur mit Skelett, Tragkern und Tragfassade ist zeitgemäss, die Statik im Bereich Treppenanlage Fussgängerunterführung ist noch nicht gelöst.

Der Entwurf weist die kleinste Energiebezugsfläche sowie eine relativ hohe Gebäudehülle auf. Daraus resultieren eine hohe Gebäudehüllzahl und eine negative Auswirkung auf die Energiekennzahl wie auf die Ökonomie. Die vielen Balkonflächen erhöhen sowohl den Wohnwert, als jedoch auch die Baukosten. Grosszügige Flächen für Velo und Kinderwagen im Erdgeschoss steigern ebenfalls den Wohnwert, senken jedoch den möglichen Ertragswert für Dienstleistungs- und Retailflächen. Aus ökologischer Sicht schneidet das Projekt trotz relativ geringem Aushubvolumen ungünstig ab. Auf Ebene Treibhausgasemissionen und auf Ebene Primärenergiebedarf resultieren vergleichsweise hohe Werte. Die schlechte Energiekennzahl fällt hier zu sehr ins Gewicht. Die 2'000-Watt Fähigkeit wird angezweifelt. Die relativ hohe Energiekennzahl sowie Primärenergie und Treibhausgasemissionen können der Zertifizierung im Weg stehen

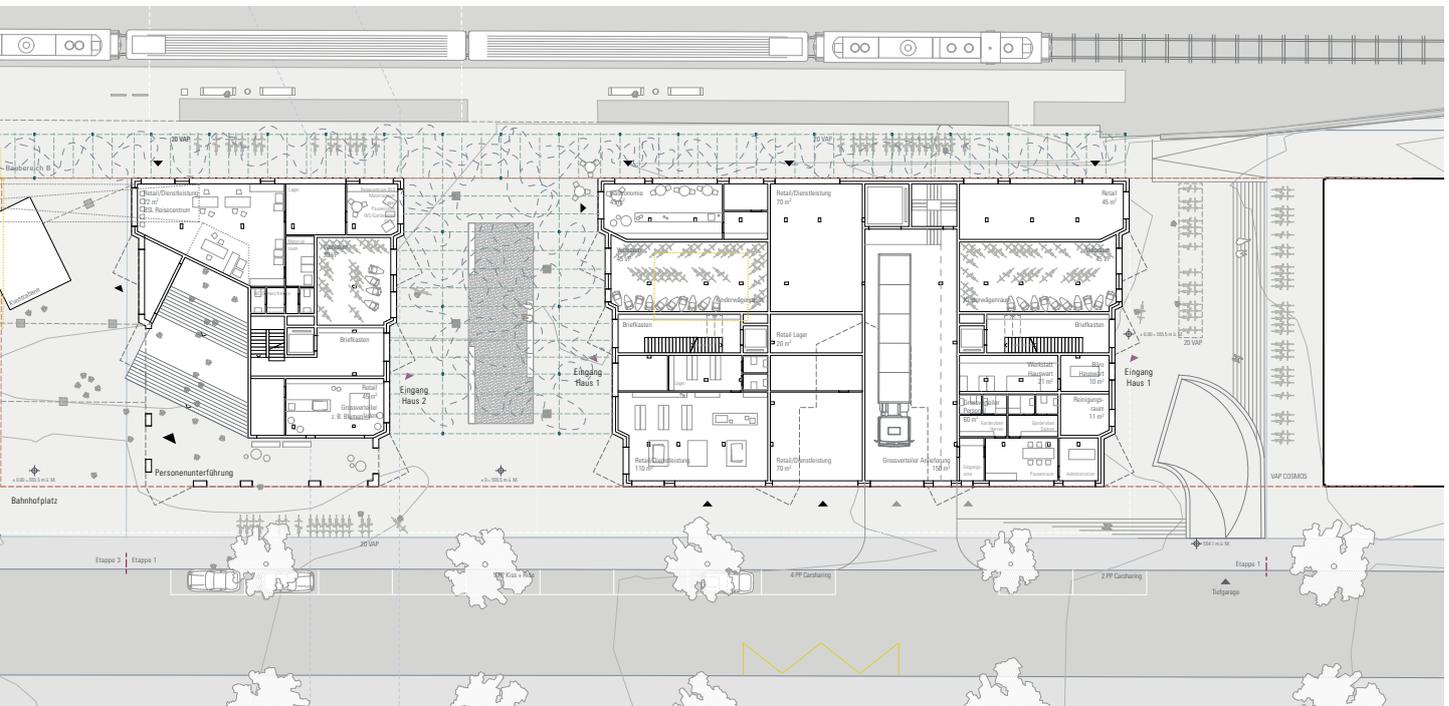
Fazit

Das Projekt zeichnet sich darin aus, eine hohe Wohnqualität bei den vorgegeben tiefen Bauvolumen zu schaffen, dies bei einer beachtenswerten gestalterischen Qualität. Der dabei gewählte U-förmige Baukörper vermag jedoch in seiner Gesamtlänge noch nicht zu überzeugen, kritisch ist zusätzlich die ökonomische Bilanz als Folge der grossen Abwicklung der Aussenhaut.

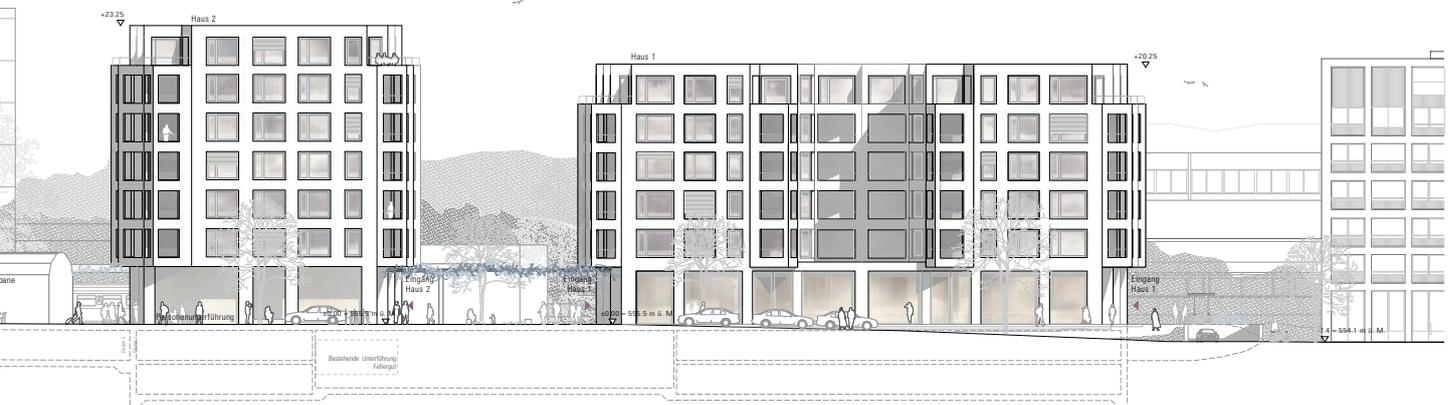




Regelgeschoss



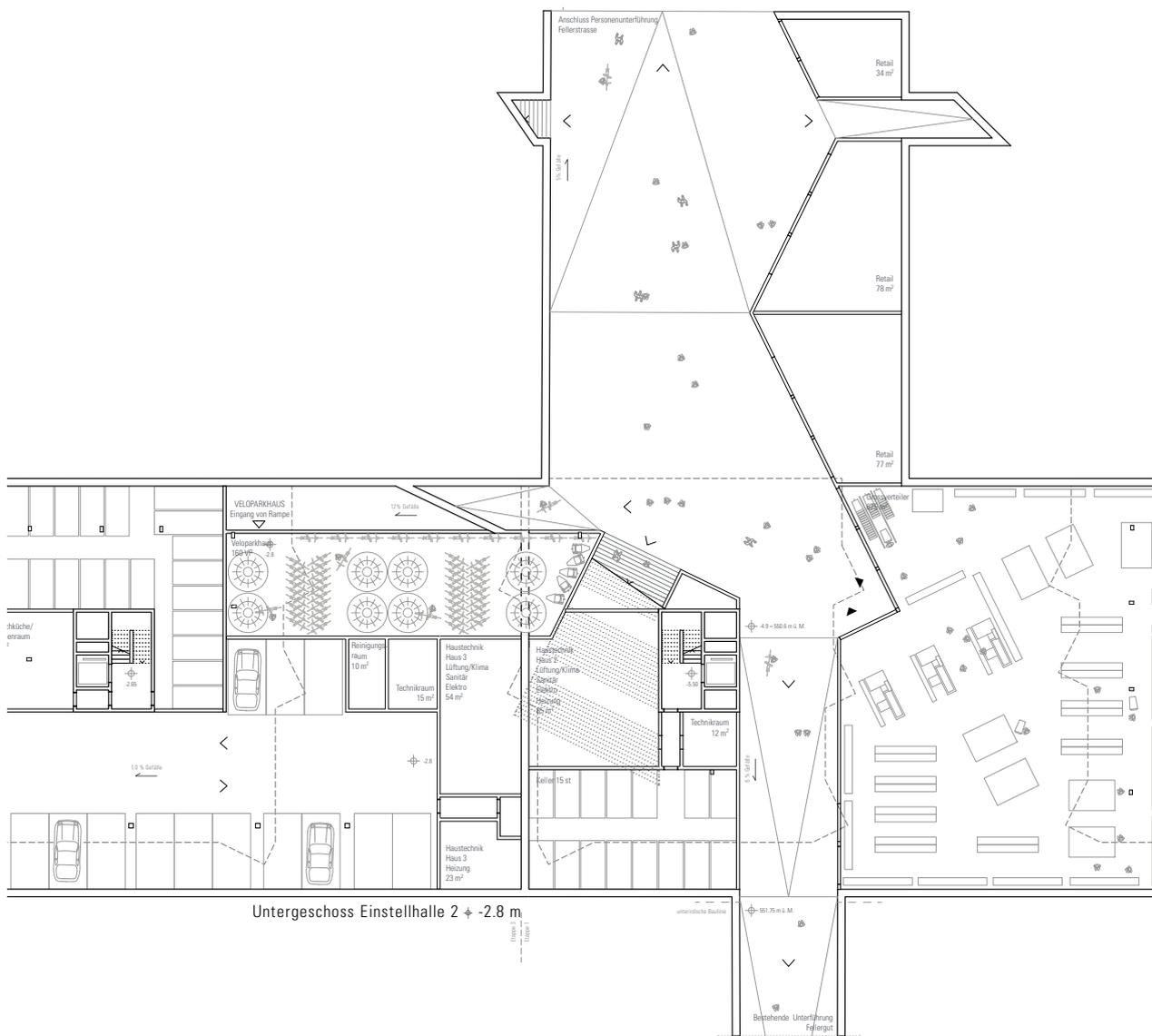
Erdgeschoss



Ansicht Mühledorfstrasse



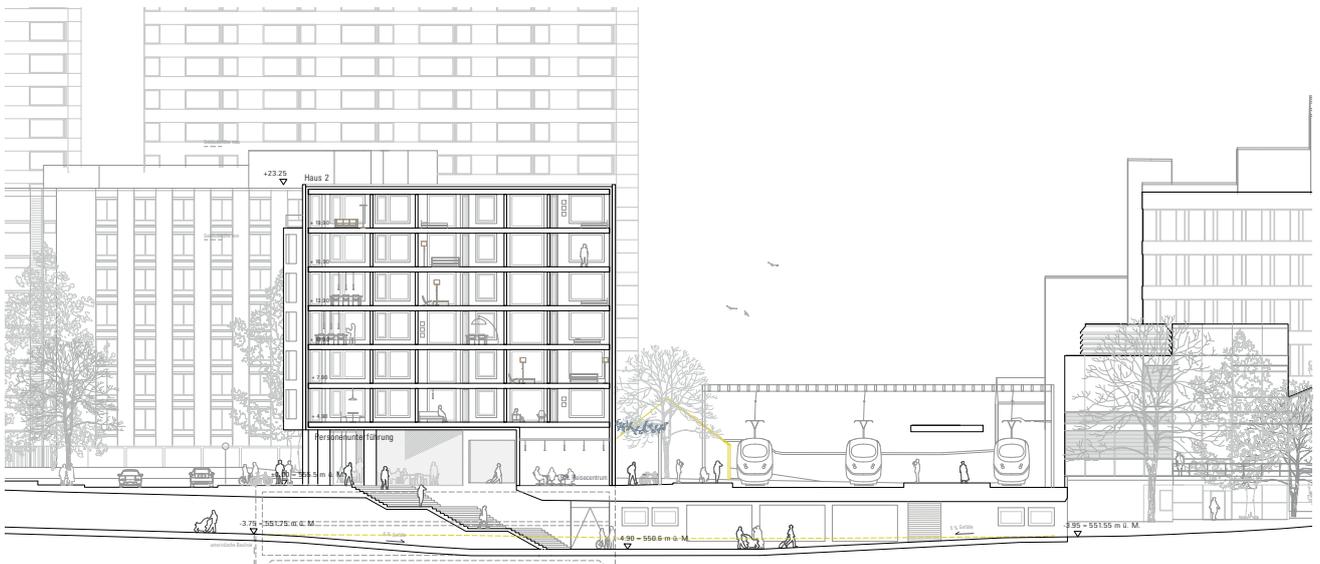
Ansicht Mühledorfstrasse



Untergeschoss mit Personenunterführung



Fassadenschnitt und Ansicht



Schnitt Süden-Norden

VENUS

4. Rang / 4. Preis



Venus belegt die Baufelder mit zwei im Fussabdruck unterschiedlichen Volumen, welche in der Höhe differenziert werden. Auch die Fassadengestaltung des benachbarten Projektes wird unverändert weitergeführt. Es entsteht damit eine Abfolge von Gebäuden an der Mühledorfstrasse, welche die Linearität des Ensembles entlang der Bahn sehr stark betont.

Vielleicht ist es aber gerade die Anwendung der vorhandenen Regeln ohne diese weiter zu interpretieren, welche zu einer gewissen Kargheit, Verarmung des Strassenraumes der Mühledorfstrasse führt. Die Identität des Ortes ist wohl gegeben, die Adressbildung für die einzelnen Gebäude ist in dieser Serie schwierig vorstellbar. Dieser Punkt wird in der Jury kontrovers diskutiert. Die Steigung entlang der Mühledorfstrasse wird mit Differenztreppen zum Trottoirbereich überwunden, welche von den Verfassern sorgfältig in Bezug zu den Gebäuden gesetzt werden.

Die Personenunterführung und der Abgang sind kompakt und funktional sehr schlüssig gelöst. Die grosszügige räumliche Geste, welche die beiden Niveaus verbindet, wird grundsätzlich positiv bewertet. Die Modelldarstellung ohne Stützen im offenen Erdgeschossbereich zeigt die Schwierigkeit, das Volumen formal zu erden und gleichzeitig die Auffindbarkeit und Offenheit des Abgangs zu erhalten.

Die vorgeschlagene Beleuchtung der Dachunterseite wird hinterfragt und die Jury beurteilt die Inszenierung der statischen Elemente als überinstrumentiert.

Prägendes Element der Freiraumgestaltung sind die Linden-Pakete, die sich von den Zwischenräumen in den Strassenraum der Mühledorfstrasse schieben. Sie stehen in rhythmischem Dialog mit den Bauvolumen und schaffen halböffentliche Zugangsräume mit kleinmassstäblicher Aufenthaltsqualität. Die Zwischenräume sind von der Strasse her stufenlos zu erreichen, währenddessen Treppenanlagen die Höhendifferenzen von Gebäude und Strassen ausgleichen. Die Positionierung der Cabane erscheint etwas peripher, sie würde dem mittigen Platz helfen, sich als belebtes Zentrum zu behaupten.

Den hohen Anforderungen betreffend Parkierung und Anlieferung wird das Projekt nur teilweise gerecht: Der Verlust von Parkplätzen in der blauen Zone und die mehrheitlich im Untergeschoss angeordneten Veloparkplätze sind nicht ideal. Die Erschliessung der Veloabstellplätze im 2. UG via Tiefgarage ist wenig benutzerfreundlich. Das Anlieferungsregime zwischen Baukörper und Bahnanlage ist wegen der Schleppkurven in dieser Form nicht praktikabel und wird als konfliktreich beurteilt. Die Verfasser schlagen vor den Grossverteiler im Untergeschoss anzuordnen und belegen auch das Erdgeschoss mehrheitlich mit Publikums intensiver Nutzung und Gemeinschaftsräumen.

Der Vorschlag den Grossverteiler im Untergeschoss zu platzieren ist interessant, für die Belegung des Quartiers, ist aber die Anordnung im Erdgeschoss vorzuziehen.

Städtebau/Architektur

Rykart Architekten,
Liebefeld

Claude Rykart
Oliver Sidler
Dominik Hutz
André Falabretti
Tina Lehmann
Héctor Alamar
Manuel Frei

Landschaftsarchitektur

Klötzli Friedli
Landschaftsarchitekten
AG, Bern

Hans Klötzli
Hannes Zeltner
Andreas Ringli

Bauingenieur

B+S, Bern

Samuel Richner
David Walker

Bauphysik

Grolimund+Partner, Bern

Daniel Mathys
Valentina Cocco

BIM-Koordinator

Rykart Architekten,
Liebefeld

Claude Rykart
Oliver Sidler
Dominik Hutz
André Falabretti
Tina Lehmann
Héctor Alamar
Manuel Frei



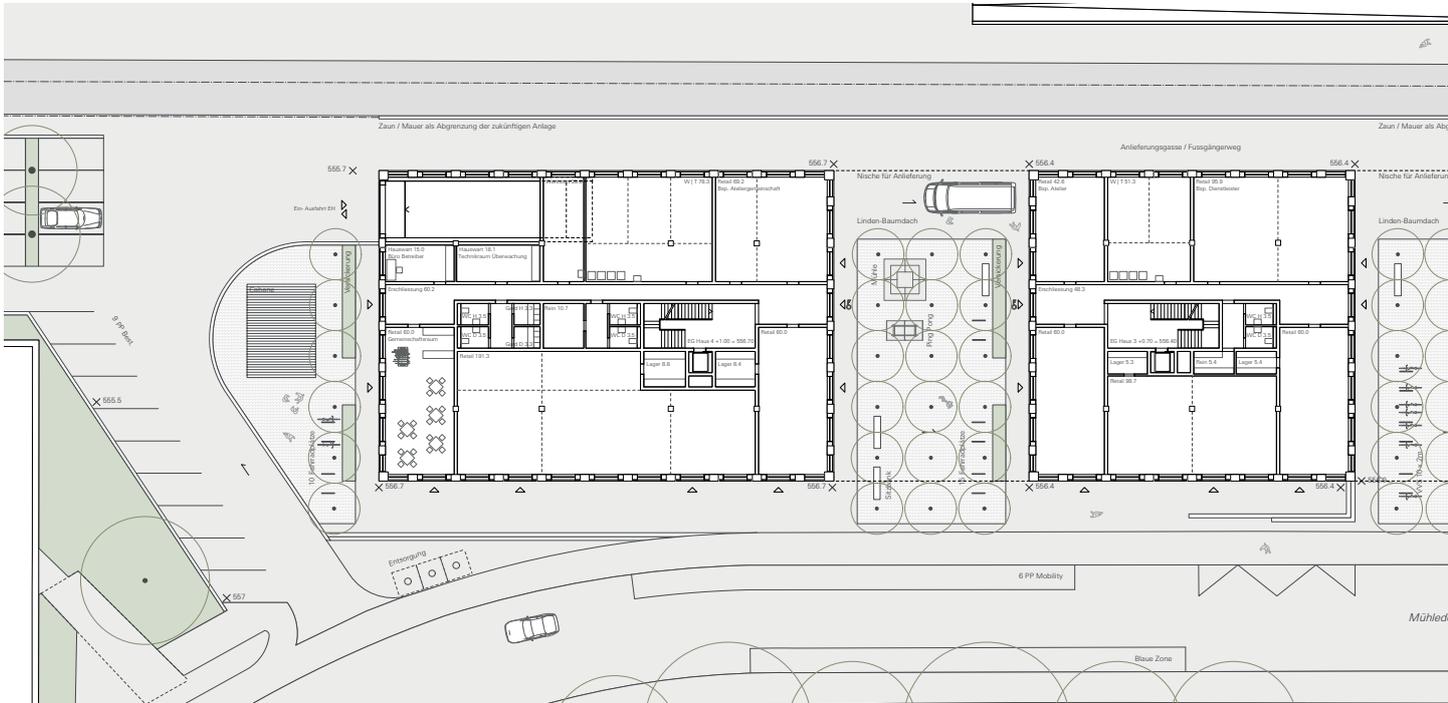
Auf der Nordseite werden Dienstleistungen mit geringem Publikumsverkehr vorgeschlagen. Die rückwärtige Erschliessung dient sowohl als Anlieferung, wie auch als Fussgängerverbindung.

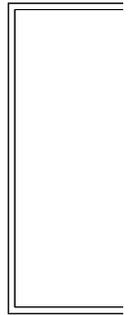
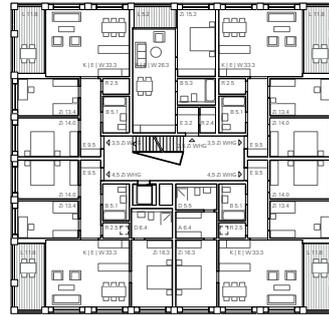
Für die Wohnungen bieten die Verfasser eine gute Mischung zwischen Kleinwohnungen bis hin zu Grosswohnungen an. Viele der Wohnungsgrundrisse sind einbündig organisiert und führen zu langen, dunklen Gängen. Auch wenn die Verfasser auf die Eignung für Wohngemeinschaften hinweisen, wird diese Raumdisposition als ungünstig beurteilt. Kritisch sind ebenfalls die Grundrisse der Kleinwohnungen, welche mit reiner Nord- bzw. Südorientierung eine viel zu grosse Raumtiefe aufweisen. Die Nutzung der Dachterrassen als Gemeinschaftsräume wird begrüsst, insbesondere weil in diesem Projekt wenig halbprivate Räume für die Bewohner angeboten werden.

Das Projekt zeichnet sich durch einen hohen Flächenanteil aus, was zu höheren Erstellungskosten führt. Venus hat die beste Energiekennzahl von allen Projekten. Diese ist durch die kompakte Gebäudeform und den geringen Fensterflächenanteil begründet. Die Funktionalität des Projektes überzeugt nicht. Die Tageslichtnutzung ist aufgrund der tiefen schlauchförmigen Wohnzimmer unbefriedigend. Der kleine Fensterflächenanteil verschärft die Situation. Venus hat die Voraussetzungen zur Erfüllung der 2'000-Watt Kriterien. Verbesserungsmöglichkeiten gibt es beim Aushub, der Tageslichtnutzung sowie den Schachtfächen.

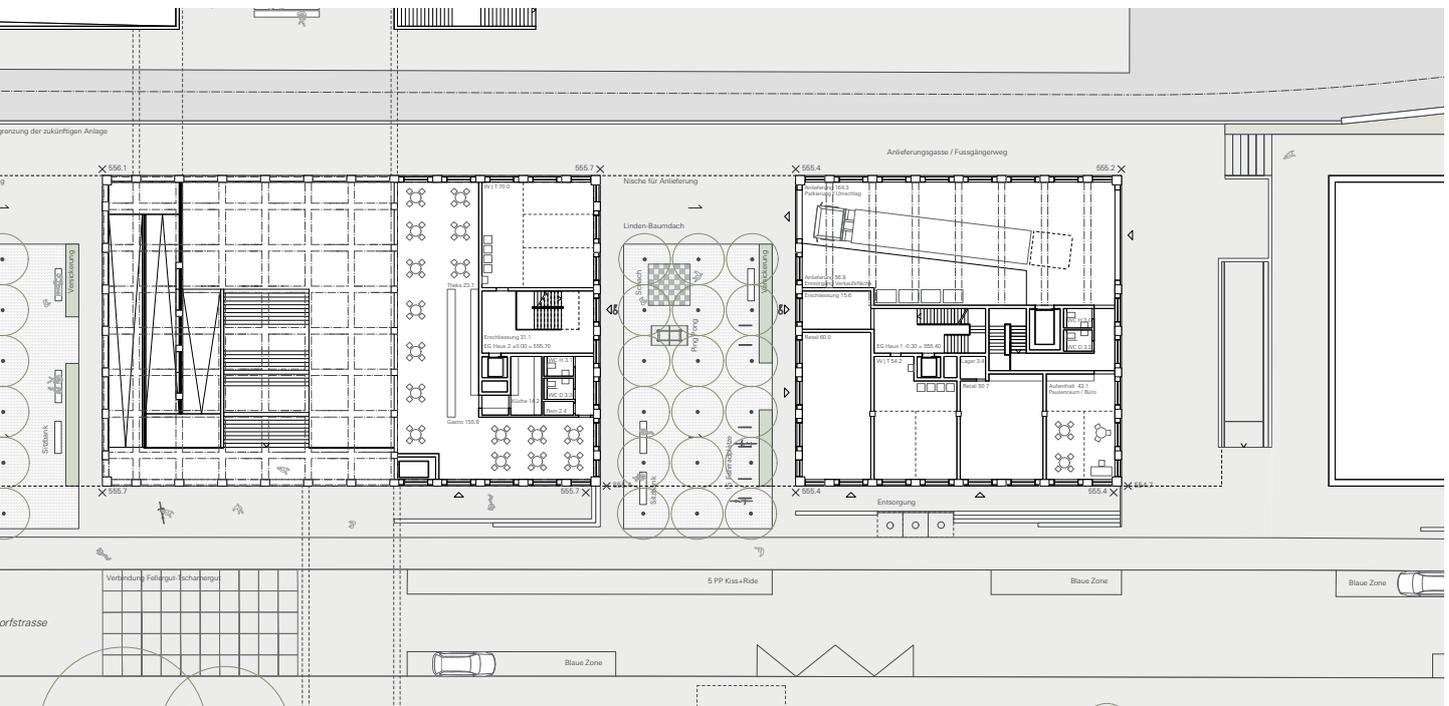
Fazit

Die Jury würdigt die grosszügige Geste für den Abgang zur Personenunterführung und dass die Verfasser mit dieser Haltung zeigen, welche Bedeutung dieser Ort als Quartierverbindung hat. Ob es richtig ist, das Gestaltungskonzept vom Projekt Cosmos uniform weiterzuführen, scheint hingegen fraglich. Die Wohnungsgrundrisse sind zwar geordnet und gut strukturiert, weisen aber in grossen Teilen eine ungenügende räumliche Qualität auf.





Regelgeschoss



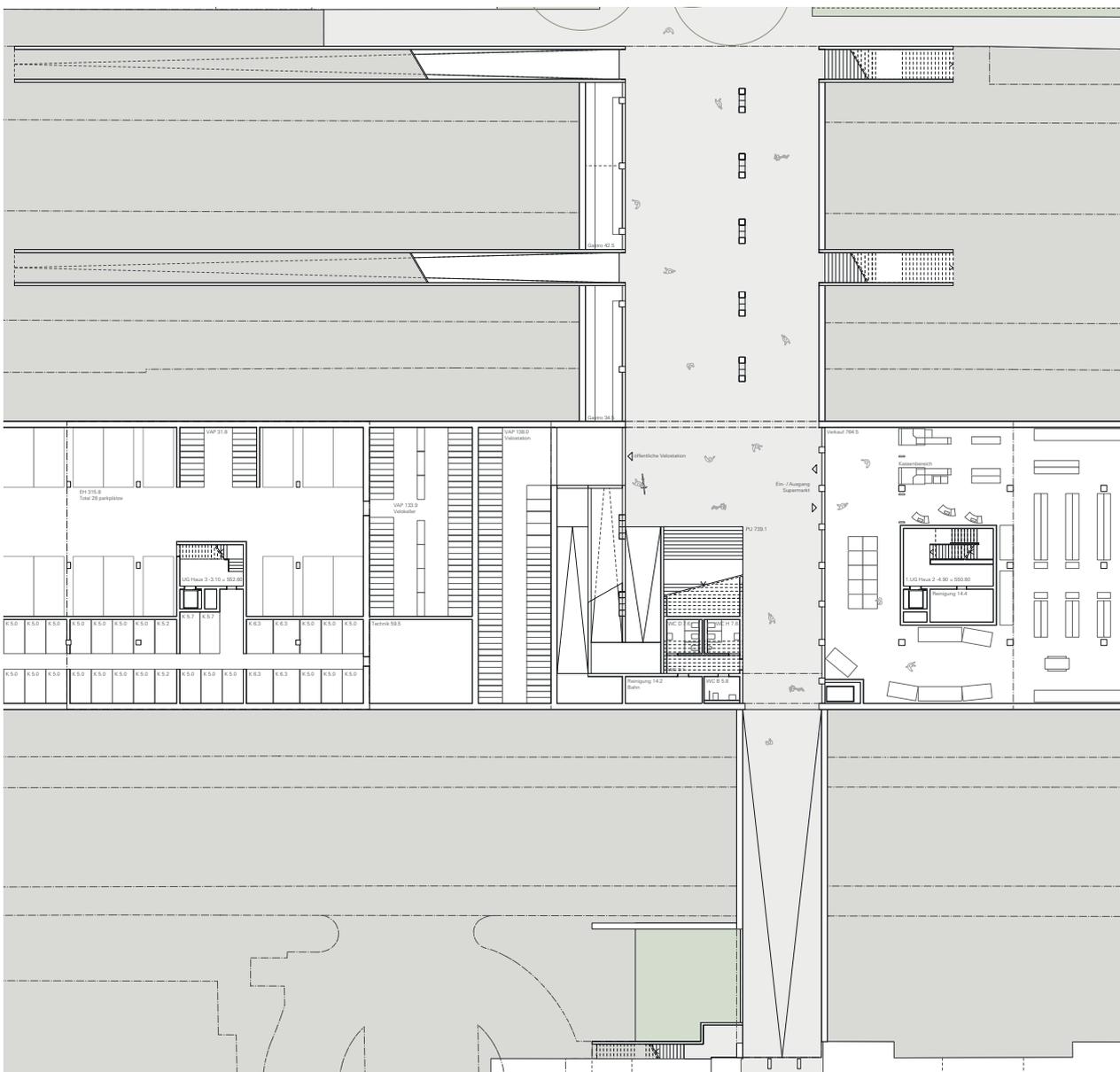
Erdgeschoss



Ansicht Mühledorfstrasse



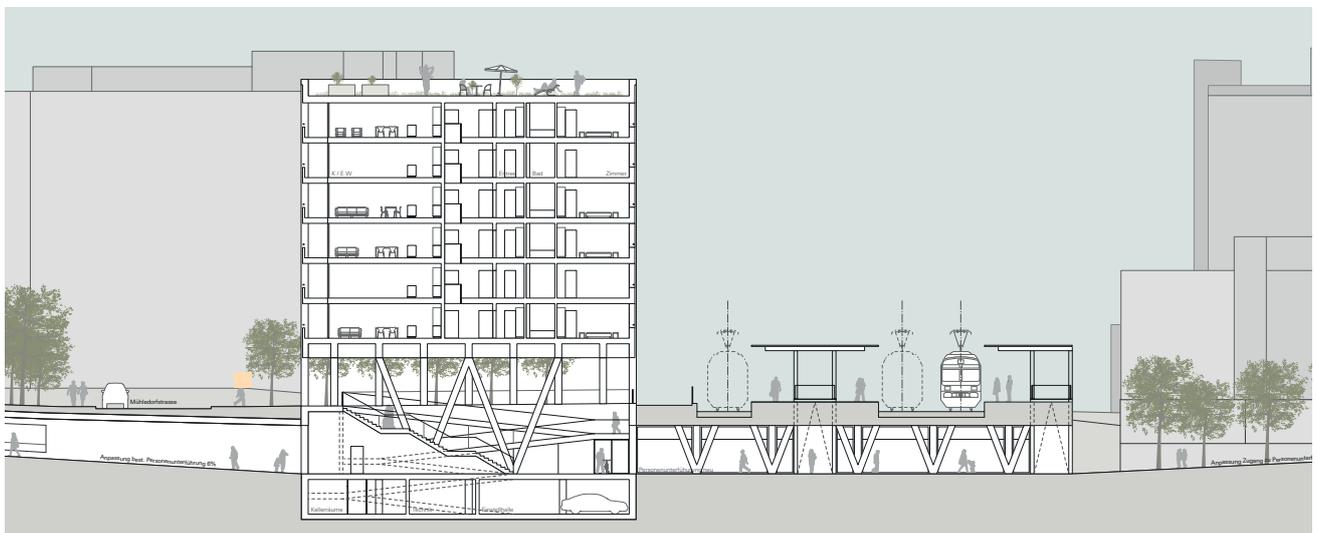
Ansicht Mühledorfstrasse



Untergeschoss mit Personenunterführung



Fassadenschnitt und Ansicht



Schnitt Süden-Norden

DOMINO



Die Verfasser belegen die tiefen Baufelder mit Ost-West orientierten Volumen und leiten diese Haltung aus der Scheiben-Architektur der umliegenden Grosssiedlungen ab. Das Preisgericht beurteilt diese Setzung kritisch: Die Tiefe der Baubereiche ist für Scheiben zu gering und mit den Verbindungsbauten entsteht zwei Mal eine Grossform, welche an diesem Ort fremd ist.

In den Projekterläuterungen zum Lärmschutz wird eine andere Reihung der Volumen vorgeschlagen, welche allenfalls die Wirkung der Gebäude als lineares Ensemble mehr unterstützen würde. Der, auf der Südseite vorgestellte Arkadenbereich ist gemäss Bauordnung nicht zulässig und auch mit dieser Geste gelingt es nicht die Gebäude zu einem Ensemble zusammen zu binden, welches diesem Ort die entsprechende Identität gibt. Aus den Plänen wird nicht ersichtlich, wie die Höhendifferenz von fast zwei Metern entlang der Mühledorfstrasse bewältigt wird.

Die Lage des Abgangs und die Gestaltung der Personenunterführung im Sinn einer Bahnhofshalle ist eine mögliche Haltung, hingegen ist die Erschliessung der Rampe über einen der Wohnhöfe ungünstig. Die Geste der durchgehenden Arkade erkennt das Adressierungspotential der Mühledorfstrasse. Diese wird dementsprechend im Sinne einer städtischen Strasse mit einer Baumallee versehen, unter der sich Parkierung und Veloabstellplätze organisieren. Das Konzept bräuchte allerdings einen möglichst grosszügigen Strassenraum, ob dies erreicht wird ist jedoch angesichts der ungelösten Höhenthematik entlang der Strasse unwahrscheinlich. Die seitlichen Höfe machen das Angebot eines halböffentlichen Entrées für die Gebäude, in ihrer Ausformulierung bleiben sie jedoch schematisch. Der zentrale Hof wird gegenüber den seitlichen Höfen nicht differenziert, hier und am Band entlang der Gleise bestehen Zweifel, ob diese Orte die für sie notwendige Belebung haben werden.

Das Projekt benutzt bei der Erschliessung der Tiefgarage der ersten Etappe die Ausfahrt des Cosmos. Den hohen Anforderungen betreffend Parkierung und Anlieferung wird das Projekt nur teilweise gerecht: Für die oberirdischen Parkplätze gehen Plätze in der blauen Zone verloren, die Veloparkplätze werden im Untergeschoss angeboten. Auch für die Anlieferung des Grossverteilers ist ein schwieriges Rückwärtsmanöver auf engem Raum erforderlich. Ebenfalls nicht praktikabel ist das Wendemanöver zur Entleerung der Unterflurcontainer. Die Verfasser verzichten im Untergeschoss auf eine kommerzielle Nutzung und platzieren diese ausschliesslich im Erdgeschoss. Diese Massnahme führt zu mehr Publikum und Leben im öffentlichen Bereich und wird begrüsst.

Für die nordseitige Platzierung von Dienstleistungen fehlen die Aussagen wie die Attraktivität dieses rückwärtigen Aussenraumes gesteigert werden kann. Mit den aufgelösten

Städtebau/Architektur

Esch Sintzel, Zürich

Stephan Sintzel
Philipp Esch
Stefanie Peter
Morris Enzmann
Nikolaj Wolff
Nike Himmels
Matthias Berge

Landschaftsarchitektur

Schmid
Landschaftsarchitekten,
Zürich

André Schmid
Elisabeth Pohl

Ingenieure & Planer

dsp Ingenieure & Planer,
Greifensee
Bruno Patt

Ingenieure & Planer

Planforum Energie &
Haustechnik, Winterthur
Thomas Scheiwiller

BIM-Koordinator

Kaulquappe, Zürich



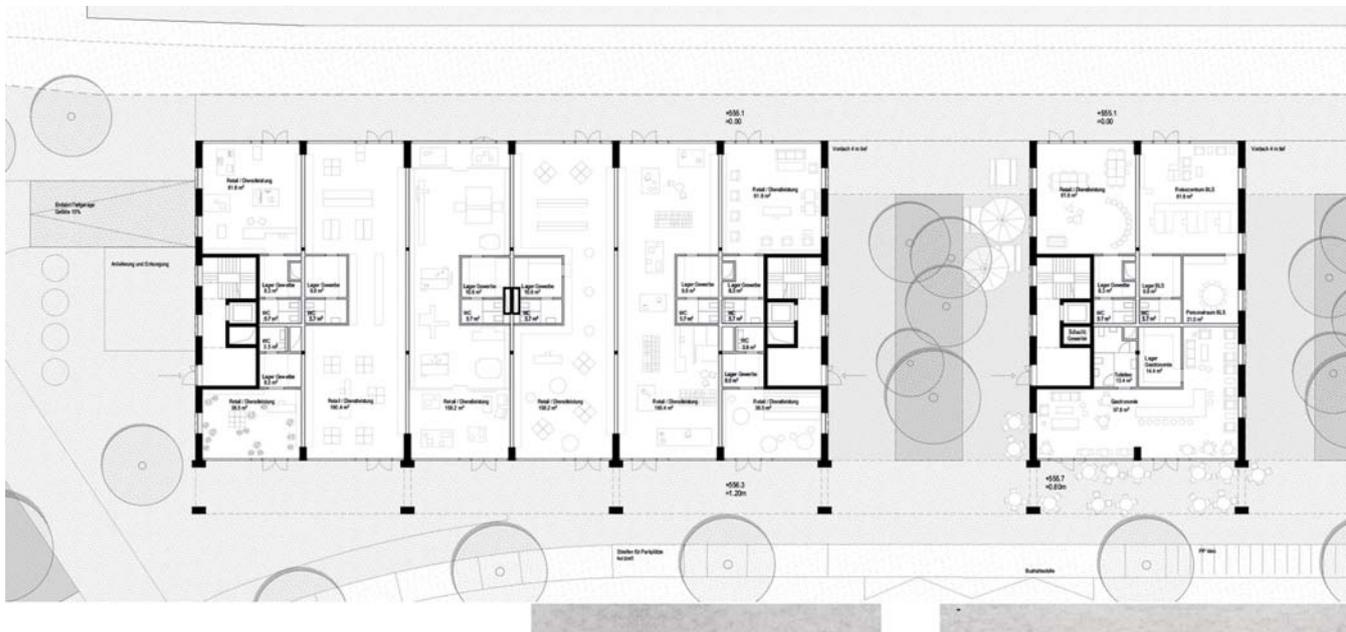
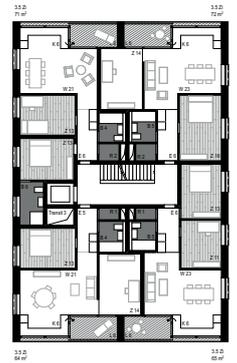
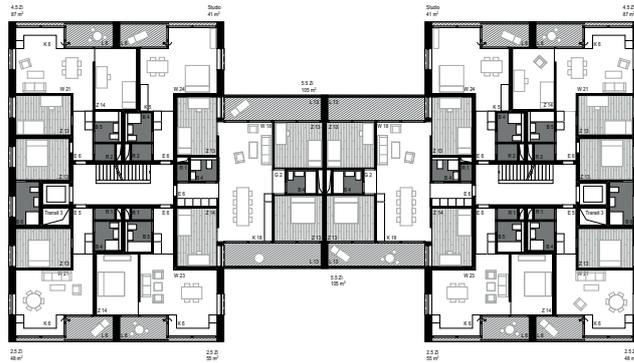
Baukörpern, beziehungsweise mit den Ost-West orientierten Gebäuden gelingt es den Verfassern, dass jede Wohnung mindestens auf zwei Seiten orientiert ist.

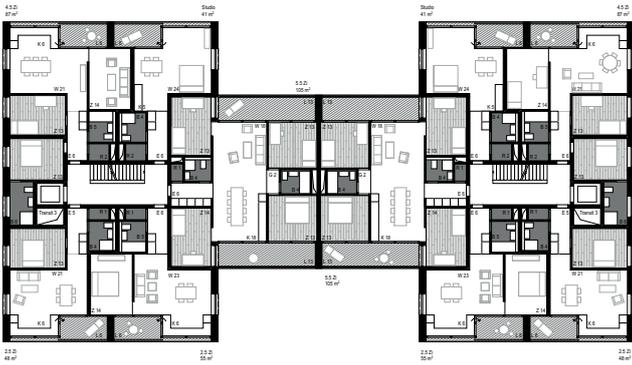
Die Vorteile der Ost-West orientierten Gebäude werden für die Grundrisse geschickt genutzt, die Wohnungen in diesem Gebäudetyp sind interessant und gut vorstellbar. Die Grundrisse der 5.5 Zi.-Wohnungen in den Verbindungsbauten erreichen nicht die gleiche Qualität. Ihre Loggien führen ausserdem zu nicht gelösten Problemen bezüglich Privatheit (Einblicke, Lärm). Die grosse Anzahl zur Bahn hin orientierten Wohnungen widerspricht der Anforderung für Ausnahmegewilligungen. Für eine Ausnahme müssen möglichst viele lärmempfindliche Räume auf der lärmabgewandten Seite des Gebäudes liegen. Die Loggien sind bezüglich Lärmschutz weiter zu optimieren. Die lärmzugewandten 1.5-Zi.-Wohnungen mit alleiniger Lüftungsfensterlösung (Lüften auf Loggia) ohne Anbindung an lärmabgewandte Fassadenseiten sind nicht zulässig.

Das Projekt Domino weist die grössten Erstellungskosten von ca. 64 Mio CHF inkl. MWST auf. Es wird ein sehr schmales und daher teures zweites Untergeschoss für Mieterkeller vorgeschlagen. Die Tiefgaragenplätze sind ineffizient organisiert und darum ertragsarm. Die Baukörper vom Projekt Domino sind nicht kompakt, entsprechend schlecht ist die Energiekennzahl. Ein ähnlich negatives Bild ergibt sich bei der Ökobilanz. Sowohl die CO₂-Emissionen als auch der Primärenergiebedarf sind hoch. In der Funktionalität mag dieses Projekt zu überzeugen: vom Energiekonzept über die Technikflächen bis hin zur vertikalen Versorgung sind hier gute Ansätze erkennbar. Aufgrund der im Vergleich hohen Gebäudehüllzahl verfehlt Domino die Ansätze von einem nachhaltigen Bau. Die 2'000-Watt Fähigkeit wird angezweifelt.

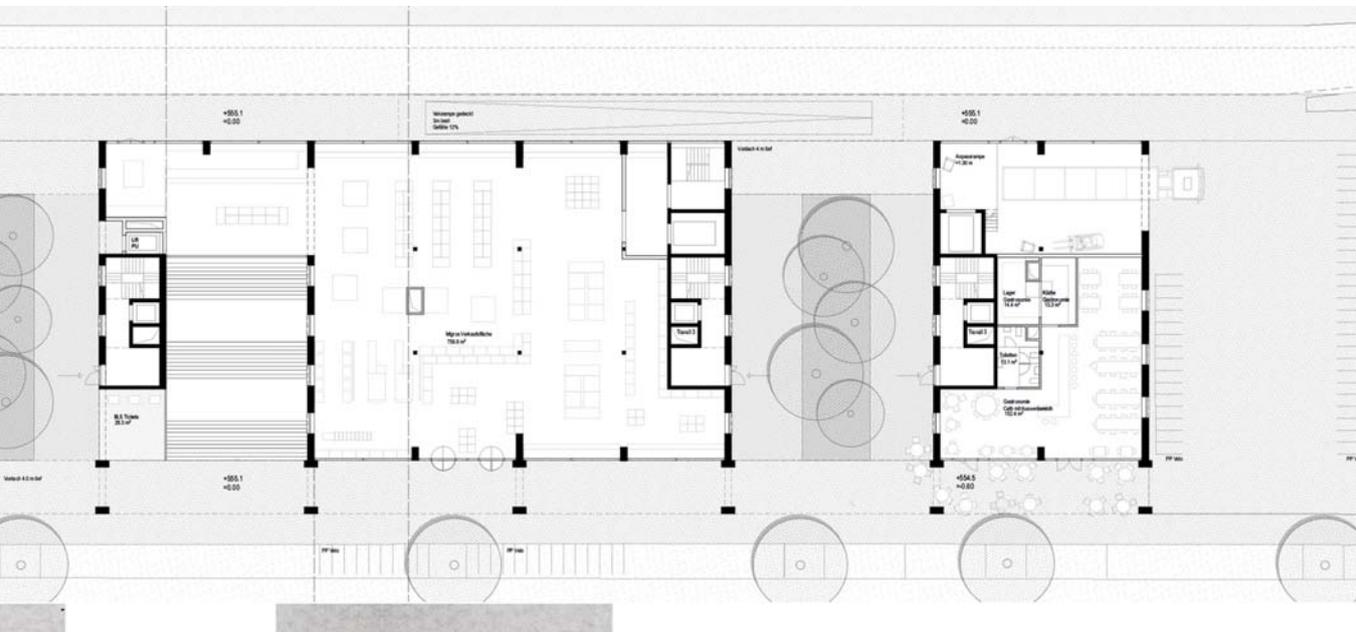
Fazit

Die Verfasser versuchen mit dem Projekt Domino die Herausforderung der tiefen Baubereiche zu bewältigen. Diese Setzung führt in Teilbereichen zu guten Grundrissen, welche sorgfältig ausgearbeitet sind. Mit den Verbindungsbauten zwischen den Hauptvolumen wird aber diese Idee korrumpiert und es entsteht eine Grossform, welche der städtebaulichen Situation leider nicht gerecht wird.





Regelgeschoss



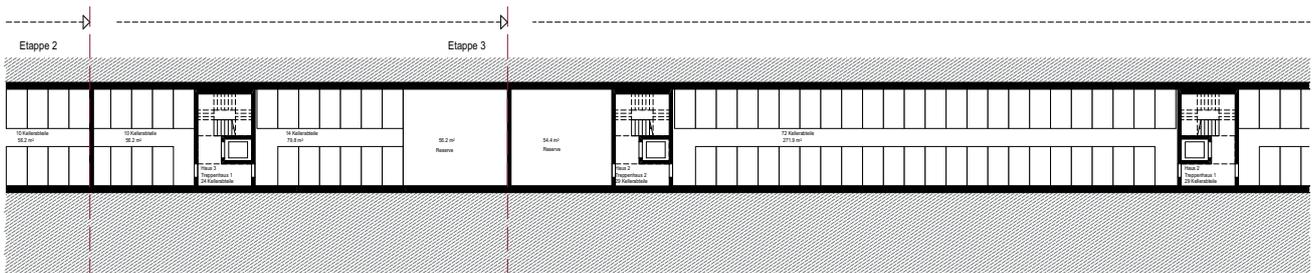
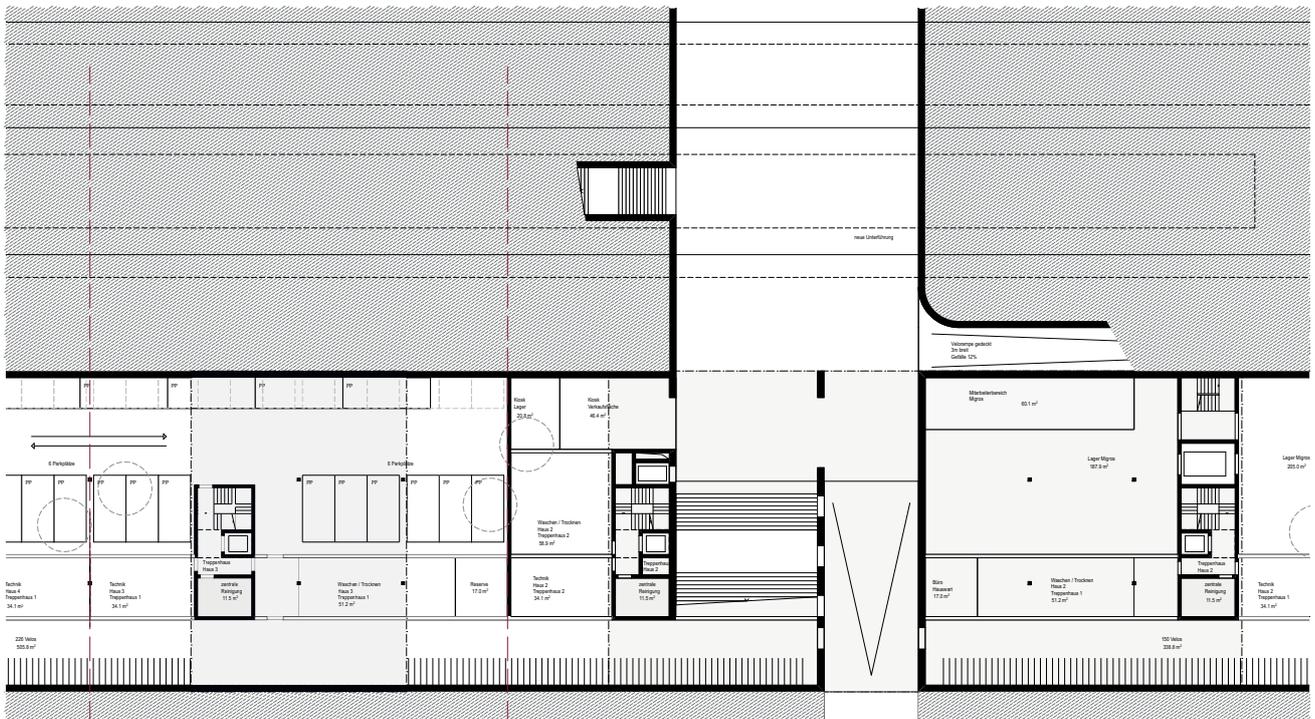
Erdgeschoss



Ansicht Mühledorfstrasse



Ansicht Mühledorfstrasse



Untergeschoss mit Personenunterführung

TRAINSPOTTING



Das Projekt «trainspotting» schlägt eine repetitive Baukörperabfolge (von Westen) lang – kurz – lang – kurz vor. Durch die Vergrößerung der Gebäude-abstände im Bereich der Unterführung wird im Endausbau ein Bahnhofsplatz freigespielt, der jedoch städtebaulich nicht weiter ausformuliert wird. Eine relativ schmale Treppe zur Unterführung wird im vierten Baukörper integriert, der auch die Bushaltestelle aufnimmt. Die Wohnungen sind aus den Zwischenräumen zugänglich, die Zugänge der leider nicht näher definierten Lokale im Erdgeschoss sind nicht ausgewiesen. Der Grossverteiler ist azentrisch im letzten Baukörper angeordnet, liegt somit für die Personenströme ungünstig und kann so bis zur Gesamtfertigstellung nicht in Bezug zum Bahnhof treten. Für die Unterführung wird eine separate Velospur vorgeschlagen, deren Machbarkeit im Bereich Fellergut jedoch nicht näher betrachtet wird. Im Projektperimeter hingegen liegt die Rampe an den Gleisen und führt hinter die Baukörper, so dass die Wegeführung schwer ersichtlich ist. Durch eine Abgrabung liegen die westlichen drei Baukörper auf einem Niveau, der östlichste liegt leicht tiefer.

Die Wohnungen haben teils keine Aussenräume oder nur sehr kleine Loggien, sind teilweise zu tief, insgesamt überhaupt nicht an die schwierige Lärmsituation angepasst und somit nicht realisierbar. Der Umgang mit den Dächern ist aus Plänen und Modell nicht ganz verständlich, es scheinen private Dachterrassen zu sein. Die Variante Büronutzung überzeugt wenig, der mittig angeordnete Kern ermöglicht wenig Einrichtungsvarianten, zudem wird die Erschliessung im ohnehin knappen Raum doppelt geführt.

Der sorgfältig ausgearbeitete architektonische Ausdruck wird durch ein vermeintlich aussenliegendes Betontragwerk geprägt und erinnert an verspielte, konstruktiv betonte Bürobauten der Spätmoderne. Die Sekundärstruktur wird durch den Einsatz von Wellblech geprägt und stellt so einen Bezug zum Fellergut her. Der markante Ausdruck als Einzelkörper mit den aufgelösten Ecken und der Betonung des Sockels steht in einem gewissen Widerspruch zur vierfachen Wiederholung und zur unterschiedlichen Höhenlage. Die in der Visualisierung suggerierte Transparenz des Erdgeschosses überzeugt, wird sich aber so nicht realisieren lassen.

Trainspotting zeigt in der Ansicht einen sorgfältigen Umgang mit der Topographie, die sich im Grundriss leider nicht immer nachvollziehen lässt. Die Wohnungseingänge liegen in den Zwischenräumen, die durch Baumbeete und abgehende Rampen für die Veloeinstellplätze in zwei schmale Streifen getrennt werden. Der Bahnhofsplatz wirkt mit einem Wasserbecken alleine karg und kann erst in der letzten Projektphase erstellt werden. Die Anlieferung entlang des Gleises verstärkt die Rückseitenwirkung, hier droht ein unangenehmer Raum zu entstehen.

Städtebau/Architektur

Boegli Kramp
Architekten, Fribourg

Mattias Boegli
Julia Döring
Steven Emery
Gionata Ginocca
Adrian Kramp
Soukaina Laabida

Landschaftsarchitektur

Hager Partner, Zürich
Pascal Posset
Isabelle Garcia

Weiter

Gruner Roschi, Köniz
Marc Wüthrich

Weber + Brönnimann
Bern

Dominique Weber

BIM-Koordinator

Gruner Roschi, Köniz
Steffen Büchner



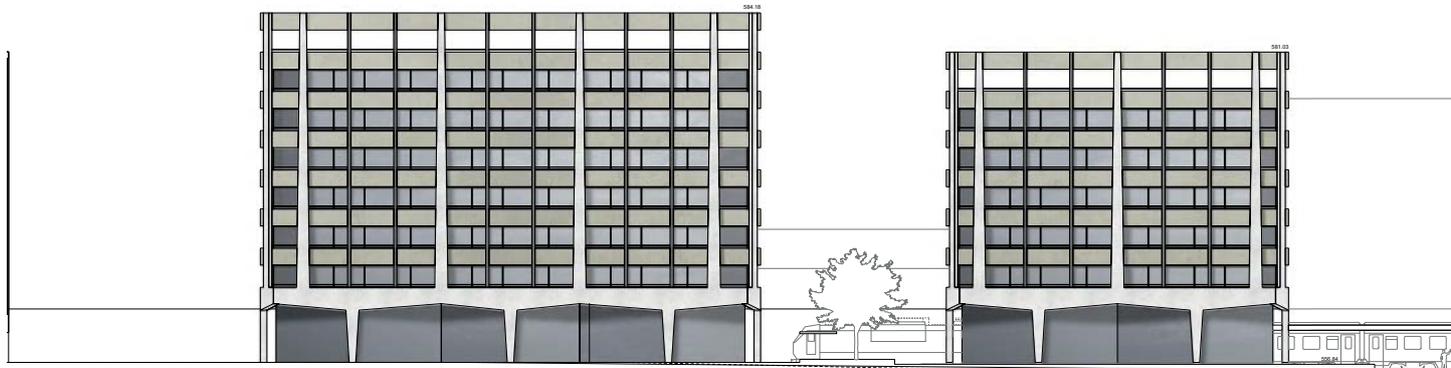
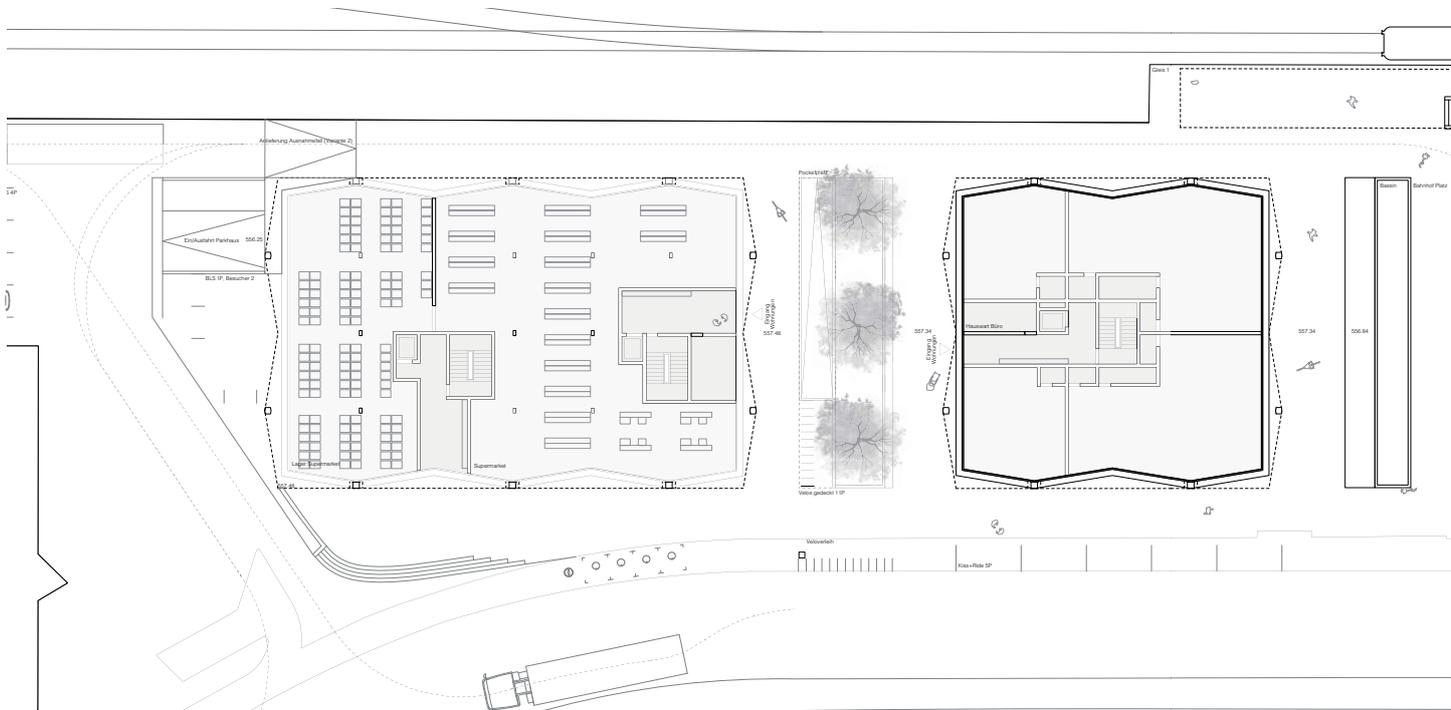
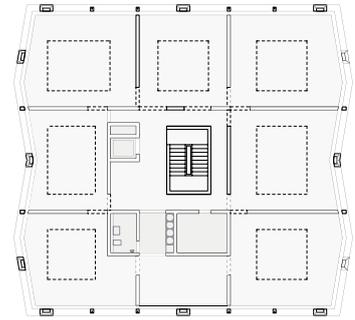
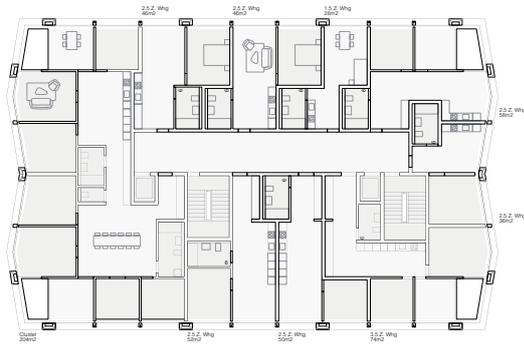
Trainspotting befindet sich auf Ebene Energiekennzahl im besseren Mittelfeld. Dies ist auf die gute Gebäudehüllzahl zurückzuführen. Vergleichbar gut als die Energiekennzahl liegt das Projekt hinsichtlich Treibhausgasemissionen und Primärenergiebedarf. Auf Ebene Funktionalität ist die Tageslichtnutzung in den Wohnzimmern nicht zufriedenstellend. Einzelne Wohnräume scheinen gar keinen Zugang zu direktem Sonnenlicht zu haben. Zwar wird ein schlüssiges Technikkonzept präsentiert jedoch wird die konsequente Durchführung vernachlässigt. So fallen die benötigten Technik- und Schachtflächen sehr knapp aus.

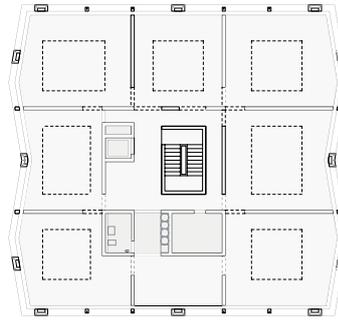
Trainspotting bildet somit das Mittelfeld. Zu beachten sind die schwache Tageslichtnutzung in einzelnen Wohnräumen sowie die kleinen Schacht- und Technikflächen. Das Projekt Trainspotting berücksichtigt die vorhandenen Bahnlärmbelastungen mit Grenzwertüberschreitungen an der Nordwestfassade nicht. An dieser Fassadenseite verbleiben diverse lärmempfindliche Räume, welche keine Lüftungsfenster ohne Grenzwertüberschreitungen aufweisen. Aus lärmtechnischer Sicht ist dieses Projekt damit nicht zulässig.

Die Parkierung und Erschliessung erscheint in diesem Projekt noch nicht zünde gedacht. So stehen die Carsharing-Plätze im Konflikt mit der Ausfahrt der Tiefgarage und in der ersten Bauetappe wird nicht aufgezeigt, wie die Anlieferung funktionieren soll.

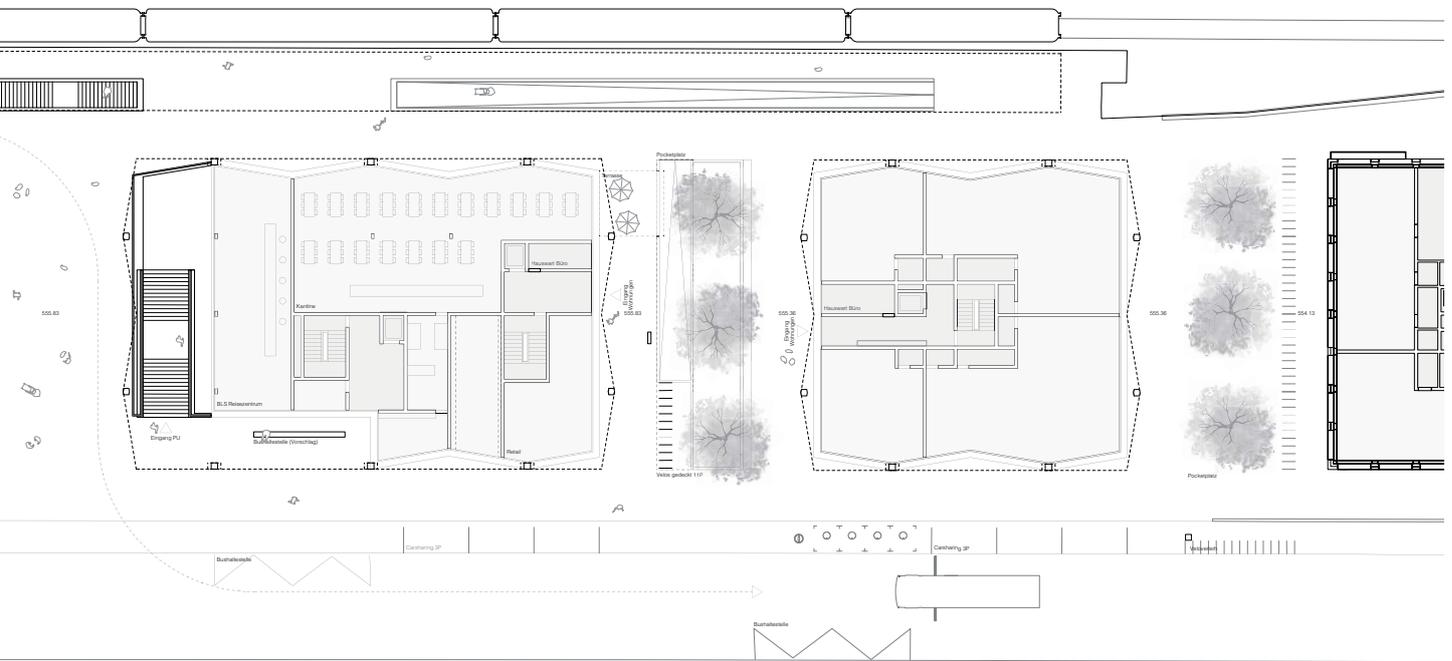
Fazit

Trainspotting zeigt interessante Ansätze und Haltungen, kann aber aufgrund der ungenügenden Ausarbeitung leider nicht abschliessend bewertet werden.





Regelgeschoss



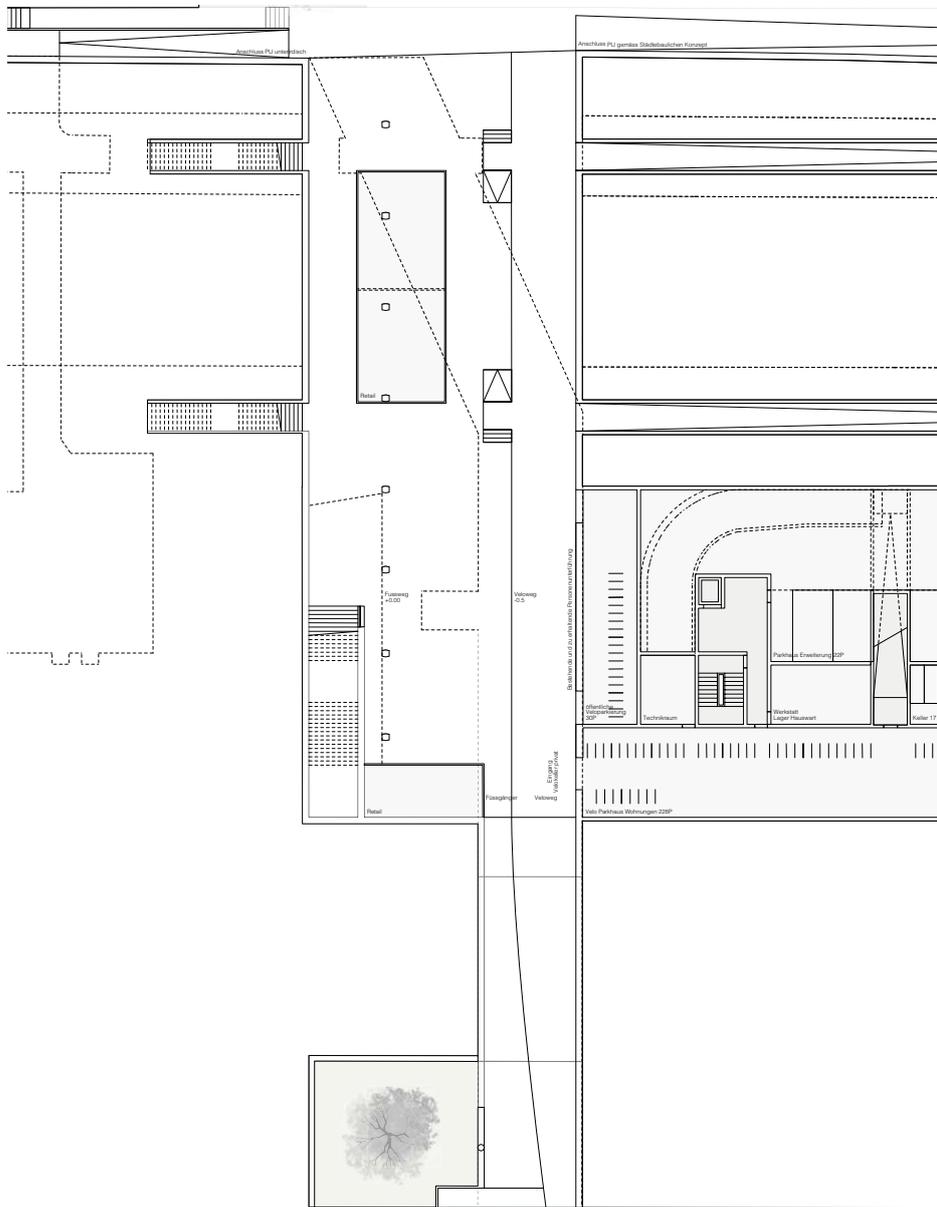
Erdgeschoss



Ansicht Mühledorfstrasse



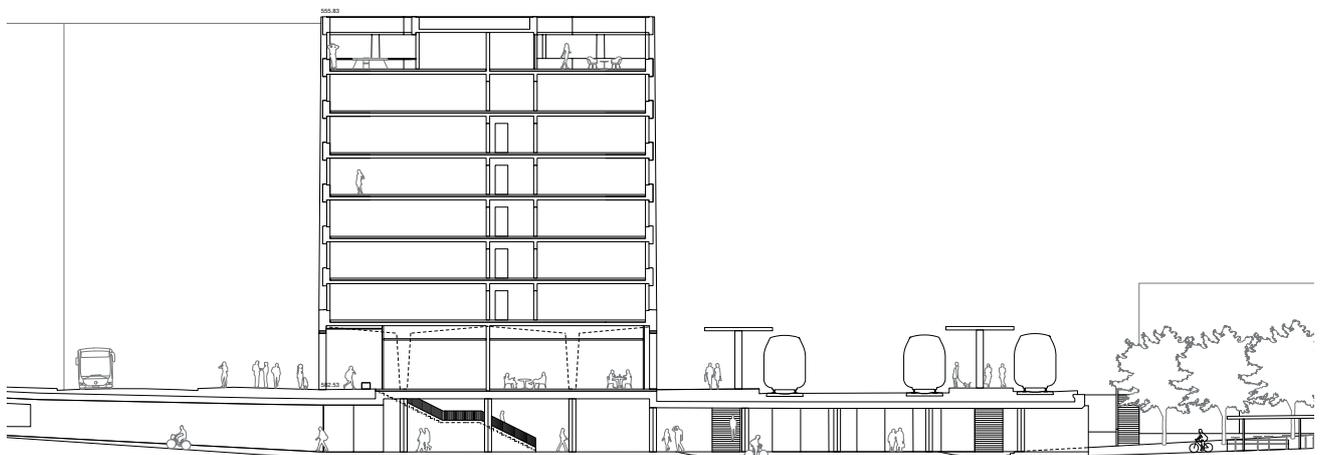
Ansicht Mühledorfstrasse



Untergeschoss mit Personenunterführung



Fassadenschnitt und Ansicht



Schnitt Süden-Norden

Genehmigung

Der vorliegende Bericht wurde durch das Preisgericht am 24. August 2018 genehmigt.

Sachexperten

Klaus Juch



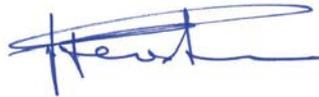
Christoph Rossetti



Sven Scherer



Jürg Gerster (Ersatz)



FachexpertInnen

Peter Berger (Vorsitz)



Marianne Duttli Derron



Christian Salewski



Anna Suter



metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
www.metron.ch

T +41 56 460 91 11
F +41 56 460 91 00