



**Stadt Bern**

Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadgrün

## Projektwettbewerb Breitenrainplatz

Bericht des Preisgerichtes

6. Dezember 2007



**Projektleitung (Bezugsquelle)**

Verkehrsplanung Stadt Bern  
Zieglerstrasse 62  
Postfach 3001 Bern  
T 031 321 70 10  
F 031 321 70 30  
verkehrsplanung@bern.ch  
www.bern.ch

**Bearbeitung**

Metron Bern AG  
Postfach 7265  
Effingerstrasse 17  
CH 3001 Bern  
T 031 380 76 80  
F 031 380 76 81  
bern@metron.ch  
www.metron.ch

<b>01</b>	<b>Vorwort und Würdigung</b>	<b>4</b>
<b>02</b>	<b>Ausgangslage und Aufgabenstellung</b>	<b>5</b>
2.1	Ausgangslage zum Wettbewerb	5
2.2	Ziele und Erwartungshaltung	5
2.3	Wettbewerbsaufgabe	6
2.4	Beurteilungskriterien	8
<b>03</b>	<b>Bestimmungen zum Wettbewerb</b>	<b>9</b>
3.1	Auftraggeberin, Wettbewerbssekretariat	9
3.2	Art des Verfahrens	9
3.3	Preisgericht	9
3.4	Preissumme	10
3.5	Absichtserklärung	10
<b>04</b>	<b>Vorprüfung</b>	<b>11</b>
4.1	Ablauf der Vorprüfung	11
4.2	Ergebnis der Vorprüfung	11
<b>05</b>	<b>Jurierung</b>	<b>12</b>
5.1	Auswertung der ersten Vorprüfung	12
5.2	Beurteilung im ersten und zweiten Rundgang (22. November 2007)	12
5.3	Beschreibung der Projekte (6. Dezember 2007)	13
5.4	Rangfolge und Zusprechung der Preise (6. Dezember 2007)	13
5.5	Empfehlungen des Preisgerichts	13
<b>06</b>	<b>Projekte</b>	<b>14</b>
<b>07</b>	<b>Genehmigung</b>	<b>44</b>

## 1 Vorwort und Würdigung

Das Preisgericht anerkennt und verdankt die grosse und engagierte Arbeit, die von allen Teilnehmenden geleistet worden ist. Trotz der relativ bescheidenen Anzahl eingereichter Projekte (20 Vorschläge bei über 90 bezogenen Wettbewerbsgrundlagen) zeigen die detailliert ausgearbeiteten Projekte sowohl bezüglich der städtebaulichen Grundideen, der Gestaltung wie der Verkehrslösungen sehr unterschiedliche Lösungsansätze auf.

Die Wettbewerbsaufgabe stellte hohe Anforderungen an die Planerinnen und Planer und verlangte eine enge Zusammenarbeit der verschiedenen Disziplinen in Gestaltung und Technik. Die Projekte zeigten dem Preisgericht, dass nicht alle Anforderungen und Randbedingungen (vgl. Kapitel 2) gleichwertig erfüllbar waren. Insbesondere wurde in den Arbeiten eine intensive Abwägung zwischen dem Wunsch nach einem grosszügigen, verkehrsarmen Platzraum einerseits und den Anforderungen des komplexen Verkehrsraums andererseits festgestellt. Bei denjenigen Projekten, die den Breitenrainplatz völlig neu interpretierten, wurden oft grosse Konflikte mit den verkehrlichen Anforderungen festgestellt.

Das vom Preisgericht mit dem 1. Rang / 1. Preis ausgezeichnete und zur Weiterbearbeitung empfohlene Projekt Amélie erreichte mit einer klaren und konfliktarmen Verkehrslösung und durch konsequent angewendete Mittel eine neue Lesbarkeit und Identität des Quartierplatzes. Der neu gestaltete Breitenrainplatz fügt sich gut in den Stadtraum ein, erlaubt alle geforderten Nutzungen und schafft für das Quartier die erwartete Aufwertung des öffentlichen Raums.

## 2 Ausgangslage und Aufgabenstellung

### 2.1. Ausgangslage zum Wettbewerb

Auszug aus dem Wettbewerbsprogramm vom 24. Mai 2007:

*„Das Breitenrainquartier ist seit anfangs 20. Jahrhundert ein beliebter Wohn- und Arbeitsort. Der Breitenrainplatz bildete das funktionale und städtebaulich formale Zentrum (...) Der urbane Platz und die angrenzende Bebauungsstruktur mit dem vielfältigen Geschäftsangebot haben stadträumliche Qualitäten. Durch die Zunahme des Verkehrs und durch die auf den motorisierten Verkehr ausgerichtete Gestaltung wurde die Aufenthaltsqualität auf dem Platz immer stärker beeinträchtigt. 1992 fand ein Gestaltungsprojekt in einer Volksabstimmung keine Mehrheit. Am Platz wurden daraufhin nur geringfügige Änderungen vorgenommen.*

*2004/2005 hat die Stadt Bern eine breite Mitwirkung zur Quartierplanung und zum motorisierten Individualverkehr im Stadtteil V Breitenrain durchgeführt. Anfangs 2006 hat der Gemeinderat die Weiterbearbeitung von Massnahmenschwerpunkten zur Verkehrslenkung und -beruhigung beschlossen. Die Aufwertung des Breitenrainplatzes ist dabei ein Schwerpunkt.*

*Der politische Auftrag, die mangelnde Aufenthaltsqualität, die wachsende Unzufriedenheit mit dem Verkehr, sowie die anstehenden Veränderungen durch den Migrosneubau geben Anlass, die Umgestaltung des Platzes erneut an die Hand zu nehmen.*

*Um das Potenzial des Platzes zu nutzen, die Qualitäten zu steigern und die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden zu fördern, schreibt die Stadt Bern, Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS), als Auftragsgeberin einen einstufigen Projektwettbewerb öffentlich aus. (...)*

*Das Wettbewerbsprojekt Breitenrainplatz Bern ist eines von vier Pilot-Projekten, die beim gesamtschweizerischen Projekt «Lares - Frauen setzen Zeichen bei Bau und Planung» beteiligt sind.“*

### 2.2. Ziele und Erwartungshaltung

Auszug aus dem Wettbewerbsprogramm vom 24. Mai 2007:

*„Ziel des Wettbewerbsverfahrens ist es, Lösungen für einen vielfältig nutzbaren, urbanen Platz mit möglichst hoher Aufenthaltsqualität zu erhalten.*

*Die Stadt Bern möchte das Potenzial dieses Stadtraumes nutzen und unter Berücksichtigung der vielfältigen Ansprüche von Quartierbevölkerung, Gewerbetreibenden, Kundinnen und Kunden sowie allen Verkehrsteilnehmenden dieses Herzstück des Stadtteils zu einem attraktiven Quartierzentrum entwickeln.*

*Der heute stark verkehrsorientiert gestaltete Platz soll in Zukunft als vielfältig nutzbarer Platz mit einem Niedriggeschwindigkeitsregime eine neue Qualität für alle Benutzerinnen und Benutzer erhalten. Um die Aufenthaltsqualität zu verbessern und flexible Nutzungen zu ermöglichen, soll die Verkehrsfläche (rollender und ruhender Verkehr) auf die funktional notwendige Fläche reduziert werden. Von allen Verkehrsteilnehmenden wird eine hohe Aufmerksamkeit erwartet, damit die Verkehrslösung unter dem Zeichen der Koexistenz gut funktioniert. Die Basis für dieses Verhalten wird insbesondere durch eine gute Gestaltung geschaffen. Die Gestaltung des Platzes soll die gegenseitige Rücksichtnahme fördern und unterstützen. Der heutige Verkehr soll in langsamer Fahrweise über den Platz geführt und ein sicheres Queren und Aussteigen aus dem Tram und Bus ermöglicht werden.*

Vom Projektwettbewerb werden Lösungsvorschläge von hoher gestalterischer und verkehrlicher Qualität erwartet, die gut funktionieren und realisierbar sind. Es ist eine Lösung für ein Tempo 30 Geschwindigkeitsregime oder eine Begegnungszone zu entwickeln, ohne zusätzliche Verkehrssicherheitsprobleme oder Behinderungen für den ÖV gegenüber heute. (...)

Für die Umgestaltung ist ein Kostenziel von Fr. 3.7 Mio. anzustreben (Baukosten exkl. allfällige Anpassungen von Gleisanlagen und Fahrleitungen, exkl. Werkleistungsarbeiten infolge Gleisumbau oder Baumpflanzungen, exkl. Regie und Unvorhergesehenes, exkl. Honorare, Nebenkosten und MWST).

Die Stadt Bern sucht mit dem Projektwettbewerb einen Partner, der in der Lage ist, das Projekt zu planen und zu realisieren.“

### 2.3. Wettbewerbsaufgabe

Auszug aus dem Wettbewerbsprogramm vom 24. Mai 2007:

#### Anmerkung

- ÖV: Öffentlicher Verkehr
- MIV: motorisierter Individualverkehr
- LV: Langsamverkehr  
(Zufussgehende und Velo)

„Die Aufgabe umfasst die Ausarbeitung eines Gesamtkonzepts für die Umgestaltung des Breitenrainplatzes in einen attraktiven Aufenthaltsort und Quartierplatz. Der Breitenrainplatz soll in seiner Funktion als Quartierzentrum mit vielschichtigen Nutzungen und unterschiedlichen Aufenthaltsqualitäten gestärkt werden, gleichzeitig ist er auch ein Schnittpunkt, wo sich ÖV, MIV und LV-Netze überlagern. Die gestalterische Aufwertung der stadträumlichen Qualitäten und die vielseitige Benutzbarkeit des Platzes stehen im Vordergrund.“



Bearbeitungsperimeter und erweiterter Perimeter

**Städtebau**

Der Platz soll ein identitätsstiftender Stadtraum unter Einbezug der lokalen Qualitäten und unter Berücksichtigung der Ansprüche an ein zukunftsorientiertes, nachhaltig nutzbares Quartierzentrum werden.

Die Stadt strebt eine Gestaltungslösung von Fassade zu Fassade (Baulinien) an. Die Vorbereiche der privaten Liegenschaften sind in die Projektierung miteinzubeziehen. Es ist aber eine Lösung aufzuzeigen, die auch ohne die Neugestaltung privater Vorbereiche funktioniert.

Die Übergänge des neuen Platzbereichs in die angrenzenden Strassen sind klar zu definieren und darzustellen. Die gestalterische Aufwertung des Breitenrainplatzes soll tagsüber und in der Nacht zur Wirkung kommen.

**Nutzung**

Neben der eigentlichen Gestaltung soll das Konzept auch Aussagen über Nutzungsschwerpunkte auf dem Platz machen: Die umliegenden Geschäfte haben ein Interesse daran, sich im Aussenraum zu präsentieren. Gastronomische Betriebe haben den Wunsch, Sitzplätze anzubieten. Eine flexibel nutzbare Fläche, z.B. für die Ausdehnung des Marktes, ist in den Platz zu integrieren. (...)

Die Nutzungen des Trampavillons, insbesondere der heutige Kiosk und die Idee Kaffee-Bar sind im Projektwettbewerb zu überprüfen.

Es entspricht dem Bedürfnis des Quartiers, auch nach Ladenschluss der umliegenden Geschäfte, insbesondere am Wochenende, einen Kiosk nutzen zu können. Dies ist bei einer Nutzungsveränderung des Trampavillons zu berücksichtigen.

**Verkehr**

Von den Bearbeitungsteams wird ein Betriebskonzept für den Breitenrainplatz erwartet. Es ist dabei eine Lösung zu entwickeln, in der rund 3'000 – 4'000 Velofahrende, 5 Tram- und Buslinien mit 532 Kursen und 9'000 Ein- und Aussteigenden, knapp 14'000 Motorfahrzeuge und eine hohe Zahl von Fussgängerinnen und Fussgängern miteinander den Platz täglich optimal nutzen können. Die geplante Verlängerung der Tramlinie 9 bis Wankdorf wird zu Kapazitätsproblemen an der Haltestelle Breitenrainplatz führen. Diese Entwicklung zeigt, dass der ÖV an Bedeutung gewinnen wird. Dies ist entsprechend zu berücksichtigen.

Um eine möglichst gute Koexistenz aller Benutzerinnen und Benutzer des Platzes zu schaffen, ist der Platz mit einem Niedriggeschwindigkeitsregime, z.B. mit einem Tempo 30 Regime oder als Begegnungszone zu organisieren. Die Fahrstreifen sind – als Voraussetzungen für Koexistenz und Flexibilität – gestalterisch in den Platz zu integrieren. Zudem ist mit der vorgeschlagenen Gestaltung zu gewährleisten, dass auch in Zeiten, in denen wenig Leute zu Fuss unterwegs sind, der MIV nicht an Geschwindigkeit zunimmt. (...)

Das Parkplatzangebot, inklusive der Privatparkplätze vor den Geschäften, muss in gleicher Qualität wie heute gewährleistet bleiben. Für den Güterumschlag der an den Platz grenzenden Geschäfte und Liegenschaften wird eine Optimierung zugunsten einer besseren Nutzbarkeit des Platzes erwartet.

Der Veloverkehr muss sicher über den Platz geführt werden. Die Veloführung im Bereich der ÖV-Haltestellen muss aufgezeigt werden.

*Die Führung des ÖV über den Platz und die Lage der Haltestellen sind als Teil der Gesamtlösung und in Hinblick auf kurze Umsteigewege zwischen Tram und Bus neu zu organisieren. Der Trambetrieb darf dabei weder vom MIV noch vom LV stärker beeinträchtigt werden als heute. Besonders zu beachten und im Betriebs- und Gestaltungskonzept zu thematisieren ist der generelle Tramvortritt. (...)*

*Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen – insbesondere des ÖV – ist zu gewährleisten und im technischen Bericht nachzuweisen.*

#### **Wirtschaftlichkeit**

*Die neue Gestaltung und das vorgeschlagene Verkehrsregime haben sich sowohl im Bau, wie auch im Betrieb und Unterhalt durch ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auszuzeichnen.“*

#### **2.4. Beurteilungskriterien**

Die Beurteilung der Wettbewerbsbeiträge erfolgte nach folgenden Kriterien, wobei die Kriterien im Rahmen des Ermessens gleichwertig gewichtet wurden:

##### Qualität des Gesamtkonzeptes

- Klarheit der Idee
- Innovationsstärke und Zukunftsorientierung
- Abstimmung Gestaltung und Verkehrsorganisation
- Identitätsstiftung, Mehrwert für Quartier

##### Stadträumliche und gestalterische Qualität

- Aufenthaltsqualität, Aufwertung des Platzes
- Freiraumgestaltung, Möblierung
- Bezug zu angrenzenden Strassen-/Platzräumen
- Umgang mit erhaltenswertem Trampavillon

##### Nutzungsaspekte

- Bezug zu angrenzenden Gebäudenutzungen
- Flexibilität der Nutzungsmöglichkeiten, Umfang und Anordnung flexibler nutzbarer Flächen

##### Funktionalität

- Koexistenz und Verkehrsorganisation
- Verkehrstechnische Funktionsfähigkeit
- Leistungsfähigkeit ÖV und MIV
- Zugänge, Zufahrten, Anlieferung, ruhender Verkehr
- Komfort LV

##### Wirtschaftlichkeit

- Realisierbarkeit
- Erstellungskosten
- Betriebs- und Unterhaltskosten

### 3 Bestimmungen zum Wettbewerb

#### 3.1 Auftraggeberin, Wettbewerbssekretariat

Auftraggeberin war die Stadt Bern, vertreten durch die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün. Die Projektleitung lag bei der Abteilung Verkehrsplanung.

Die Auftraggeberin betraute mit der Durchführung des Projektwettbewerbs das Planungsbüro Metron Bern AG, Effingerstrasse 17, CH-3008 Bern.

#### 3.2. Art des Verfahrens

Das Verfahren unterliegt dem GATT/WTO-Abkommen über das öffentliche Beschaffungswesen und den Kantonalen und Städtischen Beschaffungsvorschriften (ÖBG, Gesetz über das Beschaffungswesen, ÖBV Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen und VBW, Beschaffungsverordnung der Stadt Bern).

Ergänzend gelangt die SIA-Ordnung 142 für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe, Ausgabe 1998, zur Anwendung. Öffentlich ausgeschrieben wurde der Projektwettbewerb am 6. Juni 2007 im Kantonalen Amtsblatt, im Anzeiger Region Bern und auf [www.simap.ch](http://www.simap.ch). Zudem wurde er in Fachzeitschriften publiziert.

Mit der Teilnahme am Projektwettbewerb anerkennen alle Beteiligten die SIA-Ordnung 142, das vorliegende Wettbewerbsprogramm, die Fragenbeantwortung und die Entscheide des Preisgerichts in Ermessensfragen.

#### 3.3. Preisgericht

Preisrichterinnen und Preisrichter:

- Regula Rytz, Direktorin Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Stadt Bern (Vorsitz)
- Anton Maillard, Co-Präsident DIALOG Nordquartier
- René Schmied, Direktor BERNMOBIL
- Hugo Staub, Leiter Verkehrsplanung, Stadt Bern

Ersatz:

- Hans-Peter Wyss, Stadtgenieur, Stadt Bern

Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichter:

- Sibylle Aubort Raderschall, Landschaftsarchitektin HTL/BSLA/SWB, Meilen
- Pierre Feddersen, Architekt ETH/SIA, Planer FSU/SRL, Zürich
- Dr. Jean Daniel Gross, Denkmalpfleger der Stadt Bern
- Uli Huber, Architekt BSA/SIA/SWB, Bern
- Klaus Zweibrücken, Prof. Dipl.-Ing., Hochschule Rapperswil, Verkehrsplaner

Ersatz:

- Christian Wiesmann, Stadtplaner, Stadt Bern

Expertinnen und Experten:

- Priska Ammann, Vertreterin Lares
- Urs Fischer, Metron Bern AG (Wettbewerbssekretariat)
- Felix Haller, Leiter Freiraumplanung, Stadtplanung Stadt Bern
- Marianne Lehmann, Quartierforum
- Hannes Meuli, Quartierforum
- Stephan Moser, Verkehrsplanung Stadt Bern
- Sergio Rizzoli, Leiter Verkehrsplanung BERNMOBIL
- Monika Saxer, Metron Bern AG
- Roman Zürcher, Regionalverkehr Bern Solothurn RBS

**3.4 Preissumme**

Für Preise und eventuelle Ankäufe wurde eine Gesamtpreissumme von Fr. 120'000 (exkl. MWST) ausgesetzt.

**3.5 Absichtserklärung**

Die Auftraggeberin beabsichtigt – die Kreditsprechung und Baubewilligung durch übergeordnete Instanzen vorbehalten – das vom Preisgericht empfohlene Projekt zu realisieren. Sie wird dabei den Autorinnen und Autoren des vom Preisgericht zur Realisierung empfohlenen Projekts die Gesamtleistung für das Projekt übertragen. Diese bestimmen zusammen mit der Auftraggeberin für die Planung und Realisierung des Projekts die Gesamtleistung für die einzelnen Arbeitsphasen. Die Auftraggeberin behält sich vor, die Gesamtleistung innerhalb des Teams zu ändern.

Das Urheberrecht verbleibt bei der Autorenschaft, während die Unterlagen der prämierten Eingaben in den Besitz der Auftraggeberin übergehen.

Eine Publikation der Projekte durch die Auftraggeberin erfolgt unter vollständiger Angabe der Autorenschaft, ein spezielles Einverständnis ist nicht erforderlich.

## 4 Vorprüfung

### 4.1 Ablauf der Vorprüfung

Die Projekte wurden im Rahmen einer Vorprüfung gemäss den im Wettbewerbsprogramm gestellten Anforderungen und Randbedingungen wertungsfrei geprüft. Die Ergebnisse der Vorprüfung wurden in einem Bericht zusammengestellt und den Mitgliedern des Preisgerichts zu Beginn des ersten Jurytages zur Verfügung gestellt.

Die sechs Projekte der engeren Wahl wurden bezüglich Realisierbarkeit, Wirtschaftlichkeit (Investitionskosten, Betrieb und Unterhaltskosten) und Leistungsfähigkeit (VISSIM-Simulation der Verkehrsabwicklung, insbesondere auch des ÖV) einer detaillierteren Prüfung unterzogen. Die Ergebnisse wurden am Anfang des zweiten Jurytages den Anwesenden präsentiert, bzw. abgegeben.

### 4.2 Ergebnis der Vorprüfung

#### Formelle Vorprüfung

20 Projekte wurden termingerecht und anonym dem Städtischen Beschaffungsbüro, Schwanengasse 14, 3011 Bern, zugestellt.

Bei der formellen Vorprüfung wurden folgende Verstösse festgestellt:

- Das Projekt „BB 1001“ erfüllte die Vollständigkeit der Abgabe in weiten Teilen nicht.
- Bei einigen weiteren Projekten wurden kleinere Verstösse in der Darstellung des Situationsplans, der Planvermessung und der Beschriftung festgestellt.

#### Materielle Vorprüfung

Bei mehreren Projekten wurden Mängel bei folgenden Themen festgestellt:

- Linienführung und Wendemöglichkeiten der Busse bis 2012 und ab 2012 nicht richtig ausgewiesen.
- Warteflächen für die Ausgleichszeiten der vier Buslinien nicht ausgewiesen.
- Anforderungen an die Haltestellen und deren Ausrüstung nicht vollständig erfüllt.
- Eingang, Zulieferschacht und Notausstieg der unterirdischen Schalt- und Gleichrichterstation nicht oder undeutlich dargestellt.
- Es wurden mehrmals Mängel bezüglich Gebäude und Bäume über der unterirdischen Schalt- und Gleichrichterstation festgestellt.

Die zweite Vorprüfung zeigte, dass die Mehrheit der Projekte der engeren Wahl die Warteflächen für die Ausgleichszeiten der Busse nicht ausreichend ausgewiesen haben. Die ÖV-Behinderung zeigte sich bei einigen Projekten als schwerwiegend. In der VISSIM-Simulation wurden vor allem die Konflikte in den Bereichen ersichtlich, wo grössere Verkehrsmengen und komplexe Verkehrsbeziehungen zusammentreffen, insbesondere an den Knoten Stauffacherstrasse und Rodmattstrasse.

Die zweite Vorprüfung zeigte auch, dass die Projekte technisch grundsätzlich realisierbar sind. Die Zielkosten von Fr. 3.7 Mio. für Strassenbau und Platzgestaltung wurden bei allen Projekten eingehalten. Auf die Gesamtkosten hat der Gleisbau einen erheblichen Einfluss. Die gesamte Umbaumaassnahmen inklusive Gleisbau, Fahrleitungen, Werkleitungen und Baumpflanzungen, Regie, Unvorhergesehenes, Honorare, Nebenkosten, MWST. liegen bei den sechs Projekten zwischen Fr. 7.4 und 8.3 Mio.

## **5 Jurierung**

### **5.1 Auswertung der ersten Vorprüfung**

Vor dem ersten Rundgang wurde Projekt Nr. 2 „BB 1001“ durch das Preisgericht einstimmig von der Beurteilung ausgeschlossen, da es unter anderem die Vollständigkeit der Abgabe in weiten Teilen nicht erfüllte.

Die übrigen Projekte wurden vom Preisgericht einstimmig zur Beurteilung und zur all-fälligen Preiserteilung zugelassen, da die formellen Verstösse als geringfügig betrachtet wurden und die materiellen Abweichungen zu den Programmbestimmungen keinem der Teams massgebende Vorteile gegenüber anderen Projekten verschafften.

### **5.2 Beurteilung im ersten und zweiten Rundgang (22. November 2007)**

#### **Erster Rundgang**

Vor dem ersten Rundgang wurden die Projekte in drei Gruppen studiert und anschliessend dem Plenum jeweils durch ein Mitglied des Preisgerichts vorgestellt. Es wurde insbesondere die Konsequenz und Nachvollziehbarkeit der Konzeptidee, der Gestaltungsansatz sowie die generelle Verkehrsorganisation beurteilt.

Durch einstimmigen Entscheid des Preisgerichts schieden folgende Projekte im anschliessenden ersten Rundgang aus:

- 6 Faceàface
- 7 FINALFANTASY
- 8 Fluidum
- 10 „Gletscherbach“
- 17 stadt(t)raum
- 20 11 05 65 BSV

Die Projekte Nr. 1, 3, 4, 5, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18 und 19 wurden zur Beurteilung in den zweiten Rundgang mitgenommen.

#### **Zweiter Rundgang**

Vor dem zweiten Rundgang wurden die Projekte erneut in drei Gruppen, jedoch vertiefter studiert und anschliessend im Plenum die Qualität und Nachvollziehbarkeit des Gesamtkonzepts, die stadträumliche und gestalterische Qualität, die Nutzungsmöglichkeiten sowie die Funktionalität diskutiert.

Durch Mehrheitsentscheide des Preisgerichts schieden folgende Projekte im zweiten Rundgang aus:

- 4 BREITSCH TRÄFF
- 9 FOR\_LAND
- 12 Nachklang
- 13 OCCURSO
- 14 Platt-Form
- 16 SIGNALE SENDEN SIGNALE EMPFANGEN
- 19 vom breiten Platz zum breiten Rain

Vom Preisgericht nicht in die engere Wahl mitgenommen wurden:

- Verkehrslösungen mit offensichtlich vielen Konfliktstellen und/oder grösseren Defiziten bei der Verkehrssicherheit
- Verkehrs- und/oder Gestaltungslösungen, die auf dem Platz nur wenig Mehrwert gegenüber heute schaffen und wenig zur Identitätsstiftung beitragen;
- Projekte mit grossen gestalterischen Defiziten

Die Projekte Nr. 1, 3, 5, 11, 15 und 18 wurden zur Beurteilung in die engere Wahl mitgenommen.

### 5.3. Beschreibung der Projekte (6. Dezember 2007)

Die Projekte der engeren Wahl wurden in der Zwischenzeit durch die Fachpreisrichter/Fachpreisrichterinnen beschrieben (vgl. Kapitel 6). Die Ergebnisse der zweiten Vorprüfung und die Beschriebe der Projekte Nr. 1, 3, 5, 11, 15 und 18 wurden dem Preisgericht zu Beginn des zweiten Jurytages vorgestellt und diskutiert. Die Beschriebe wurden aufgrund der Diskussion überarbeitet und einstimmig angenommen.

Anschliessend wurden die Projekte anhand der Beurteilungskriterien nochmals eingehend diskutiert und es wurde eine provisorische Rangfolge festgelegt.

### 5.4. Rangfolge und Zusprechung der Preise

#### Kontrollrundgang

Im Kontrollrundgang wurden nochmals alle Projekte auf der Basis der vertieften Erkenntnisse beurteilt. Dabei wurden die Projekte Nr. 4 und 16 einem 3. Rundgang zugeordnet und das Projekt Nr. 18 auf diese gleiche Stufe gestellt.

Folgende Projekte sind somit im 3. Rundgang ausgeschieden:

- 4 BREITSCH TRÄFF
- 16 SIGNALE SENDEN SIGNALE EMPFANGEN
- 18 „üse Platz“

#### Festlegung der Rangfolge und Zusprechung der Preise

Das Beurteilungsgremium beschloss einstimmig nachfolgende Rangierung und teilte die Preissumme wie folgt auf die rangierten Projekte auf:

1. Rang / 1. Preis	Nr. 1	Amélie	Fr. 38'000.-
2. Rang / 2. Preis	Nr. 15	QUARRATA	Fr. 32'000.-
3. Rang / 3. Preis	Nr. 5	éclairer	Fr. 20'000.-
4. Rang / 4. Preis	Nr. 3	Breitsch	Fr. 16'000.-
5. Rang / 5. Preis	Nr. 11	Mimese	Fr. 14'000.-

### 5.5. Empfehlungen des Preisgerichts

Das Preisgericht empfiehlt der Stadt Bern einstimmig, die Verfasserinnen und Verfasser des erstangierten Projekts Nr. 1 Amélie im Sinne der Absichtserklärung im Wettbewerbsprogramm mit der Gesamtleistung zu beauftragen.

Bei der Weiterbearbeitung des Projektes sind die im Projektbescrieb (vgl. Kapitel 6) formulierten Kritikpunkte zu berücksichtigen. Insbesondere sind

- im Kreisverkehr ein Langsamverkehrsregime mit Tempo 30 zu prüfen,
- die Fahrbahnquerschnitte zugunsten der Seitenbereiche des Platzes und/oder der Tramhaltestelle zu optimieren,
- sowie die Lage der Bushaltestellen im Rahmen der Konzeptidee zu überarbeiten.

## 6 Projekte

Nach Festsetzung der Rangfolge und Preiszumessung sowie der Formulierung der Empfehlungen wurden die Verfassercouverts in der Reihenfolge der Rangierung und für die übrigen Projekte in alphabetischer Reihenfolge geöffnet und die Teilnahmeberechtigung überprüft.

**Nr. 1 Amélie                      1. Rang / 1. Preis                      Fr. 38'000.-**

- Hager Landschaftsarchitektur AG, Zürich
- stadt raum verkehr, Birchler+Wicki, Zürich
- Ingenieurbüro Heierli AG, Zürich
- huggen\_berger gmbh architekten, Zürich

**Nr. 15 QUARRATA                      2. Rang / 2. Preis                      Fr. 32'000.-**

- planikum GmbH Landschaftsarchitektur und Umweltplanung, Zürich
- plan b architekten, Zürich
- Rudolf Keller & Partner, Muttenz
- Wepf Ingenieure, St.Gallen
- Gleis 2 Illustration und Gestaltung, Stiefenhofen

**Nr. 5 éclairer                      3. Rang / 3. Preis                      Fr. 20'000.-**

- 4d AG Landschaftsarchitektur, Bern
- Markwalder & Partner AG, Bern
- Philippe Castellan, Bern
- R+R Burger und Partner, Bern

**Nr. 3 Breitsch                      4. Rang / 4. Preis                      Fr. 16'000.-**

Team BE<sup>3</sup>

- Emch+Berger AG, Bern
- Schweingruber Zulauf, Landschaftsarchitekten, Zürich
- 3B Architekten AG, Bern

**Nr. 11 Mimese                      5. Rang / 5. Preis                      Fr. 14'000.-**

- Fischer Landschaftsarchitekten, Richterswil
- Ernst Winkler + Partner AG, Winterthur

**Projekt Nr. 1 Amélie**

1. Rang / 1. Preis / Fr. 38'000.-

Durch eine einheitliche, ruhig wirkende Gestaltung und eine hohe Transparenz wird der Breitenrainplatz räumlich gestärkt. Die an den Rändern schon bestehenden Linden werden mit einer Vielzahl an Neupflanzungen und sparsamen, gezielten Fällungen zu einem starken neuen Bild ergänzt. Der baumbestandene Stadtplatz erhält durch den hohen Kronenansatz der Linden eine spezielle Ambiance und eigene Identität. Der motorisierte Verkehr wird im Kreisverkehr um die grosszügige ovale Traminsel geführt, dank ausgedehnter seitlicher Vorzonen können die Fussgängerbeziehungen wesentlich kürzer und direkter angeboten werden als heute. Der südwestliche Teil des Platzes, vor der Migros, wird als Begegnungszone eingerichtet. Mit einem neuen Brunnen und Sitzbänken unter den neuen Linden wird eine gute Aufenthaltsqualität erreicht.

Der Trampavillon wird erhalten. Er bleibt damit ein wichtiges, Identität stiftendes Element des Platzes. Es ist sehr zu begrüßen, dass seine stromlinienförmige Gestalt wieder herausgeschält und die konzeptfremde Kioskerweiterung entfernt werden soll. Ob die vorgeschlagene Verlängerung der Baute zur Unterbringung eines zusätzlichen Stehcafés tatsächlich einem Bedürfnis entspricht, bleibt zu prüfen. Sollte eine solche Nutzung nachweislich dazu beitragen, dass der Breitenrainplatz auch als Quartiertreffpunkt aufgewertet und die Traminsel belebt wird, stellt der Vorschlag eine gute Option dar.

Der neue Breitenrainplatz spannt sich von Fassade zu Fassade auf und zeigt, auch in der Materialisierung, eine wohltuende Einfachheit und dadurch städtische Grosszügigkeit. Er wird von überflüssigem Stadtmobiliar und niederen Vegetationselementen befreit, dadurch wird er sehr gut überschaubar und erhält dank der Transparenz und Einheitlichkeit eine angenehme Weite. Die neuen Linden sind gewissenhaft auf das unterirdische Leitungsnetz abgestimmt, und auch für die Stimmung bei Nacht sind erste nachvollziehbare Konzeptgedanken dargestellt, welche die positive Alltäglichkeit des Gesamtprojektes unterstützen.

Alle Zufahrtsstrassen zum Breitenrainplatz schliessen direkt an den Kreisel an. Mit einer unterschiedlichen Ausgestaltung des Kreiselschlusses und der Variation des Tempo-Regimes wird eine klare Hierarchie hergestellt:

- Moser, Rodtmatt- und Stauffacherstrasse mit Tempo 50
- Herzog-, Kasernen- und Militärstrasse mit Tempo 30 über Trottoirüberfahrt
- Breitenrainstrasse mit Tempo 20 (Begegnungszone) über eine auf Trottiorniveau angehobene Fahrbahn

Damit resultiert eine eindeutige Funktionszuweisung und weitgehende Funktionstrennung der Verkehrsflächen, mit entsprechend geringem Konfliktpotenzial. Die grosszügigen Querschnitte der Fahrbahn mit den Velostreifen im Kreisel sind nicht nachvollziehbar.

Die Tramhaltestelle im Kreiselszentrum ist grosszügig dimensioniert und gestaltet: Die Umsteigewege zu den Haltestellen der Buslinien 26 und 41 sind akzeptabel, die Stationen vom Platz her sichtbar. Die Busse der Linie 36 stören den Trambetrieb, wenn sie dort die Ausgleichszeiten abwarten müssen.

Für den Fussverkehr entstehen am Platzrand zusammenhängende Bereiche mit Vortritt, die sehr gut den Wunschlinien entsprechen. Die direkte Fussgängerbindung von der Mittelinsel zu Coop und Migros werden begrüsst, die Zahl und Lage der anderen Fussgängerstreifen überzeugt aber nicht.

Obwohl das Projekt den Breitenrainplatz nicht völlig neu interpretiert, erreicht Amélie mit seinen einfach gewählten, aber konsequent angewendeten Mitteln eine neue Lesbarkeit und Identität des Quartierplatzes. Er fügt sich selbstverständlich und unaufgeregt in das Stadtgefüge ein, erlaubt alle gewünschten Nutzungen für das Quartier und bietet insgesamt eine konventionelle, klare und konfliktarme Verkehrslösung.

**Verfasserinnen und Verfasser:**

- Hager Landschaftsarchitektur AG, Zürich  
Guido Hager, Pascal Posset, Sandro Balliana, Lone Severin, Thomas Haug, Viola Valsesia
- stadt raum verkehr, Birchler+Wicki, Zürich  
Markus Birchler
- Ingenieurbüro Heierli AG, Zürich  
Alex Temperli
- huggen\_berger gmbh, architekten eth sia, Zürich



Querschnitt



Situation (freier Masstab)



Visualisierung Tag



Visualisierung Nacht

### Projekt Nr. 15 QUARRATA

2. Rang / 2. Preis / Fr. 32'000.-

Durch die Konzentration der Verkehrsführung auf der Achse Moserstrasse/Rodmattstrasse wird der Breitenrainplatz tatsächlich zu einem Platz, der diesen Namen verdient. Um den historisch wertvollen Gebäuden, die den Platz säumen, mehr Prägnanz zu geben, werden die bestehenden Bäume entfernt und ein neues Baumvolumen in die Mitte des Platzes gesetzt. So erhält der Stadtraum ein beschattetes Zentrum, welches durchaus Aufenthaltsqualitäten bietet, und freie, grosszügige Randzonen, die den im Tagesablauf wechselnden Anforderungen gerecht werden (Anlieferung morgens, Auslagen, Märkte und Strassencafés tagsüber, Parkierung nachts). Das Baumvolumen setzt zum Kasernenareal und der baumgesäumten Achse der Herzogstrasse ein gutes Gegengewicht. Dass mit der Wahl der Magnolie ein auffallender und dadurch Identität stiftender Blütenbaum in Ergänzung zu den Tulpenbäumen in der Herzogstrasse gesucht wird, wird als guter Ansatz gewürdigt.

Der bestehende Trampavillon wird aus unverständlichen Gründen abgebrochen und durch verschiedene neue Kleinbauten ersetzt, deren gestalterische Qualität nicht plausibel aufgezeigt werden kann. Insbesondere die Formgebung des Cafés überzeugt nicht. Durch die Splittung in unterschiedliche Volumen entsteht eine Kleinteiligkeit, die der angestrebten Weitläufigkeit der Platzanlage entgegensteht. Ebenso mutet in diesem Zusammenhang das rigorose Stuhlband unter den Bäumen an, stört es doch gerade in diesem neu formulierten atmosphärisch dichten Bereich die neu gewonnene Grosszügigkeit des Platzes.

Der Platz wird, abgesehen von den Haltekanten für Tram und Bus, à Niveau von Fassade zu Fassade ausgebildet und mit einem hell abgestreuten Gussasphalt vereinheitlicht. Notwendige Verkehrsführungen werden dezent gezeichnet, mittels Überfahrten an den Platzrändern wird dem motorisierten Verkehr signalisiert, dass er sich auf einen Quartierplatz mit Fussgängervortritt begibt.

Alle diese Massnahmen verhelfen dem Projekt zu der sehr erwünschten Grosszügigkeit, die Mittel werden sparsam und konsequent eingesetzt. Dadurch entsteht eine echte Umformulierung des heutigen Verkehrsknotens Breitenrain zu einem Quartierplatz mit räumlichen und atmosphärischen Qualitäten und vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten.

Die Verkehrsführung geht von einem durchgehenden Mischprinzip Tram – MIV aus. Es wurden zwar die MIV-Leistungsfähigkeiten nachgewiesen, es bleibt aber offen, ob das Tram tatsächlich störungsfrei die Haltestellen anfahren kann. Behinderungen des Trams durch den MIV sind auch aufgrund der Halte-, Abbiege- und Parkierungsvorgänge zu erwarten.

Die Aufgabenstellung bezüglich dem Busverkehr wurde nicht ausreichend gelöst und funktioniert in der vorgeschlagenen Form nicht. Auch sind die Haltekantenlängen beider Bushaltestellen zu kurz; der Raum reicht nicht aus für zwei endende und eine durchfahrende Linie. Die Haltekante Tram ist mit 42 m ebenfalls etwas kurz. Die lange Buswendeschlaufe um den Baublock „Migros“ wird negativ beurteilt.

Textlich wird auf eine „Begegnungszone“ abgestellt; im Verkehrsregime ist aber keine solche Regelung ersichtlich. Die Querungsmöglichkeiten für die Fussgänger im Bereich der Haltestellen über zwei Fahrspuren mit einer Tramlinie bergen grosse Sicherheitsrisiken. Zudem wird auch das Überholen von wartenden Trams durch den MIV nicht verhindert.

Der Versuch, Freiraum zu gewinnen, indem die Verkehrsfunktionen auf engem Raum gebündelt werden, ist insgesamt positiv zu werten. Die Art der Bündelung schränkt die Verkehrsfunktionen aber doch zu stark ein.

#### Verfasserinnen und Verfasser:

- planikum GmbH Landschaftsarchitektur und Umweltplanung, Zürich

Florian Glowatz-Frei, Oliver Vogel, Dina Mazzoleni

- plan b architekten, Zürich

Nicole Bühler, Madlen Jannaschk

- Rudolf Keller & Partner, Muttenz

Daniel Baerlocher

- Wepf Ingenieure, St.Gallen

Migg Oswald

- Gleis 2 Illustration und Gestaltung, Stiefenhofen

Margit Mühler



Querschnitt



Situation (freier Masstab)



Visualisierung Tag



Visualisierung Nacht

**Projekt Nr. 5 éclairer**

3. Rang / 3. Preis / Fr. 20'000.-

Kerngedanke des Beitrags ist die Reduktion der baulich sichtbaren Verkehrsführung auf die Hauptachse Moser-/Rodtmattstrasse. Dabei werden die Fahrspuren sowohl für den Individualverkehr wie auch für den öffentlichen Verkehr (Tram) aufgetrennt und an den beiden Längsseiten des Breitenrainplatzes geführt. Sie sind nur noch einspurig befahrbar und mit kleinem Bord vom Fussgängerbereich abgesetzt. Dadurch kann der zentrale Bereich mit der Wartehalle als grosszügige Insel ausgebildet werden. Zusammen mit den beiden Baumreihen, die nur entlang der Gebäudefluchten vorgeschlagen werden, entsteht so in Längsrichtung eine gewisse Offenheit und Grosszügigkeit. Durch die Zusammenführung der beiden Fahrspuren im Bereich der Einmündungen Moser-/Rodtmattstrasse entsteht hier, bei gleichzeitigem Kreisverkehr um die Insel, je eine etwas verlorene Restfläche. Alle anderen Einmündungen auf den Breitenrainplatz sind als Trottoirüberfahrten konzipiert. Diese Sichtweise ermöglicht eine konzeptuelle Klärung der Situation, sie entspricht jedoch nicht immer den verkehrstechnischen Realitäten. Dies gilt insbesondere für die Einmündung der Stauffacherstrasse, die auch in Zukunft wichtig bleiben wird.

Eine ornamentale Oberflächentextur (aufgemalt oder als Intarsie) zeichnet alle Fussgängerbereiche aus. Obwohl etwas gesucht, verleiht Sie dem Projekt seine unverwechselbare Charakteristik und eine gewisse Poesie. Die zwingend notwendige Signalisierung und Strassenmarkierungen wurde jedoch nicht genügend bearbeitet und nicht dargestellt.

Zusätzlich zur Hauptinsel wird vor der Migros ein weiterer zusammenhängender Platzbereich geschaffen, der sich – analog zu den ornamentierten Belagsflächen – durch seine ornamentale Buchsbepflanzung auszeichnet. Die Hauptinsel präsentiert sich frei von jeglicher Bepflanzung, sie ist jedoch von den Ein-/Aussteigebereichen der Haltestellen abgewendet. Der historische Trampavillon wird erhalten. Offenbar um Raum zu gewinnen wird er auf der Aussenkante des Kragdaches mit einer vollflächigen Verglasung versehen und damit konzeptuell vollständig umgedeutet. Ein ambitioniertes Gestaltungselement stellt die Beleuchtung dar.

Das Projekt sieht einen Grosskreisel mit Tempo 30 vor. Alle Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind am äusseren Kreiselrand angeordnet. Beidseits des Kreisels sind die Flächen dem Fussverkehr vorbehalten (ausser Vorbeifahrmöglichkeit für Velos an den Kapphaltestellen und Anlieferung). Die Flächenorganisation ist klar und stimmt mit den jeweiligen funktionalen Anforderungen überein. Die Einmündung der Stauffacherstrasse in den Kreisel kann aber aufgrund der Verkehrsmenge und des öffentlichen Verkehrs nicht gleich behandelt werden wie diejenige der Militärstrasse. Die vollständige Unterbindung der Zufahrt von der Breitenrainstrasse zum Platz wird zu Ausweichverkehr in die Elisabethenstrasse führen. Das im Text beschriebene Überholen der Trams durch den MIV funktioniert bei den vorgesehenen Fahrbahnbreiten nicht, sollte allerdings aus Überlegungen der Verkehrssicherheit an dieser Stelle auch nicht ermöglicht werden.

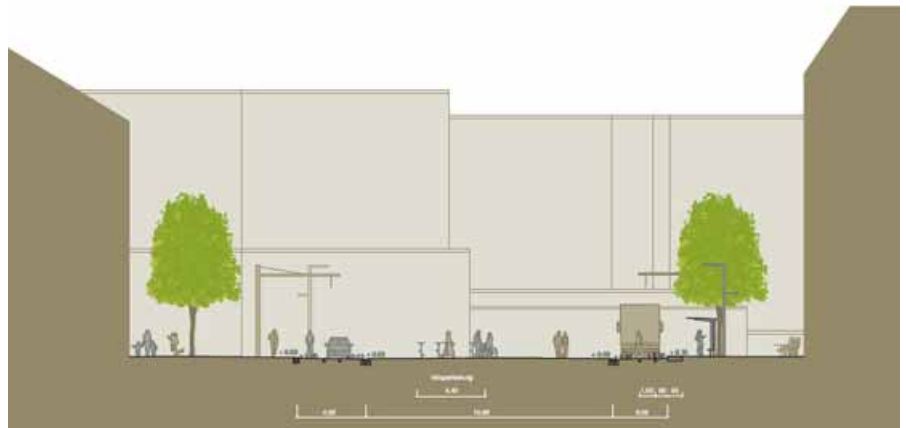
Von Tram und Bussen kann direkt auf das Trottoir ausgestiegen werden, was als wesentliches Plus dieses Projekts zu bezeichnen ist. Die Wartebereiche sind im Vergleich zu üblichen Trottoirhaltestellen grosszügig, als Haltestellen auf einem Platz hingegen eher knapp bemessen. Zudem liegt die Haltestelle stadteinwärts direkt vor einer Hauszufahrt. Die Konzeption kann bei hoher Verkehrsbelastung zur Behinderung des abfahrenden Trams führen.

Die Fussgängerbereiche um den Kreisel sind über die beiden Verkehrsinseln und das Kreiselzentrum gut miteinander verbunden. Die Anforderungen des Veloverkehrs sind gut erfüllt, ausser bei der Direktverbindung von der Stauffacherstrasse in die Rodtmattstrasse.

Die Verkehrslösung hat ihre Stärke primär in der für die Kunden attraktiven Lage der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Sie weist aber einige gewichtige Mängel auf.

**Verfasserinnen und Verfasser:**

- 4d AG Landschaftsarchitektur, Bern
- Markwalder & Partner AG, Bern
- Philippe Castellan, Bern
- R+R Burger und Partner, Bern



Querschnitt



Situation (freier Masstab)

06  
Projekte  
éclairer



Visualisierung Tag



Visualisierung Nacht

**06**  
**Projekte**  
**Breitsch**

Projekt Nr. 3 Breitsch  
4. Rang / 4. Preis / Fr. 16'000.-

Interessant an diesem Projekt ist die Idee, dass sich auf dem Breitenrainplatz nicht mehr alles um den Verkehr dreht, sondern dass der ÖV und der MIV im Süden konzentriert werden, um einen möglichst grossen Platzbereich für die Fussgängerinnen und Fussgänger im Norden zu gewinnen. Aus einer Verkehrsdrehscheibe soll ein neuer Platz im Massstab des Quartiers entstehen.

Obwohl die Autoren mit ihrem Freiraumkonzept nach „Klärung und Mehrdeutigkeit“ des Platzes streben, erscheint die Lösung etwas konfus und schwer nachvollziehbar. Die vorgeschlagenen Auslichtungen im Baumbestand und die Neupflanzungen wirken auf dem Situationsplan 1:200 etwas zufällig und stehen mit dem klar definierten Bepflanzungskonzept 1:500 im Widerspruch. Dass die Bepflanzung die Zentralität des Wartehäuschens auf dem Platz etwas zurücknimmt ist interessant. Der Ansatz mit der Betonung der historischen Achse der Breitenrainstrasse durch eine verstärkte Reihung der Bäume bis in den Platz kann hingegen nicht überzeugen.

Die vorgeschlagene zurückhaltende Möblierung und der durchgehend auszuführende Asphaltbelag zeigen gute Lösungsansätze und werden dem Platz einen schlichten Charakter geben. Jedoch vermag die gewählte Hängebeleuchtung nicht zu überzeugen, da sie dem Platz keine Fussgängeratmosphäre verleihen wird. Fraglich ist auch die Inszenierung des Wartehäuschens, das durch die aufgestülpte und beleuchtete Haube weithin sichtbar sein wird und nachts auf dem Platz ein deutliches Zeichen setzen wird.

Die Hauptverbindung Moserstrasse – Rodtmattstrasse wird entlang des südöstlichen Platzrandes geführt. Es gilt Tempo 30. Alle Anschlüsse an diese Hauptachse führen über Bereiche, auf denen Fussgängerinnen und Fussgänger vortrittsberechtigt sind. Klar sind die dazu vorgeschlagenen Lösungen bei den südlichen Anschlüssen (normale Trottoirüberfahrten) und bei der Breitenrainstrasse (Verkehr wird über verkehrsarmen Platz geführt). Die Lösung bei der Stauffacherstrasse und die Aufhebung einzelner Fahrbeziehungen muss hingegen als Schwachpunkt bezeichnet werden. Es ist fraglich, ob die Verkehrsmengen und die komplexen Verkehrsbeziehungen beim Knoten Stauffacherstrasse – Rodtmattstrasse auf einer über 20 (!) Meter langen Trottoirüberfahrt sicher und flüssig genug abgewickelt werden können.

Die Einstiegshaltstellen der Busse sind auf dem Platz konzentriert. Die Ausstiegshaltstellen sind auf den Zufahrten zum Platz angelegt, wo auch die Ausgleichzeiten abgewartet werden. Insgesamt wird eine sehr übersichtliche und kundenfreundliche Haltestellenanordnung vorgeschlagen. Die vorgesehene Führung der Busse über den Platz ist problematisch und schränkt die Nutzung der Platzfläche ein.

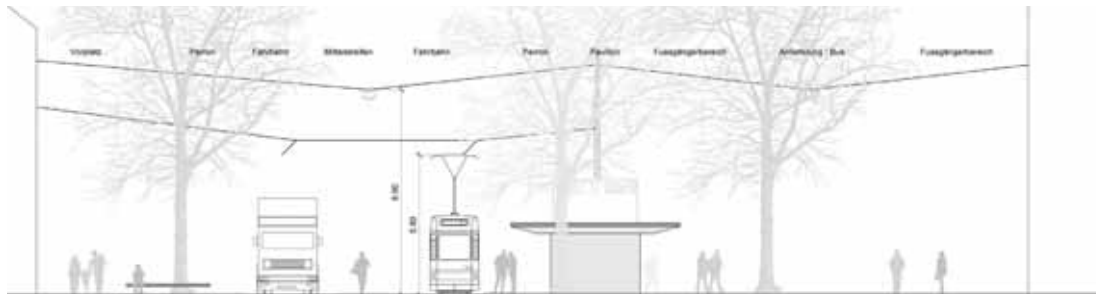
Den an die Hauptverkehrsachse angrenzenden Platz zwischen Migros und Coop teilen sich Langsamverkehr, Busse (im Linienbetrieb), Anliefer- und Zweiradverkehr. Gemäss dem signalisierten Regime sind aber die Fussgängerinnen und Fussgänger – entgegen den Aussagen im Begleittext – nicht vortrittsberechtigt. Die Querungsmöglichkeiten für die Fussgängerinnen und Fussgänger im Bereich der Haltestellen bergen zum Teil Sicherheitsrisiken. Für den Veloverkehr schafft das Projekt gute Verhältnisse. Einzig auf der Höhe der Bushaltstellen ist der verbleibende Fahrstreifen für ein sicheres Überholen der wartenden Busse zu knapp bemessen.

Das Verkehrskonzept basiert zum Teil auf einer Verkehrstrennungs- und zum Teil auf einer Koexistenzlösung.

**Verfasserinnen und Verfasser:**

Team BE3

- Emch+Berger AG,  
Bern  
Alain Kutter
- Schweingruber Zulauf,  
Landschaftsarchitekten BSLA,  
Zürich  
Rainer Zulauf
- 3B Architekten AG,  
Bern:  
Franz Bamert



Querschnitt



Situation (freier Masstab)



Visualisierung Tag



Visualisierung Nacht

**Projekt Nr. 11 MIMESE**

5. Rang / 5. Preis / Fr. 14'000.-

Der Vorschlag zeichnet sich aus durch eine klare, pragmatische Haltung, lässt dabei aber Innovationskraft vermissen.

Die Verkehrsorganisation schlägt gewissermassen demonstrativ auf die Gestaltung des ganzen städtebaulichen Raumes durch, indem z.B. die Bodenmarkierungen das Bild des Platzes weitgehend dominieren. Damit kommt die verlangte identitätsstiftende Wirkung des Breitenrainplatzes kaum über den Status quo hinaus.

Durch Verdichtung der bestehenden Baumreihen zu „Baumkörpern“ soll die Abfolge der Strassenräume „fortgesetzt und abgeschlossen werden“. Der der Migros vorgelagerte grössere verkehrsfreie Raum mit dem „Baumkörper in Chaussierung“ vermag die Aufenthaltsqualität des Platzes zu verbessern. Die Vorfläche Coop ist gegenüber heute vergrössert. Ansonsten entsprechen die Warte- und Aufenthaltsbereiche in ihren Dimensionen der heutigen Situation. Der „freigestellte“ Trampavillon und die auf der „Haltestelleninsel“ angeordneten „begleitenden Strukturen“ in Form von Telefonkabinen, Sitzmauern etc. verstärken das Bild der Strassenverkehrsanlage.

Die Nutzungsflexibilität der den Verkaufsgeschäften vorgelagerten Flächen ist weitgehend intakt.

Für den Platzbereich wird eine Tempo 30-Zonenregelung vorgeschlagen, allerdings ohne Rechtsvortritt und mit Fussgängerstreifen. Das Platzdesign entspricht jedoch eher einer Tempo 50-Regelung. Auf LSA-Regelungen für die Gleisüberfahrten wurde verzichtet.

Der Verkehrsablauf als „Kreisverkehr“ und die Platzorganisation entsprechen weitgehend der heutigen Situation mit einer räumlichen Trennung von Tram und MIV. Neu ist die Platzierung der zwei Busendhaltestellen auf dem Platz und die Unterbindung der Ein- und Ausfahrt zur Breitenrainstrasse. Da die Zufahrt zur Elisabethenstrasse neu durch die Breitenrainstrasse erfolgen soll, werden die Konflikte mit der Anlieferung und den Parkplätzen der Migros in der Breitenrainstrasse eher verstärkt und andere Quartierstrassen belastet. Aus den Planunterlagen sind auf dem Platz keine Busunterstände und Wartebereiche für die Fahrgäste ersichtlich. Die Haltestelle der durchfahrenden Buslinie 36 ist in der Stauffacherstrasse gut platziert.

Durch die vorgeschlagene Anordnung von Trottoir-Stellplätzen in der Moserstrasse wird dort zwar das Trameigentrassee verlängert, aber auch die Qualität für den Fussverkehr eingeschränkt. In der Rodtmattstrasse ist eine störungsfreie Tramzufahrt gewährleistet. Aus den Planunterlagen ist die Anzahl der Veloabstellplätze nicht ersichtlich.

**Verfasserinnen und Verfasser:**

- Fischer Landschaftsarchitekten BSLA, Richterswil

Silvan Fischer

- Ernst Winkler + Partner AG, Winterthur

Philipp Lenzi  
Robert Müller



Querschnitt



Situation (freier Masstab)



Visualisierung Tag



Visualisierung Nacht

**06**  
**Projekte**

**Projekt Nr. 4 BREITSCH TRÄFF**  
3. Rundgang

**Verfasserinnen / Verfasser**

- Zeltner + Partner AG, Belp
- bbz landschaftsarchitekten, Bern
- dad architekten, Bern



Visualisierung Tag



Situation (freier Masstab)

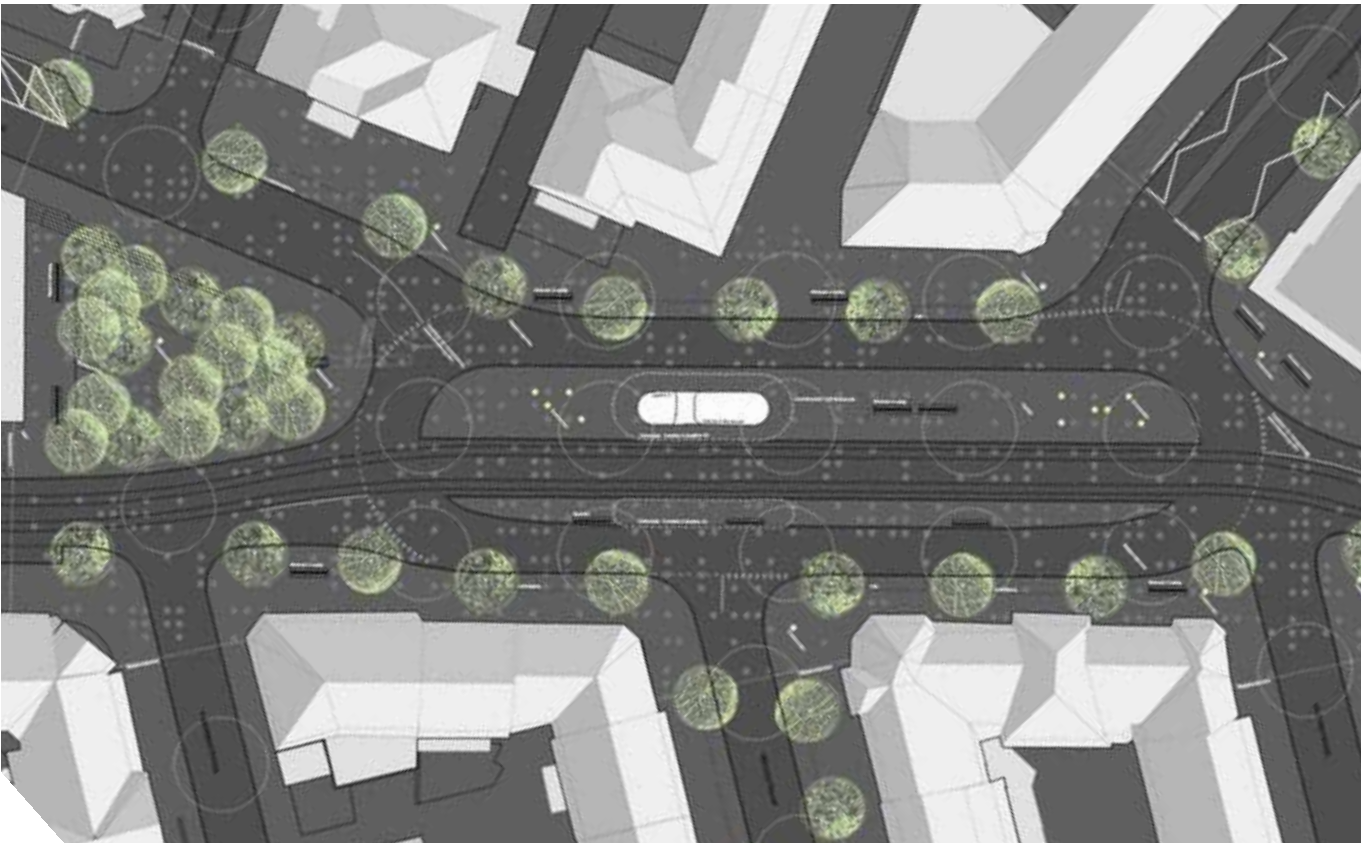
Projekt Nr. 16 SIGNALE SENDEN SIGNALE EMPFANGEN  
3. Rundgang



Visualisierung Tag

**Verfasserinnen / Verfasser**

- Andreas Geser Landschaftsarchitekten, Zürich
- Willi Hüsler, Ingenieurbüro, Zürich
- Heyer Kaufmann Partner, Bauingenieure AG, Zürich



Situation (freier Masstab)

Projekt Nr. 18 „üse Platz“  
3. Rundgang

Verfasserinnen / Verfasser

- Xeros Landschaftsarchitektur, Bern
- Croptier / Dudler / Hähle / Pieri, Raumplanung, Städtebau, Verkehr, Biel
- Transitec Beratende Ingenieure AG, Bern
- Steiner & Buschor, Ingenieure und Planer AG, Burgdorf
- Wiederkehr und Partner, Lichtplanung Spiez



Visualisierung Tag



Situation (freier Masstab)

## Projekt Nr. 9 FOR LAND

## 2. Rundgang



Visualisierung Tag

## Verfasserinnen / Verfasser

- Roduner BSB+Partner AG, Ingenieure und Planer, Schliern
- Schär Architekten, Architekten BSA/SIA, Bern
- Bächtold & Moor AG, Bauingenieure ETH/SIA/USIC, Bern
- Luzius Saurer, Garten- und Landschaftsarchitektur, Landschaftsarchitekt BSLA, Hinterkappelen
- ARCHITRON GmbH, Zürich
- Kummler + Matter AG, Zürich



Situation (freier Masstab)

Projekt Nr. 12 NACHKLING  
2. Rundgang

Verfasserinnen / Verfasser

- TOPOTEK 1,  
Gesellschaft von Landschaftsarchitekten,  
Berlin
- Hoffmann-Leichter, Ingenieur Gesellschaft mbH,  
Berlin



Visualisierung Tag



Situation (freier Masstab)

Projekt Nr. 13 OCCURSO  
2. Rundgang



Visualisierung Tag

**Verfasserinnen / Verfasser**

- Mettler Landschaftsarchitektur, Gossau
- BKM Ingenieure AG, St.Gallen
- conceptlicht at, Milks/Innsbruck



Situation (freier Masstab)

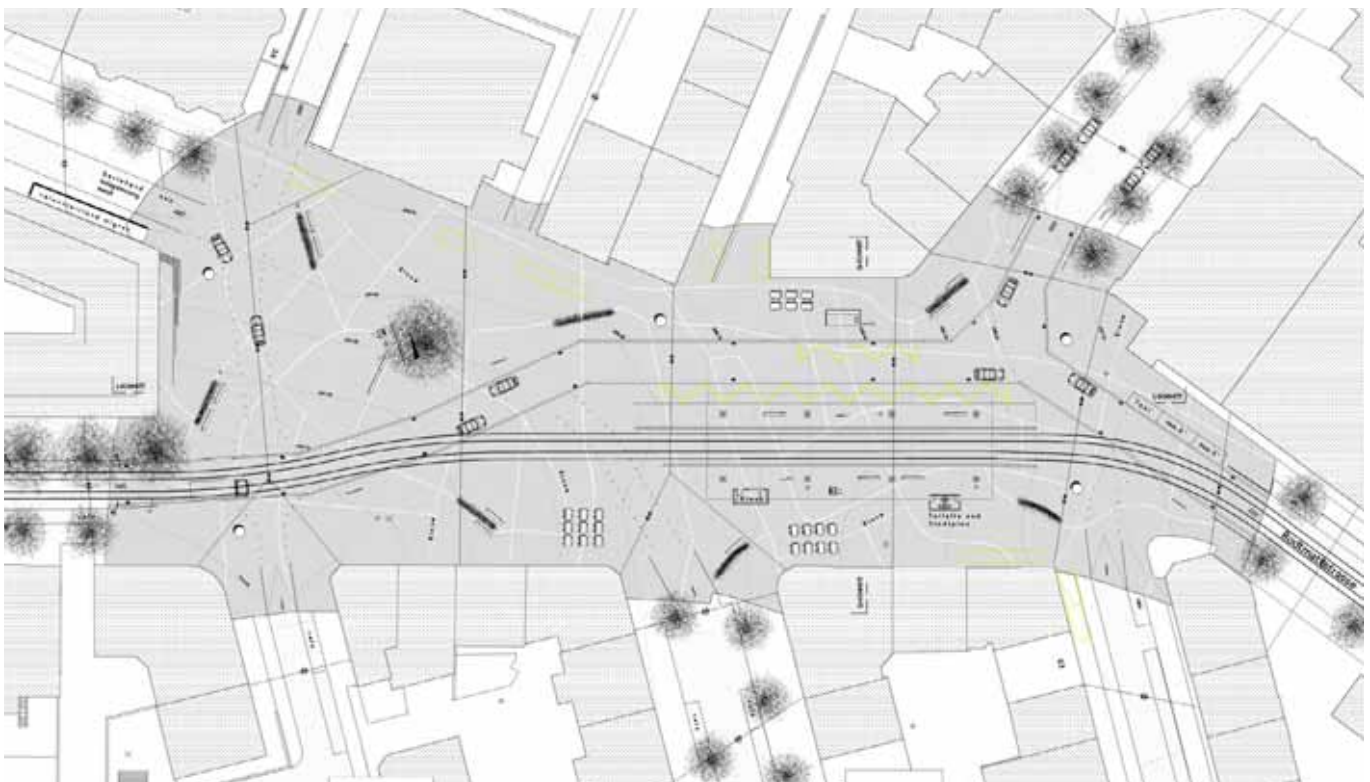
Projekt Nr. 14 Platt - Form  
2. Rundgang

Verfasserinnen / Verfasser

- rb landscapearchitecture,  
Genève
- Guenin Atelier d'Architectures
- Ertec SA
- EDMS SA



Visualisierung Tag



Situation (freier Masstab)

## Projekt Nr. 19 Vom breiten Platz zum breiten Rain

## 2. Rundgang



Visualisierung Tag

## Verfasserinnen / Verfasser

- Büro Topos, Architektur, Stadt- und Landschaftsplanung, Darmstadt
- Lydia Specht, Freie Landschaftsarchitektin, Frankfurt am Main
- Durth Roos Consulting GmbH, Darmstadt
- Belzner Holmes (Licht - Architektur - Bühne) Heidelberg
- Harry Dobrzanski, Visualisierung Penzberg



Situation (freier Masstab)

**06**  
**Projekte**

**Projekt Nr. 6 Faceàface**  
1. Rundgang

38

**Verfasserinnen / Verfasser**

- smt ag ingenieure + partner, Bern
- Kohler + Partner Architekten, Bern
- Schneider & Partner, Landschaftsarchitekten, Olten



Visualisierung Tag



Situation (freier Masstab)

Projekt Nr. 7 finalfantasy  
1. Rundgang



Visualisierung Tag

Verfasserinnen / Verfasser

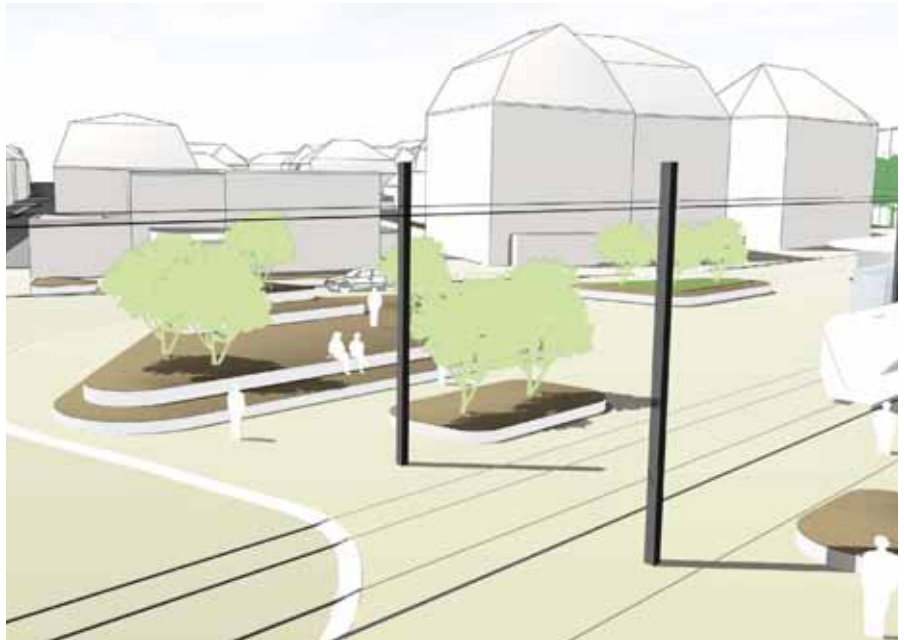
ARGE re:space

- Planum Biel AG, Biel
- co.dex production ltd, Biel
- Theiler Ingenieure AG, Thun
- Planum, architecture du paysage, La Chaux-de-Fonds



Situation (freier Masstab)

Projekt Nr. 8 Fluidum  
1. Rundgang



Visualisierung Tag

Verfasserinnen / Verfasser

- BERNARD:SATTLER -  
Büro für Landschaftsarchitektur,  
Berlin
- BS+ städtebau und architektur  
Frankfurt am Main
- R+T Topp,  
Darmstadt
- Kerstin Steinick,  
Berlin



Situation (freier Masstab)

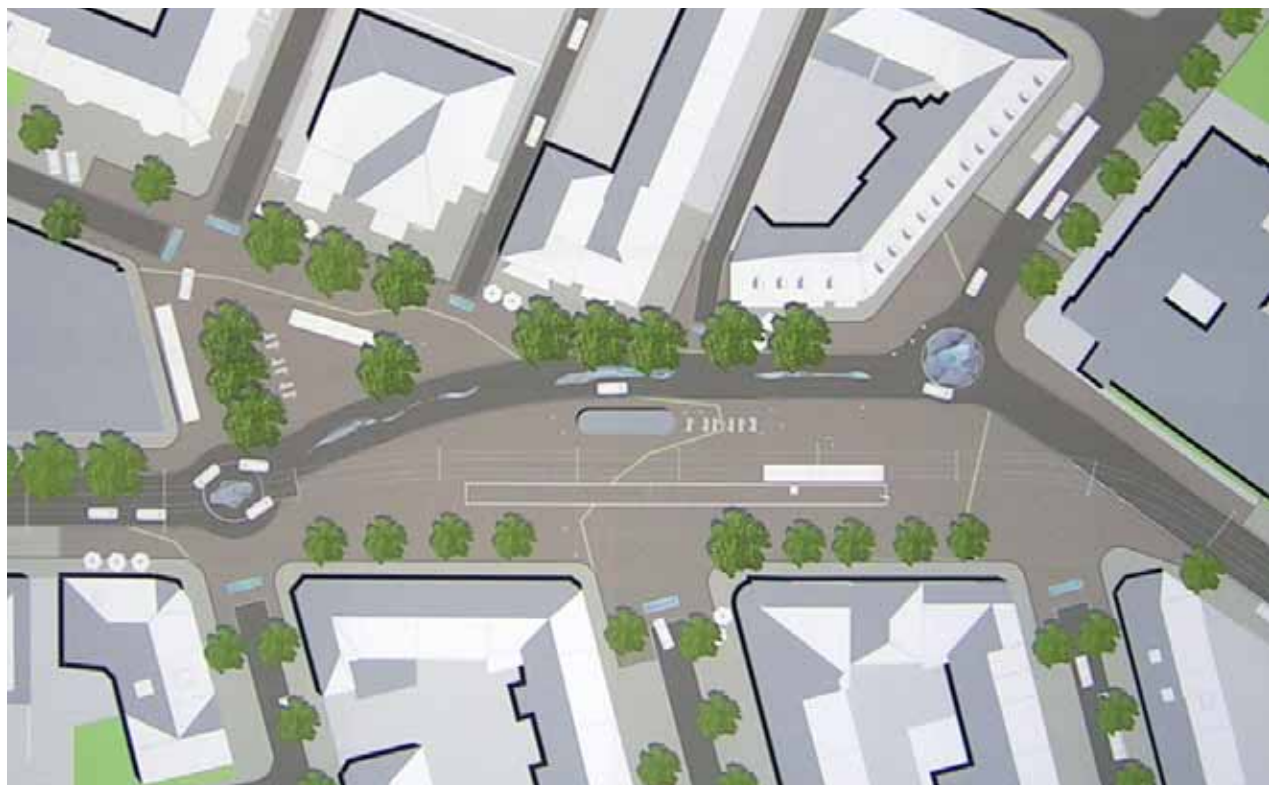
Projekt Nr. 10 Gletscherbach  
1. Rundgang



Visualisierung Tag

Verfasserinnen / Verfasser

- Schriever + Schriever  
Büro für urbane Entwicklung,  
Weimar
- Dipl.-Ing. Christine Girlich,  
Architektin für Stadtplanung,  
Schöps OT Jägersdorf
- Javido GbR,  
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen,  
Weimar



Situation (freier Masstab)

Projekt Nr. 17 stad(t)raum  
1. Rundgang



Visualisierung Tag

Verfasserinnen / Verfasser

- Dipl. Ing. Karl Bauer, Karlsruhe
- Argos, Architektur und Städtebau AG, Basel
- Stete Planung, Darmstadt



Situation (freier Masstab)

Projekt Nr. 20 110565 BSV  
1. Rundgang



Visualisierung Tag

Verfasserinnen / Verfasser

- Büro Stadtverkehr, Hilden
- TAMKUS Landschaftsarchitektur, Dortmund



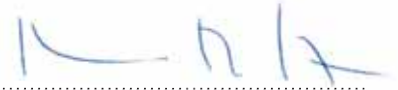
Situation (freier Masstab)

### 7 Genehmigung

Das Preisgericht genehmigte diesen Bericht am 6. Dezember 2007.

#### Preisrichterinnen und Preisrichter

Regula Rytz



Anton Maillard (2. Tag entschuldigt)



René Schmier (1. Tag entschuldigt)



Hugo Staub



Ersatz

Hans-Peter Wyss



#### Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichter

Sibylle Aubort Raderschall



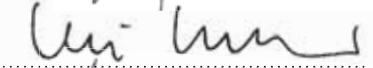
Pierre Feddersen



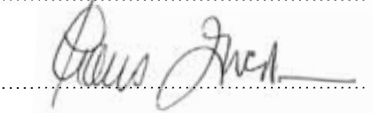
Jean Daniel Gross



Uli Huber



Klaus Zweibrücken



#### Ersatz

Christian Wiesmann



Expertinnen und Experten

Priska Ammann

Urs Fischer

Felix Haller

Marianne Lehmann

Hannes Meuli

Stephan Moser

Sergio Rizzoli

Monika Saxer

Roman Zürcher

