

Ideenwettbewerb Eigerplatz

Bericht des Preisgerichtes

10. November 2009



Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage und Wettbewerbsaufgabe	2
1.1	Ausgangslage	2
1.2	Ziele	4
1.3	Wettbewerbsaufgabe	5
1.4	Beurteilungskriterien	6
2.	Bestimmungen zum Wettbewerb	7
2.1	Auftraggeberin	7
2.2	Teilnehmende	7
2.3	Preisgericht	7
2.4	Art des Verfahrens	8
2.5	Preissumme	8
2.6	Weiterbearbeitung	8
2.7	Ausstellung	8
3.	Vorprüfung	9
3.1	Eingereichte Projekte	9
3.2	Ablauf	9
3.3	Ergebnisse	10
4.	Beurteilung durch das Preisgericht	12
4.1	Entscheide auf Grund der Vorprüfung	12
4.2	Beurteilung	13
4.3	Rangierung und Zusprechung der Preise	15
5.	Dank, Erkenntnisse und Empfehlungen für die Weiterbearbeitung	16
5.1	Würdigung	16
5.2	Weiterbearbeitung	16
5.3	Erkenntnisse der Jury	16
5.4	Empfehlungen der Jury	17
6.	Genehmigung	19
7.	ProjektverfasserInnen	21
	Anhang: Projektdokumentation	23

Vorbereitung und Begleitung:

bürokobi gmbh
 Fritz Kobi, Dipl. Bauing. ETH/SIA/SVI
 Bärenstutz 11K
 3110 Münsingen

TBF + Partner AG
 Planer und Ingenieure
 Turnerstrasse 25, Postfach
 8033 Zürich / Schweiz

1. Ausgangslage und Wettbewerbsaufgabe

1.1 Ausgangslage

(Auszug aus dem Wettbewerbsprogramm vom 22. Juli 2009)

Bis im Jahr 2030 wird die Bevölkerung in der Agglomeration Bern um 7 % wachsen und die Zahl der Beschäftigten um 11 % zunehmen. Als Folge davon werden der motorisierte Individualverkehr (MIV) um 16 % und der öffentliche Verkehr (ÖV) um 42 % zunehmen. Das gegenwärtige Verkehrssystem, u. a. auch der öffentliche Verkehr, vermag diese Zunahmen nicht zu bewältigen.

Die Belastung auf den Buslinien nach Ostermundigen und Köniz nimmt gemäss den Prognosen auf Grund der Neubaugebiete wie Oberfeld sowie der Umnutzungen u. a. im ESP Bahnhof Ostermundigen und der Dynamik im Entwicklungsgebiet Köniz–Liebefeld stark zu. Um die zukünftige Nachfrage zu bewältigen, müssten die Busse auf der Linie 10 in den Spitzenzeiten alle 1 bis 2 Minuten verkehren. Dies ist aus betrieblichen Gründen gar nicht möglich. Schon die heutige Taktfolge ist nicht stabil zu betreiben und führt zu Verspätungen sowie Paketbildung und damit zu einer unzuverlässigen Betriebsabwicklung. Die Buslinie 10 Schliern–Köniz–Bern–Ostermundigen–Rüti soll deshalb durch eine weitgehend auf deren heutigen Achse verlaufende Tramlinie ersetzt werden.

Die neue Tramlinie befindet sich in einem heterogenen, mehrheitlich gewachsenen und sich in Entwicklung befindlichen urbanen und zum Teil auch suburbanen Umfeld. Das Vorhaben wird die durchfahrenen Stadträume für Jahrzehnte prägen. Gefragt ist deshalb eine wegweisende, zukunftsgerichtete hohe stadträumliche Qualität. Besondere Bedeutung kommt der Integration in die betroffenen Stadträume und je nach Quartier auch deren Aufwertung zu. Interdisziplinäres Arbeiten ist unabdingbare Voraussetzung.

Das Tram wird den Verkehrsraum weitgehend mit den andern VerkehrsteilnehmerInnen teilen müssen. Grosses Gewicht kommt deshalb der Verträglichkeit mit diesen, insbesondere dem Langsamverkehr, zu. Durch ein geschicktes Verkehrsmanagement ist die fahrplangerechte (wesensgerechte) Betriebsabwicklung des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen und die verstetigte Verkehrsabwicklung des Autoverkehrs auf einem dem Stadtraum angemessenen Geschwindigkeitsniveau anzustreben. Gefragt ist Offenheit gegenüber den neusten technischen, planerischen und gesellschaftlichen Entwicklungen und Möglichkeiten sowie eine hohe verkehrliche Qualität.

Trotz hohem Zeitdruck, der Baubeginn ist im Jahr 2014 vorgesehen, soll durch ein geeignetes Vorgehen eine angemessene Partizipation mit klaren Regeln sichergestellt werden.

Der Eigerplatz ist einer der komplexesten Verkehrsknoten in der Stadt Bern. Den Namen Platz verdient er eigentlich nicht. Hier enden mehrere Strassen des Basisnetzes und Quartierstrassen. Die zukünftige Tramlinie 10 wird den Platz queren und hier auch eine Haltestelle aufweisen. Auf dem Eigerplatz endet die Buslinie 28. Über die Erschliessung des Weissenbühls durch Tram oder Bus ist noch nicht entschieden. Das Tram- und Busdepot am Eigerplatz bedingt betriebliche Randbedingungen und Verbindungen, so u. a. Betriebsgleise. Viele Velofahrende und FussgängerInnen benützen den Eigerplatz in der einen oder andern Form. Gewährleistet sein muss auch die Anlieferung der angrenzenden Geschäfte und Betriebe. Der „Eigerplatz“ trennt die primär auf der westlichen Seite angeordneten Wohnnutzungen von den östlich des Platzes angesiedelten zentralen Nutzungen. Dies führt zu starken, die Achsen des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs querenden Fussgängerbeziehungen.

Auf Grund der sehr anspruchsvollen und komplexen Aufgabenstellung soll die Lösung und das Bearbeitungsteam in zwei Schritten (erster Schritt: Ideenwettbewerb, anschliessend zweiter Schritt: Studienauftrag) gefunden werden.

Der vorliegende Bericht beinhaltet die Beurteilung des Preisgerichtes im Ideenwettbewerb und enthält die Empfehlungen für den nachgeschalteten Studienauftrag.

1.2 Ziele

(Auszug aus dem Wettbewerbsprogramm vom 22. Juli 2009)

Der Eigerplatz soll zu einem identitätsstiftenden Ort unter Einbezug der lokalen Qualitäten als Stadtteilzentrum aufgewertet werden. Die anstehenden Veränderungen durch die neue Tramlinie sollen als Impuls genutzt werden, um das Potential des Ortes auszuschöpfen. Die vielfältigen Ansprüche bezüglich Stadtraum, attraktiven Nutzungsmöglichkeiten und den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden entsprechenden Anlagen sind mit einem gesamtheitlichen Ansatz aufeinander abzustimmen.

Projektziele	Inhaltliche Ziele	Erarbeiten eines zukunftsfähigen und wegweisenden Projektvorschlages für die Verkehrsführung, die Verkehrsabwicklung und die städtebauliche Aufwertung des Eigerplatzes.
	Politische Ziele	Transparente Projektentwicklung in einem angemessenen partizipativen Prozess. Mit dem Wettbewerb soll sichergestellt werden, dass mit möglichst hoher Sicherheit die richtige Lösung gewählt wird. Durch den Einbezug der Fach- und Amtsstellen, der Interessengruppen und der Bevölkerung sollen deren Anliegen soweit möglich in das Projekt integriert sowie Verständnis und gute Voraussetzungen für eine breite Akzeptanzbasis geschaffen werden.
	Umsetzung	Die wesentlichen konzeptprägenden Elemente müssen auf öffentlichem Grund umsetzbar sein.
	Finanzziele	Eine erste Kostenermittlung dient der Kostenaufteilung unter den Partnern und deren Finanzplanungen für die nächste Phase.

Erarbeitung Projekt	Fachliche Ziele	Ermitteln des Bearbeitungsteams mit den Aufgaben, das Projekt fachlich zu entwickeln, interdisziplinär und partizipativ zu arbeiten und das Projekt zur Auflage zu bringen.
	Verfahrensziele	Aus den beiden ersten Schritten soll ein Vorschlag hervorgehen, der anschliessend rasch zum Vorprojekt gebracht und betreffend Finanzierung dem Bund eingereicht werden kann.

Meilensteine	Terminliche Ziele	Schritt 1:	Start im August 2009 Abschluss im November 2009
		Schritt 2:	Start im Januar 2010 Abschluss im Mai/Juni 2010
		Schritt 3:	Vorprojekt bis Ende November 2010
		Baubeginn:	2014

1.3 Wettbewerbsaufgabe

Für die neue Tramlinie und den übrigen Verkehr wird eine zukunftsweisende Lösung mit einer möglichst hohen Aufenthaltsqualität gesucht. Erwartet werden kreative und zukunftsweisende Vorschläge, die auf einer gesamtheitlichen Betrachtung von Städtebau, Verkehr, Gestaltung und wirtschaftlichen Nutzungen sowie Quartierschutz aufbauen. Die heute stark verkehrsorientierte Platzgestaltung und -nutzung soll durch eine neue Qualität für alle Benutzerinnen und Benutzer und durch einen vielfältig nutzbaren urbanen Raum abgelöst werden. Insbesondere sind dabei folgende Aufgaben zu lösen:

- Der fahrplangerechte Betrieb auf den Tram- und Buslinien ist zu gewährleisten. Sicherzustellen sind die betrieblichen Anforderungen des Depots.
- Zu schaffen sind Freiräume für den Fuss- und Veloverkehr, wobei den Querungsverhältnissen besondere Beachtung zu schenken ist.
- Vermeiden des Ausweichens des Autoverkehrs in die Wohnquartiere.
- Die Aufenthaltsqualität ist zu verbessern und vielfältige flexible Nutzungen sind zu ermöglichen. Bei der Gestaltung des Aussenraumes zu berücksichtigen sind dabei die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen.
- Dem Ort ist eine neue und prägnante Gestaltung zu verleihen, wobei dessen Charakter sich einerseits eigenständig darzustellen hat und andererseits die heute unterschiedlichen Raumsequenzen des Platzes in Bezug gebracht werden sollen.
- Die Übergänge des Platzraums in die angrenzenden Strassen sind klar zu definieren und darzustellen.
- Die gestalterische Aufwertung des Eigerplatzes soll sowohl am Tag als auch in der Nacht zur Wirkung kommen.

Bezüglich der Aufgabenstellung im Detail wird auf das Wettbewerbsprogramm vom 22. Juli 2009 verwiesen.

1.4 Beurteilungskriterien

Kriterium	Aspekte
Qualität des Gesamtkonzeptes	Klarheit der Idee
	Innovationsstärke und Zukunftsorientierung
	Gesamtheitlichkeit der Lösung, Abstimmung von Städtebau, Verkehr und Gestaltung des öffentlichen Raumes
	Einbindung in das städtische Umfeld
	Berücksichtigung von Genderaspekten und Alltagstauglichkeit
Stadträumliche und gestalterische Qualität	Aufwertung des Platzes
	Freiraumgestaltung und Aufenthaltsqualität
	Leitidee der Beleuchtung
	Bezug zu angrenzenden Strassen-/Platzräumen
	Nutzungsmöglichkeiten der Flächen und Bezug zu den angrenzenden Gebäudenutzungen
Qualität der Verkehrslösung	Koexistenz und Verkehrssicherheit
	Verkehrstechnische Funktionsfähigkeit für alle Verkehrsteilnehmende
	Betriebskonzept öV/MIV/LV
	Kohärenz Langsamverkehr
	Quartierschutz (kein Ausweichverkehr in die Wohnquartiere)
	Zu- und Wegfahrten, Anlieferung
	Flexibilität bezüglich neuer Randbedingungen
Realisierung	Konzeptprägende Elemente auf öffentlichem Grund
	Einfachheit der technischen Umsetzung
Wirtschaftlichkeit	Generelle Kosten – Wirksamkeitsbeurteilung (Investitionen sowie Betrieb und Unterhalt)

Die Kriterien gelten als gleichwertig.

2. Bestimmungen zum Wettbewerb

2.1 Auftraggeberin

Auftraggeberin ist die Planungsgemeinschaft Tram Region Bern, deren oberstes Organ die Behördendelegation ist, vertreten durch das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern.

2.2 Teilnehmende

Die Aufgabe richtet sich an interdisziplinär arbeitende Fachleute, welche die Bereiche Städtebau, Freiraumgestaltung, Verkehr inkl. lokales Verkehrsmanagement und Bauingenieurwesen qualifiziert abzudecken vermögen.

2.3 Preisgericht

FachpreisrichterInnen

Uli Huber	Architekt BSA SIA SWB	Bern (Präsident)
Marie-Noëlle Adolph	Landschaftsarchitektin FH BSLA	Meilen
Jürg Dietiker	MAE, Verkehrs- und Raumplaner, Prof. FH Winterthur, SVI	Brugg
Pius Flury	dipl. Architekt ETH SIA	Solothurn
Thomas Ruff	dipl. Ing., Betriebsleiter Freiburger Verkehrs AG	Freiburg im Breisgau
Patricia Wenk	dipl. Ingenieurin FH Raumplanung, FSU Reg. A, dipl. Mediatorin SDM	Rapperswil-Jona
Hugo Staub	Raumplaner ETH NDS SVI	Stadt Bern, Verkehrsplanung
Christian Wiesmann	dipl. Arch ETH SIA FSU	Stadt Bern, Stadtplanung

SachpreisrichterInnen

Regula Rytz	Gemeinderätin Stadt Bern	Direktion Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün
Wolf-Dieter Deuschle	Kanton Bern, Amt für öffentlichen Verkehr	Verkehr
René Schmied	BERNMOBIL	Verkehr
Thomas Lüthi	Quartiervertreter	QM3 Quartiermitwirkung Stadtteil III
Andreas Reusser	Anwohner und Gastwirt am Eigerplatz	AnwohnerInnen und Gewerbetreibende

Ersatz

Sergio Rizzoli	dipl. Ing. EPFL, Verkehrsingenieur SVI	BERNMOBIL
Joachim Rutz	dipl. Umwelting. ETH	TBF
Reto Zurbuchen	dipl. Baumeister, NDS	Stadt Bern, Tiefbauamt

2.4 Art des Verfahrens

Ideenwettbewerb (anonym) im offenen Verfahren. Massgebend sind das Gesetz vom 11. Juni 2002 und die Verordnung vom 16. Oktober 2002 über das öffentliche Beschaffungswesen des Kantons Bern. Im Weiteren gilt die Ordnung für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe SIA 142, Ausgabe 1998, subsidiär.

2.5 Preissumme

Für Preise und Ankäufe stehen dem Preisgericht CHF 150'000.00 inkl. Mehrwertsteuer zur Verfügung. Ausgerichtet werden 4 bis 6 Preise.

2.6 Weiterbearbeitung

In einer nächsten Phase sollen die drei bis vier erstplatzierten Vorschläge in einem Studienauftrag weiter entwickelt werden (Ordnung für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe SIA 142, Ausgabe 1998).

Das Preisgericht kann ein angekauftes Projekt zur Weiterbearbeitung empfehlen, vorausgesetzt dass es auf den ersten Rang gesetzt wird und die Empfehlung einstimmig erfolgt.

2.7 Ausstellung

Die Wettbewerbsarbeiten sind vom 16. bis zum 26. November 2009 im Gebäude der Stadtbauten Bern an der Schwarztorstrasse 71 öffentlich ausgestellt. Die Ausstellung ist werktags, mit Ausnahme des letzten Tages, von 17 Uhr bis 20 Uhr sowie am Samstag und Sonntag von 10 Uhr bis 13 Uhr und am 26. November von 15 Uhr bis 17 Uhr geöffnet. Der Eintritt ist frei.

3. Vorprüfung

3.1 Eingereichte Projekte

Die nachstehenden 16 Projekte wurden termingerecht eingereicht:

Projekt 1	COLLIER
Projekt 2	Fächerwelten
Projekt 3	CHIARA
Projekt 4	ume eggä
Projekt 5	DREIger
Projekt 6	2:47:33
Projekt 7	EIGERTRAM
Projekt 8	für dich und mich
Projekt 9	EIGER
Projekt 10	RONDA
Projekt 11	DEREIGERPLATZ
Projekt 12	promunturium
Projekt 13	mönch
Projekt 16	Flickenteppich
Projekt 14	"...." (kein Kennwort)
Projekt 15	stadtteilpuzzle

Die Projekte Nr. 14 und 15 wurden nicht anonym eingereicht. Das Projekt Nr. 14 weist zudem kein Kennwort auf.

3.2 Ablauf

Alle eingereichten Projekte wurden einer wertungsfreien, formellen und technischen Vorprüfung unterzogen.

Infolge Verhinderung konnten Bernard Koller, TBF Gesamtprojektleitung, und Urs Lüthi, Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (AöV), nicht an der Vorprüfung mitwirken. Seitens der Auftraggeberin hat Thomas Gisi die Aufgaben von Urs Lüthi übernommen.

Die Eingangskontrolle wurde durch Thomas Gisi und die Vollständigkeitsprüfung durch Mirjam Bieri (TBF), Selina Holzemer (TBF), Thomas Gisi (AöV) und Fritz Kobi (Wettbewerbsbegleitung) durchgeführt.

Die Prüfung der Übereinstimmung mit den im Wettbewerbsprogramm gestellten Anforderungen und Randbedingungen erfolgte durch folgende Expertinnen und Experten:

Daniel Baerlocher	Externer Beauftragter für das Verkehrsmanagement Tram Region Bern
Jukka Etter	Stadt Bern, Verkehrsplanung
Cornelia Graber	Stadt Bern, Stadtgärtnerei
Adrian Guggisberg	Stadt Bern, Tiefbauamt
Nadine Heller	Stadt Bern, Fachstelle Gestaltung öffentlicher Raum
Thomas Ledergerber	BERNMOBIL
Hanspeter Liechti	Kubik 3, Gestaltung öffentlicher Raum
Laszlo Litzko	Stadt Bern, Stadtplanungsamt
Roland Pfeiffer	Stadt Bern, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr
Henry Schmidt	BERNMOBIL

Die Ergebnisse der Vorprüfung sind im Vorprüfungsbericht vom 06. November 2009 zusammengestellt. Dieser wurde den Mitgliedern des Preisgerichtes zu Beginn des ersten Jurytages abgegeben.

3.3 Ergebnisse

Die Vorprüfung hat zu nachstehenden Ergebnissen geführt:

Formelle Vorprüfung

- Beim Projekt Nr. 4 "ume eggä" fehlt die Situation M1:500.
- Beim Projekt Nr. 12 "promunturium" wurden mit den Unterlagen zum Betriebskonzept und den Schnitten gegenüber der Vorgabe bezüglich Format und Umfang zusätzliche Unterlagen abgegeben, die nicht weggehängt werden können.
- Das Projekt Nr. 14 "...." (kein Kennwort) wurde ohne Kennwort und nicht anonym eingereicht. Die Adresstikette und das Verfassendencouvert sind mit einer Adresse versehen. Nicht eruierbar ist das Datum der Übergabe an die Post.
- Das Projekt Nr. 15 "stadtteilpuzzle" wurde nicht anonym eingereicht. Die Planrolle ist mit einer Adresse auf dem Frachtschein versehen. Das Datum der Übergabe an die Post ist handschriftlich durch den Absender in einer Rubrik auf der Adresstikette eingetragen.
- Beim Projekt Nr. 16 war die CD aussen auf der Planrolle aufgeklebt.
- In mehreren Projekten sind die Vorgaben betreffend den Fotomontagen nicht wörtlich eingehalten, indem Zeichnungen oder andere Visualisierungen abgegeben wurden.

Materielle Vorprüfung

- In den Bereichen Städtebau, Grünplanung und öffentlicher Verkehr haben die meisten Verfassenden die Vorgaben weitgehend erfüllt oder die festgestellten Schwachstellen werden als noch korrigierbar beurteilt. Je ein Projekt weist Ansätze auf, welche die Experten als kaum korrigierbar bezeichnen.
- Beim motorisierten Verkehr weisen einige Projekte Mängel vor allem bezüglich Verarbeitung des anfallenden Verkehrs auf, die im weiteren Planungsverlauf nicht korrigiert werden können. Sobald der anfallende Verkehr nicht verarbeitet werden kann, erfolgt ein Ausweichen in die Wohnquartiere, was gemäss Aufgabenstellung unzulässig ist.
- Die Lösungsfindung für den Veloverkehr ist angesichts der komplexen Gleisführung im Bereich der Kreuzung Schwarzenburgstrasse/Seftigenstrasse/Eigerstrasse/Zieglerstrasse, der Knotenform und der Wunschlinien der Velofahrenden sehr schwierig. In

diesem Bereich schlägt eine Mehrzahl von Projekten Lösungen vor, die zwingend überarbeitet werden müssen. Bei annähernd der Hälfte der Vorschläge erachten die Experten die Korrigierbarkeit als sehr problematisch resp. nicht gegeben.

4. Beurteilung durch das Preisgericht

Das vollzählige Preisgericht versammelte sich am 09. und 10. November 2009 zur Beurteilung der eingereichten Projekte.

4.1 Entscheide auf Grund der Vorprüfung

Das Preisgericht nimmt Kenntnis von den Ergebnissen der Vorprüfung. Nach dem kommentierten Orientierungsrundgang mit wertneutralem Vorstellen der Projekte und den Anträgen aus der Vorprüfung beschliesst das Preisgericht einstimmig:

- Die Projekte Nr. 14 und 15 verstossen grundsätzlich gegen das Prinzip der Anonymität (Nr. 14: Adresse auf Adresszettel und Verfassendencouvert und Fehlen eines Kennwortes/Nr. 15: Adresse auf Frachtbrief auf der Verpackung). Vor der Öffnung der Verfassendencouverts kann nicht geprüft werden, ob die Adressen mit jenen der Verfassenden übereinstimmt. Nach Abschluss der Vorprüfung hat F. Kobi mit dem sie Kontakt aufgenommen. Ausländische Poststellen verlangen z. T. aus zolltechnischen Gründen die Absenderadresse inkl. weitere Deklarationen auf der Verpackung. Nach sie muss der Anonymität gemäss Begriffsumschreibung in der sie 142, Seite 4, Rechnung getragen werden. Im Hinblick auf die Jurysitzung ist die konsequente Trennung zwischen der Kenntnis des Lösungsvorschlages einerseits und deren Verfassenden andererseits sicherzustellen. Dafür muss die Wettbewerbsbegleitung sorgen.

Die Jury stellt fest, dass dies erfolgt ist. Das Herstellen einer Verbindung zwischen den Verfassenden und dem Projekt ist ihr nicht möglich. Die Jury hat keinen Zugriff zu den Verpackungen. Kenntnis von den betreffenden Adressen haben lediglich die mit der Durchführung der formellen Vorprüfung beauftragten Personen.

Das Gewährleisten der Anonymität für die Jury gemäss sie 142 "Begriffe" → "Anonymität" hat die Wettbewerbsbegleitung sichergestellt. Die beiden Projekte 14 und 15 werden deshalb nicht von der Beurteilung und Preiserteilung ausgeschlossen.

- Das Projekt Nr. 4 "ume eggä" wird trotz des Fehlens der verlangten Situation im M1:500 zur Beurteilung und Preiserteilung zugelassen. Die Verfassenden konnten sich keinen Vorteil verschaffen.
- Das Projekt Nr. 12 "promunturium" wird trotz geringfügigem Verstoss gegen die Vorgabe bezüglich Umfang und Format der abzugebenden Unterlagen zur Beurteilung und Preiserteilung zugelassen.
- Das Projekt 16 "Flickenteppich" mit der aufgeklebten CD wird zur Beurteilung und Preiserteilung zugelassen. Für die Beachtung der Anonymität gemäss Begriffsbestimmung hat die Wettbewerbsbegleitung gesorgt.
- Alle übrigen Projekte sind zur Beurteilung und zur Preiserteilung zugelassen.

4.2 Beurteilung

Erster Rundgang

Nach dem Einlesen in die Projekte in vier fachlich gemischten Gruppen und dem kommentierten Vorstellen der Projekte im Plenum inkl. Diskussion werden alle Projekte anhand ihres Potentials diskutiert. Das Preisgericht beschliesst einstimmig, die folgenden Projekte, welche zu wenig Potential aufweisen, von der weiteren Beurteilung auszuschliessen:

Projekt Nr. 4 ume eggä

Projekt Nr. 6 2:47:33

Projekt Nr. 10 RONDA

Projekt Nr. 14 "...." (kein Kennwort)

Projekt Nr. 16 Flickenteppich

Zweiter Rundgang

Im zweiten Rundgang werden einstimmig die folgenden Projekte ausgeschlossen, welche – trotz Qualitäten in einzelnen Teilbereichen – als gesamtheitliches Konzept städtebaulich, gestalterisch, verkehrlich und/oder nutzungsmässig als zu wenig tragfähig beurteilt werden:

Projekt Nr. 1 COLLIER

Die städtebaulich ansprechende Leitidee der Aufreihung verschiedener Plätze im Collier geht auf dem Weg leider etwas verloren, weil das verbindende Element fehlt. Städtebaulich werden die Qualitäten des Ortes nicht genutzt. Den guten Ansätzen beim öffentlichen Verkehr stehen beim motorisierten Individualverkehr und Langsamverkehr keine entsprechenden Vorschläge gegenüber.

Projekt Nr. 2 Fächerwelten

Der Mittelbereich auf der Zieglerstrasse ist funktional interessant. Städtebaulich zeichnet er jedoch diese Achse gegenüber den anderen Achsen zu stark. Der Vorschlag für die Kreuzung Schwarzenburg-/Seftigen-/Eiger-/Zieglerstrasse zeigt Lösungsansätze für einzelne Beziehungen, welche jedoch Widersprüche erzeugen und bezüglich Gesamtverkehr nicht überzeugen.

Projekt Nr. 5 DREIger

Die Ausgestaltung des Kreisels ist ein verkehrlich und wirtschaftlich interessanter Vorschlag. Unter Berücksichtigung der untergeordneten Nutzungen auf der Westseite nicht zu überzeugen vermag dagegen die Begegnungszone. Zudem wirkt die Baumreihe bei den Haltestellen trennend und widerspricht der Idee der Begegnungszone. Die Lage der Haltestellen ist gut gewählt und die Vorschläge zur Aufwertung des Hochhauses sind sinnvoll.

Projekt Nr. 8 für dich und mich

Aufgezeigt wird ein interessanter Vorschlag für das Umsetzen des Netzsystems Einbahn gemäss Quartier- und Teilverkehrsplan MIV Stadtteil III. Offen ist jedoch die Kompatibilität mit dem heutigen System. Die Anordnung einer Serie von unterschiedlich genutzten Dreiecksräumen ist nachvollziehbar. Durch deren erhöhte Lage gegenüber der Umgebung wird die Durchlässigkeit des Raumes jedoch beeinträchtigt, insbesondere auch für Gehbehinderte.

Projekt Nr. 11 DEREIGERPLATZ

Das Verlegen der Tramhaltestelle an die Belpstrasse ist ein interessanter Vorschlag. Die gestalterischen Möglichkeiten des dadurch entstehenden Raumes werden jedoch nicht ausgeschöpft. Die vorgeschlagene Lösung eines überwachsenen Gerüsts auf dem "Neuen Platz" ist überinstrumentiert. Der Kreisel würde mit seiner unübersichtlichen Verkehrsführung die Verkehrsteilnehmenden vor grosse Schwierigkeiten stellen.

Projekt Nr. 13 mönch

Die Baumdächer sind an gewissen Orten gelungene räumliche Ergänzungselemente, an anderen jedoch nicht möglich oder eher zufällig. Der durchgehend einheitliche Belag lässt die Idee einer Begegnungszone erkennen. Unter Berücksichtigung der untergeordneten Nutzungen auf der Westseite der Zieglerstrasse vermag diese jedoch nicht zu überzeugen.

Beschreibung der Projekte

In der engeren Wahl verbleiben somit die Projekte Nr. 3, 7, 9, 12 und 15. In fachorientierten Gruppen erfolgen die Vertiefung in die Vorschläge, die Beschreibung und das Zusammenführen der Fachbeurteilungen. Anschliessend werden die Beschriebe im Plenum vor den Projekten eingehend diskutiert und bereinigt.

Kontrollrundgang

Bevor das Preisgericht über die Rangierung befindet, wird ein Kontrollrundgang durchgeführt. Nach nochmaliger Diskussion werden die bisherigen Beschlüsse bestätigt.

4.3 Rangierung und Zusprechung der Preise

Das Preisgericht legt folgende Rangierung und Preiszuteilung fest:

Rangierung	Projekt Nr.	Projektname	Preissumme	
1. Rang	7	EIGERTRAM	CHF	40'000.00
2. Rang	15	stadtteilpuzzle	CHF	35'000.00
3. Rang	12	promunturium	CHF	34'000.00
4. Rang	3	CHIARA	CHF	25'000.00
5. Rang	9	EIGER	CHF	16'000.00

5. Dank, Erkenntnisse und Empfehlungen für die Weiterbearbeitung

5.1 Würdigung

Mit dem Ideenwettbewerb wurden für den Eigerplatz kreative und zukunftsweisende Vorschläge gesucht, die auf einer gesamtheitlichen Betrachtung von Städtebau, Verkehr, Gestaltung und wirtschaftlichen Nutzungen sowie Quartierschutz aufbauen. Bezüglich des Letzteren zu vermeiden ist insbesondere Ausweichverkehr auf den Quartierstrassen. Alle Handlungsspielräume sollen dabei aktiv, ideenreich, interdisziplinär und weitblickend genutzt werden.

Die eingereichten Projektvorschläge zeichnen sich durch das fundierte Auseinandersetzen mit der Aufgabenstellung einerseits und dem Ort "Eigerplatz" andererseits aus. Das hohe Niveau und die unterschiedlichen Lösungsansätze erlaubten der Jury eine eingehende und qualifizierte Beurteilung.

Das Preisgericht und die Auftraggeber danken deshalb allen Teams und Teilnehmenden für ihr grosses Engagement, die intensive Arbeit und den mit ihrem Projekt geleisteten Beitrag zur Lösungsfindung.

5.2 Weiterbearbeitung

Das Preisgericht empfiehlt, die folgenden im ersten bis vierten Rang liegenden Projekte in Form von Studienaufträgen weiter zu bearbeiten.

Projekt Nr.	7	EIGERTRAM
Projekt Nr.	15	stadtteilpuzzle
Projekt Nr.	12	promunturium
Projekt Nr.	3	CHIARA

Die Verfügung über den Zuschlag und die Auftragserteilung erfolgt schriftlich durch das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern.

5.3 Erkenntnisse der Jury

- Jedes der fünf rangierten Projekte ist ein Gewinn für das Quartier und leistet einen Beitrag zu dessen Aufwertung
- Die Schliessung der Belpstrasse zwischen dem Philosophenweg und der Zieglerstrasse für den Autoverkehr ist Teil aller als zukunftsorientiert beurteilten Lösungen, vor allem wegen dem höheren Gestaltungspotential. Erforderlich ist jedoch die Verlagerung des Verkehrs auf Alternativrouten.
- Der Eigerplatz wird durch starke Randbedingungen definiert. Trotz der erheblichen Öffnung waren den Teams beim Erarbeiten ganz neuer und umsetzbarer Lösungsvorschläge Grenzen gesetzt.
- Die eingereichten Vorschläge haben Bestehendes bestätigt, so z. B. die Lage der Tram-Haltestelle. Vorschläge mit einer Verschiebung vermochten nicht zu überzeugen. Ebenfalls bestätigt wurde die Langsamverkehrsachse Tschannerstrasse–Mühlemattstrasse.

- Eine signifikante Mehrheit der Projekte führt den öffentlichen Verkehr in Seitenlage im Eigentrassee im östlichen Bereich des Platzes.
- Für den Knoten Schwarzenburg-/Seftigen-/Eiger-/Zieglerstrasse werden sowohl LSA-gesteuerte Kreuzungen als auch Kreisellösungen aufgezeigt. Bei Letzteren müssen die Tramdurchfahrten allerdings ebenfalls LSA-gesteuert werden.
- Das Ziel einer durchgehenden Gestaltung des Eigerplatzes von Fassade zu Fassade kann und muss in dieser absoluten Form nicht erreicht werden. Eine gewisse Trennwirkung der Strasse verbleibt. Die Nutzungen auf der westlichen Seite der Zieglerstrasse sind zudem zu wenig intensiv und vielfältig.
- Die verschiedenen kleinen Plätze weisen Potential für eine Aufwertung auf. Zum Zusammenbinden zu einem Ganzen braucht es jedoch mehr als abstrakt-formalistische Vorschläge.
- Sehr positiv ist die Öffnung des Hochhauses auf den Platz hin und der Ersatz der bestehenden Mauer durch eine Treppe.
- Grosses Aufwertungspotential weist der Platz vor der Post auf.

5.4 Empfehlungen der Jury

- Die Aufenthaltsqualität am Eigerplatz ist nach wie vor stark durch die Dominanz des Verkehrs geprägt. In der Weiterbearbeitung muss diese reduziert werden.
- Die wesensgerechte Betriebsabwicklung des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen und in Einklang zu bringen mit den weiteren Anliegen ist eine der grossen zwingenden Herausforderungen in der Weiterbearbeitung der Projekte.
- Die Aufwärtskompatibilität mit der Option Netzsystem Einbahn gemäss Quartier- und Teilverkehrsplan MIV Stadtteil III muss bei einer Schliessung der Belpstrasse zwischen Philosophenweg und Zieglerstrasse für den Autoverkehr in der Weiterbearbeitung nicht nachgewiesen werden.
- Bei einer Sperrung der Belpstrasse im südlichen Teil sind die Alternativrouten des Autoverkehrs und die Auswirkungen aufzuzeigen.
- In der Weiterbearbeitung ist die Verlängerung der Haltestellen von 45 m auf 65 m (Doppelhaltestelle Tram und Bus) zu prüfen.
- Die Wunschlinien der FussgängerInnen und die Vorgaben des behindertengerechten Bauens sind zu beachten.
- Die Führung des Veloverkehrs muss bezüglich der Konflikte mit den Tramgleisen gelöst werden.
- In den Mischflächen Tram/Langsamverkehr ist für den Langsamverkehr eine hohe Sicherheit zu gewährleisten.
- Die Trennwirkung der Hauptachsen, insbesondere der Zieglerstrasse, ist punktuell wo dies sinnvoll ist zu reduzieren.

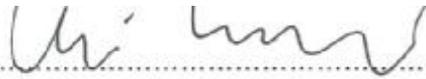
- Aufzuzeigen ist auch die Gestaltung und Aufwertung der "Parallelstrassen" wie z. B. der Mühlemattstrasse.
- Für die Weiterbearbeitung sind die Teams bei der Wahl der Projektelemente wie z. B. Kreisel oder Kreuzung, frei und nicht an ihren Vorschlag gebunden.
- Die Wunschlinien der FussgängerInnen und die Vorgaben des behindertengerechten Bauens sind zu beachten.
- In der Weiterbearbeitung sind die Grundsätze der Genderbeurteilung (Iares) in den vier Bedürfnissen Mobilität, Orientierung, Sicherheit und Aufenthalt/Kommunikation zu berücksichtigen. Ein entsprechendes Grundlagenpapier als Unterlage für den Studienauftrag liegt dem Preisgericht bereits vor.

Abschliessend sei auf die nachfolgenden Projektbeurteilungen hingewiesen.

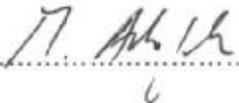
6. Genehmigung

Genehmigt durch das Preisgericht am 10. November 2009:

Uli Huber



Marie-Noëlle Adolph



Jürg Dietiker



Pius Flury



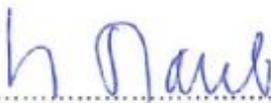
Thomas Ruff



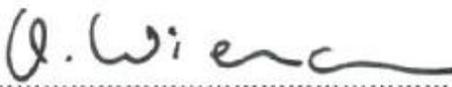
Patricia Wenk



Hugo Staub



Christian Wiesmann



Regula Rytz



Wolf-Dieter Deuschle



René Schmied



Thomas Lüthi

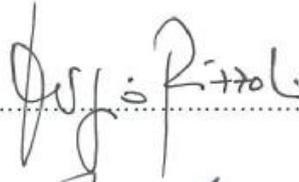


Andreas Reusser

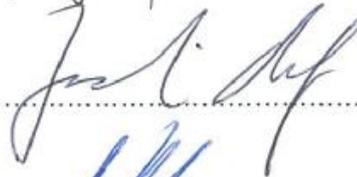


Ersatzpreisrichter:

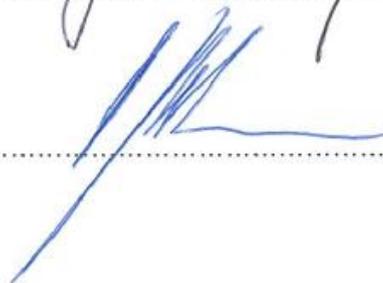
Sergio Rizzoli



Joachim Rutz



Reto Zurbuchen



7. ProjektverfasserInnen

Nach der Berichtsgenehmigung werden die Couverts der Projektverfasserinnen geöffnet.

Rangierte Projekte

Das Preisgericht legt folgende Rangierung und Preiszuteilung fest:

Rang	Nr.	Kennwort	Federführendes Büro	Preissumme
1. Preis	Nr. 7	EIGERTRAM	B+S AG Bern	CHF 40'000.00
2. Preis	Nr. 15	stadtteilpuzzle	bauchplan landschaftsarchitektur und urbanismus München	CHF 35'000.00
3. Preis	Nr. 12	promunturium	Hager Landschaftsarchitektur AG Zürich	CHF 34'000.00
4. Preis	Nr. 3	CHIARA	R+R, Burger und Partner AG Bern	CHF 25'000.00
5. Preis	Nr. 9	EIGER	ARGE Zeltner Ingenieure – bbz landschaftsarchitekten Belp	CHF 16'000.00

Für die übrigen Projekte und die VerfasserInnen sei auf die Projektdokumentation im Anhang verwiesen.

Anhang: Projektdokumentation

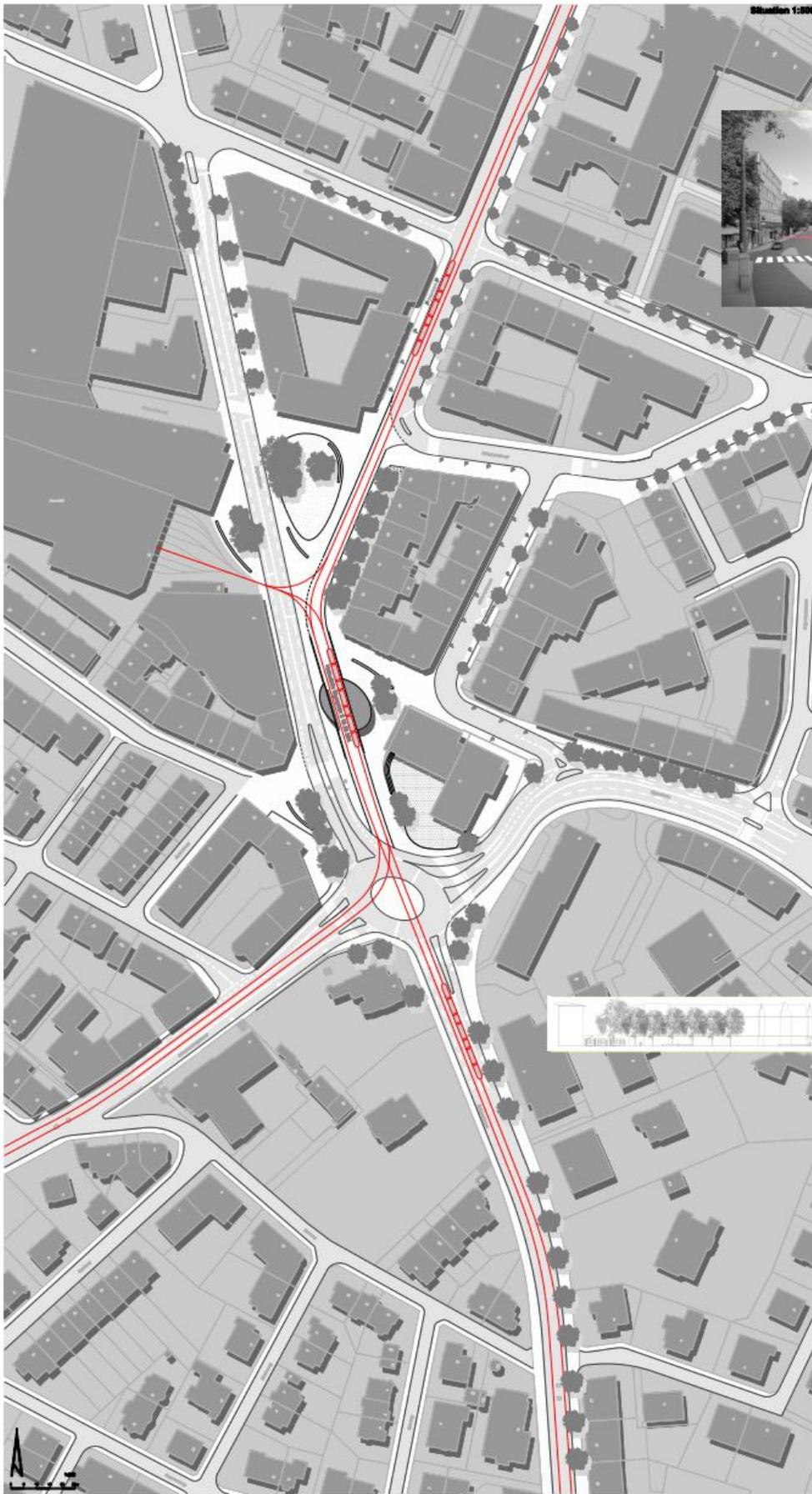
1. Rang	CHF: 40'000.-
Projekt Nr.	7
Kennwort	EIGERTRAM
Federführung	B+S AG
Projektleiter	Walter Schaufelberger
Adresse	Muristrasse 60, 3000 Bern 31
Mitarbeitende	Verkehr: Walter Schaufelberger Verkehr: Matthias von Moos Verkehrsmodell: Johannes Liesch Strassenraum: Urs Dubach Verkehr: Ruedi Lanz Verkehr
Beigezogene Spezialisten	Landschaftsarchitektur: Daniel Moeri, Moeri+Partner AG, Bern Städtebau: Claude Rykart, Rykart Architekten, Gümligen Städtebau: Stefan Rüfenacht, Rykart Architekten, Gümligen

Beschreibung des Projektes

Die einzelnen Platzsegmente sind zu einem mit einer einheitlichen Möblierung und Formensprache versehenen Platz auf der östlichen Seite zusammengebunden. Vorgesehen ist eine Ergänzung der bestehenden Bepflanzung. Im Bereich vor dem Direktionsgebäude von BERNMOBIL ist die zentrale Haltestelle für Tram und Bus in den Platz integriert. Der Platzbereich vor der Post wird dagegen als Aufenthaltsbereich ausgestaltet.

Die Autos verkehren gebündelt und zwar auf den Achsen Schwarzenburg-, Seftigen-, Eiger- und Zieglerstrasse. Nicht mehr benötigte Strassenstrecken werden zurückgebaut, so die Belpstrasse zwischen dem Philosophenweg und der Zieglerstrasse. Der Knoten Schwarzenburg-/Seftigen-/Eiger-/Zieglerstrasse wird als Kreisell betrieben. Auf den Zufahrten zum Eigerplatz sind das Tram und der Autoverkehr entflechtet. Mittelinseln erleichtern den FussgängerInnen das Queren der Strassen ohne Lichtsignalanlage. Für die Velofahrenden sind Radstreifen vorgesehen.

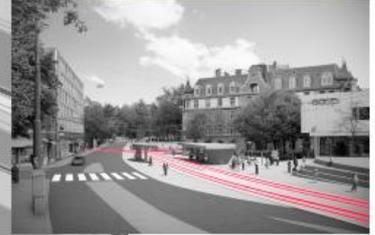
Das Hochhaus wird gegen den Platz hin geöffnet und der Vorplatz abgetreppt. Die bestehenden Bäume werden durch Neupflanzungen ergänzt.



Situation 1:2000

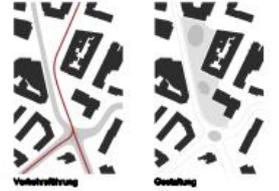
Wettbewerb Eigerplatz 2000 EIGERTRAM

Leitidee
 Ein Tram-Busbetrieb ohne Behinderungen, eine kompakte aber funktionstüchtige Individualverkehrsanlage und großzügige Aufenthaltsbereiche. Innehalt: einer zusammenhängenden Platzfläche sind die Leitlinien unseres Entwurfes.



Strategie
 Die grosse Investition in die neue Tramlinie und das Ziel der nachhaltigen Aufwertung des Ortes verlangen klare Weichenstellungen.
 Der MVV wird auf den Hauptachsen gebündelt und die Tramlinie damit von grossen Konflikten verschont.
 Nicht notwendige Strassenführungen werden zurückgebaut und die Freiraumfragmente so zu einer zusammenhängenden und als Ganzes erlebten Platzfläche gefügt.
 Als grosszügige Freifläche mit umgebenden Geschäften, Tramhaltestellen und kompakten Verkehrsknoten am Hochhaus erhalten die Teilbereiche ihre spezifische Funktion.
 Nach der Entropfung schaffen wenige Leitlinien, Einbauten und Ersatzpflanzungen die gewünschte Ordnung, Ausrichtung und Stimmung.

Verkehr
 Im Knotenpunkt und Platzbereich werden TramBus und Individualverkehr entflochten. Der MVV wird auf den Hauptachsen mit minimaler Fläche konzentriert und am Hauptknoten über einen leistungsfähigen Kreislauf abgewickelt.
 Lichtsignalanlagen dienen nur bedarfsweise der ÖV-Prüfung (analog Bürgersteigkreislauf).
 Entlang der Hauptachsen gibt es für die Fussgänger Trottoirs, für den leichten Zweiradverkehr Velostreifen. Die für den Langsamverkehr wichtige Beziehung Tschamnerstrasse - Halterstele Eigerplatz - Mühlenterrasse wird attraktiver und sicher gestaltet (breite Überweg mit Mittelstreifen).
 Geschäfte mit grossem Warenumschlag weisen eine eigene Anlieferung mit Rampe auf Gehwächse mit geringem Warenumschlag liefern über den Strassenraum / Platz an.



Gestaltung und Städtebau
 Städtebaulich bildet der Eigerplatz den Übergang vom innerstädtischen Bebauungscharakter zur kompakten Punktbebauung des Westendquartiers. Er ist Schnittstelle zwischen gewerblicher Nutzung und Wohnen. Die platzdefinierenden Bebauungen sind in ihrer Form und Nutzung sehr heterogen.



Die Verkehrsenkung und Konzentration der MVV-Fläche erlaubt ein Zusammenrücken der heutigen Platzsegmente. Die Funktion als Stadtteilzentrum wird durch grosszügige und zusammenhängende Vorzonen gestärkt. Gestalterisch soll der Eigerplatz durch einheitliche Möblierung und Formensprache Prägnanz erfahren. Die Kleinbauten und Gestaltungselemente nehmen dabei bewusst nicht Bezug auf vorhandene Flächen- und Achsen des verankerten Platzes. Vielmehr benötigen die freien Formen innertrotz die unruhige Situation und vermeiden das Entstehen von abgeschlossenen Freiflächen. Mit der Aufhebung des Ansehens der Beipflanzung an die Zieglerstrasse entsteht im nördlichen Eigerplatz ein von Fassade zu Fassade reichender qualitätsvoller und benutzbarer Aufenthaltsbereich.
 Die bestehenden Bäume werden durch die Gestaltungsmaßnahmen hervorgehoben und durch Neupflanzungen in Form von Einzelbäumen und freien Baumgruppen ergänzt.



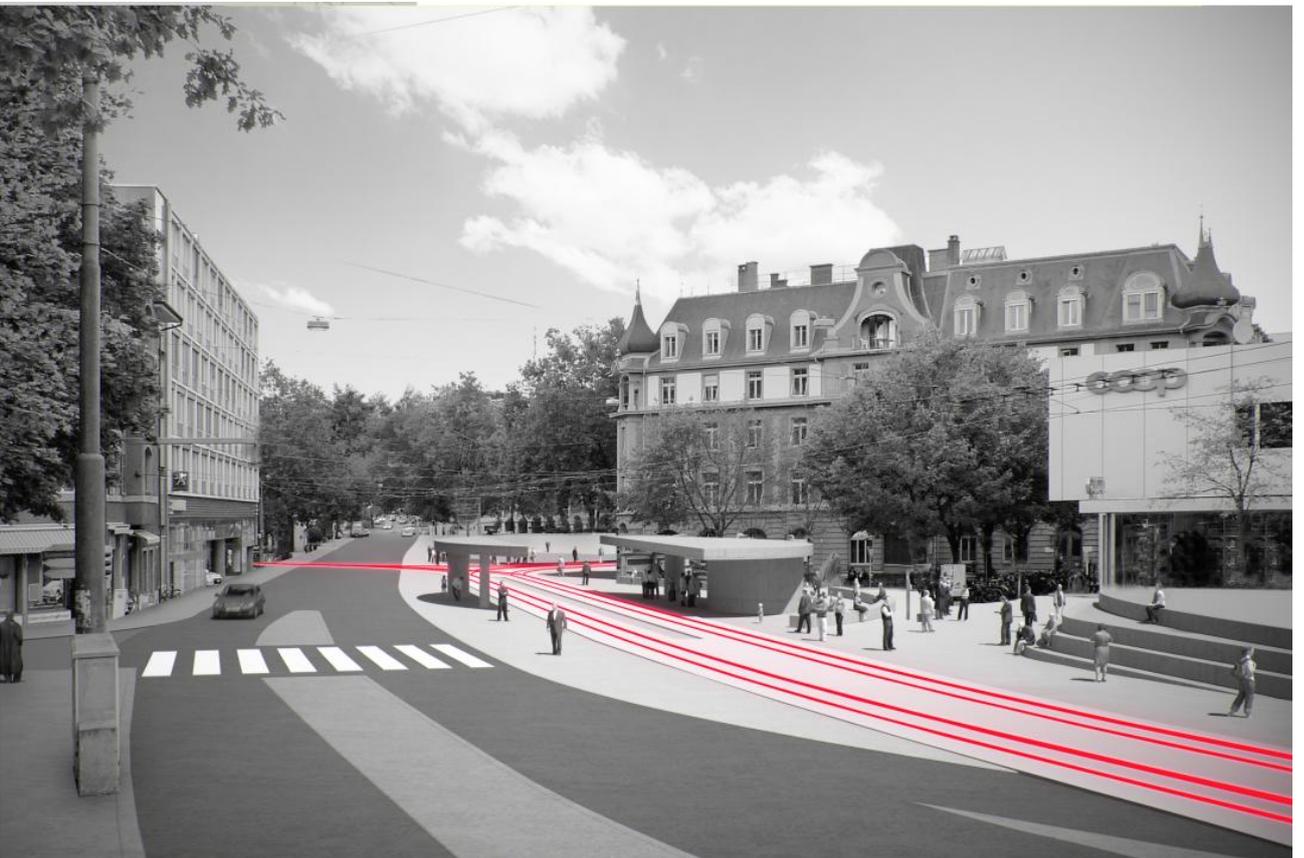
Der Platzraum soll als Ganzes erscheinen. Der feine Plattenabschluss entlang der Tramlinie und die Position von Kopf und Möblierung schaffen aber die sichere Lenkung der Verkehrsteilnehmer.

Beurteilung durch das Preisgericht

Insgesamt bestechen die Idee die grosszügig zusammenhängenden Platzflächen und die geschickte Organisation, hingegen fehlen starke Aussagen zur Stadtraumgestaltung und angestrebter Atmosphäre. Die Lage der Zieglerstrasse und das Verschieben des MIV nach Westen bringen sehr geschätzten Raumgewinn mit einem hohen städtebaulichen Potential. Die Tramhaltestelle ist betrieblich, funktional und städtebaulich gut platziert. Die architektonische Idee hingegen überzeugt nicht. Die Triologie von Platzgestaltung, Tramhäuschen und Verkehrsinsel wirkt eher gesucht und ist als Konzept kaum tragfähig. Auch die Positionierung und Ausgestaltung der Möblierung sind beliebig und wenig funktional. Das Baumkonzept hingegen ergänzt räumlich selbstverständlich den Bestand.

Das Projekt basiert auf einer klaren Trennung zwischen Fahrbereichen und Koexistenzflächen. Um den Letzteren vom öffentlichen Verkehr, den Fussgängern, den Velofahrenden und der Anlieferung gemeinsam genutzten Flächen genügend Raum zu geben, wird die Zieglerstrasse soweit möglich nach Westen verschoben. Dies ermöglicht die Konzipierung einer genügend langen Tramhaltestelle mit einem direkten Fussgängerübergang von der Tscharnerstrasse her. Die Leistungsfähigkeit für den Gesamtverkehr ist gegeben. Dazu tragen insbesondere das richtig angedachte Eigentrassee für das Tram in der Schwarzenburgstrasse sowie der Kreisel mit Bypass bei. Der Kreisel bringt auch für Velofahrende Verbesserungen, indem die Zahl der Konfliktstellen gegenüber einer Kreuzungslösung reduziert wird.

Das Projekt zeigt eine geschickt konzipierte städtebauliche und verkehrliche Gesamtlösung mit klar strukturierten Fahr- und Koexistenzbereichen, mit der die dem Ort innewohnende Komplexität der Verkehrssituation reduziert wird und die nötige Leistungsfähigkeit trotzdem gewährleistet bleibt.



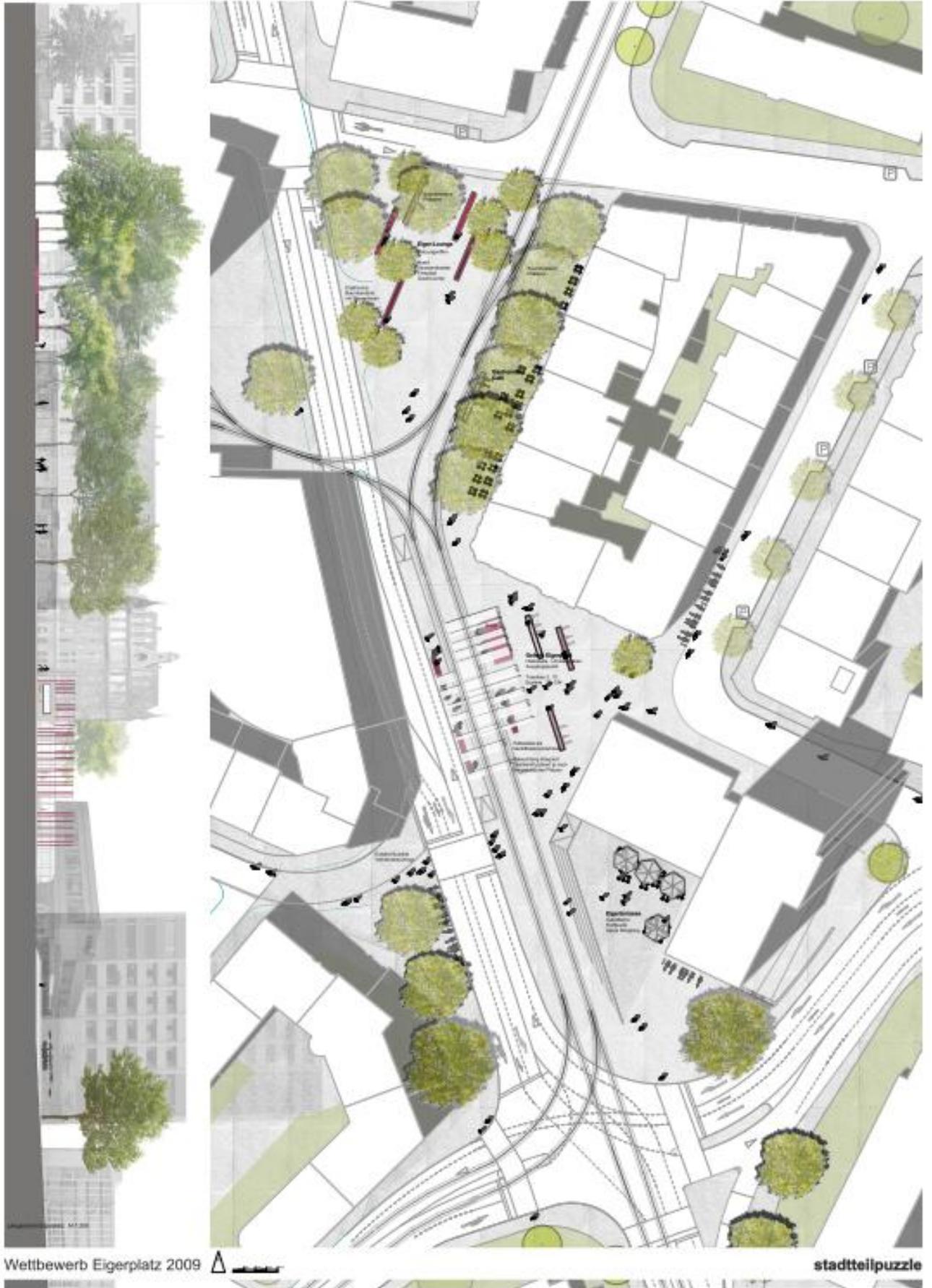
2. Rang	CHF: 35'000.-
Projekt Nr.	15
Kennwort	stadtteilpuzzle
Federführung	bauchplan landschaftsarchitektur- und urbanismus
Projektleiterin	Tina Roj
Adresse	Georgenstrasse 112, 80798 München, Deutschland
Mitarbeitende	Landschaftsarchitektur: Rupert Halbartschlager Landschaftsarchitektur: Ernst Körmer Landschaftsarchitektur: Ines Goldmann
Beigezogene Spezialisten	Verkehrsplanung: Michael Szeiler, Rosinak & Partner ZT GmbH, Wien Medienkunst: Yuji Oshima, Wien

Beschreibung des Projektes

Das Projekt betrachtet die Heterogenität des Eigerplatzes als Chance für eine identitätsstiftende Insel im Berner Stadtgefüge. Drei Abschnitte sind herausgearbeitet. Der nördliche Abschnitt, d. h. der Platz vor der Post, ist Aufenthaltsraum und Treffpunkt, das Wohnzimmer. Der mittlere Bereich umfasst die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, hier konzentrieren sich die FussgängerInnen und die Velofahrenden, mit dem Autoverkehr besteht Koexistenz. Im südlichen Teil trifft sich das turbulente (Auto)Verkehrstreiben.

Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs werden in Seitenlage im Bereich der heutigen Haltestellen angeordnet. Die Zieglerstrasse ist teilweise mit einem Mittelbereich versehen, der das Queren erleichtert. Der Knoten Schwarzenburg-/Seftigen-/Eiger-/Zieglerstrasse wird als Kreuzung ausgebildet. Im Bereich des Eigerplatzes ist das Tempo reduziert.

Im nördlichen Abschnitt spendet ein Baumdach Schatten. Im mittleren Bereich stellt die Haltestelle eine Art Gelenk dar. Das Hochhaus wird gegen den Platz hin geöffnet. Ein spezielles Lichtkonzept mit je nach Betriebsamkeit stärker oder schwächer pulsierenden Stelen setzt einen besonderen Akzent.



Beurteilung durch das Preisgericht

Den drei Abschnitten des Platzes sind klare Funktionen mit je eigener räumlicher und gestalterischer Ausprägung zugeordnet. Die nach Osten gelegte Fahrbahn der Zieglerstrasse und der einheitliche Bodenbelag schaffen eine räumlich zusammenhängende Platzabfolge. In der Mitte stellt die Tramhaltestelle einen skulpturartigen Akzent dar und kann damit einen Beitrag zur Identifikation des Ortes leisten. Der Entwurf für die Skulptur vermag jedoch gestalterisch, konstruktiv und funktional nicht ganz zu überzeugen.

Die Ausgestaltung des Knotens Schwarzenburg-/Seftigen-/Eiger-/Zieglerstrasse als vierarmige Kreuzung ist folgerichtig für das gewählte städtebauliche Konzept.

Das Projekt bietet bei den heutigen Belastungen eine genügende Leistungsfähigkeit für den MIV und eine verbesserte Betriebsabwicklung für den öffentlichen Verkehr. Als besondere Qualität sind die grosszügigen und zusammenhängenden Fussgängeranlagen hervorzuheben. Der Haltestellenbereich stadteinwärts wird als offener Platz bis zu den angrenzenden Fassaden gestaltet und verspricht eine gute Aufenthaltsqualität. Am südlichen Ende der Haltekante ist der querende Veloverkehr intensiv. Die fehlende Flächenzuweisung führt hier zu Konflikten zwischen dem Fuss- und Veloverkehr, vor allem dann, wenn ein Tram die Haltekante belegt. Auch andere Lösungsansätze für den Veloverkehr werden bezüglich Sicherheit kritisch beurteilt (Eigerplatz, Rechtsabbieger für den Verkehr von Eigerplatz Richtung Mühlemattstrasse). Nicht zu überzeugen vermögen die Abgrenzung zwischen der Fahrbahn bei der Haltestelle beim Eigerplatz und die Ausgestaltung und der Betrieb des Knotens Philosophenweg–Belpstrasse inkl. der Öffnung des Philosophenwegs zwischen Belp- und Zieglerstrasse.

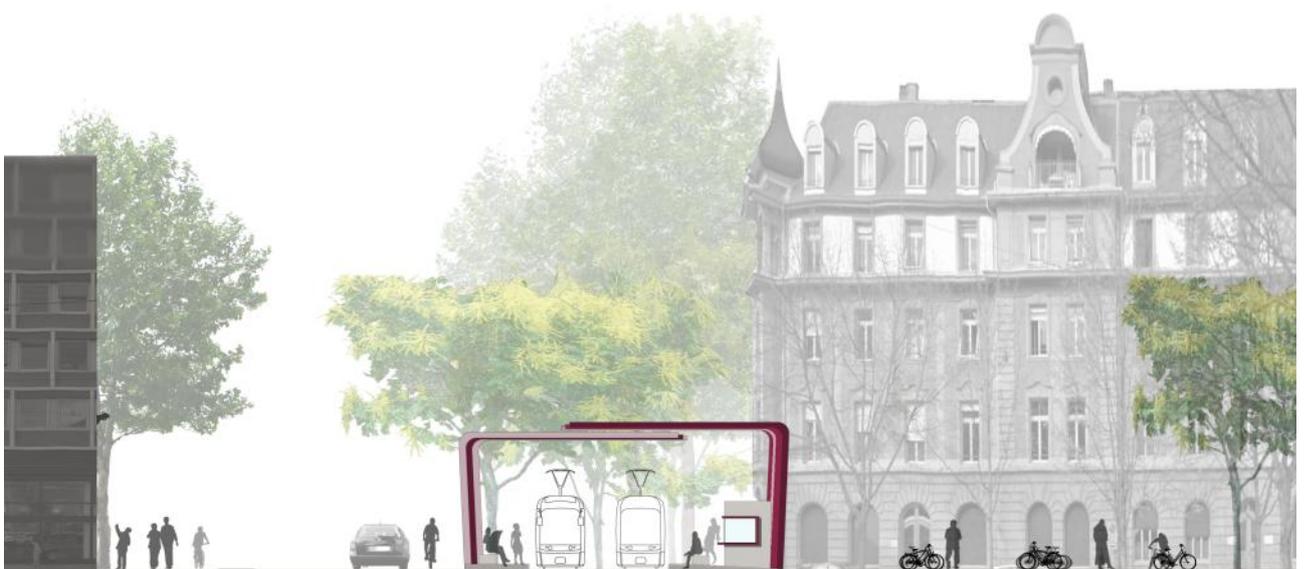
Das Gesamtprojekt ist stadträumlich ein beeindruckender Beitrag zur Lösung der komplexen Aufgabe und zeigt insgesamt einen positiven und weiter entwickelbaren Ansatz.



Querschnitt Eigerplatz bei Nacht . Die Beleuchtung der Station pulsiert je nach Betriebsamkeit . M 1:200

Wettbewerb Eigerplatz 2009

stadtteilpuzzle



Querschnitt Umsteigegelenk Eigerplatz . M 1:200

Wettbewerb Eigerplatz 2009

stadtteilpuzzle

3. Rang	CHF: 34'000.-
Projekt Nr.	12
Kennwort	promunturium
Federführung	Hager Landschaftsarchitektur AG
Projektleiter	Guido Hager
Adresse	Bergstrasse 85, 8032 Zürich
Mitarbeitende	Landschaftsarchitektur: Guido Hager Landschaftsarchitektur: Pascal Posset Landschaftsarchitektur: Leonard Saal Landschaftsarchitektur: Michael Karl Visualisierungen: Karol Kruk
Beigezogene Spezialisten	Verkehrsplanung: Steven Kappeler, Kontextplan, Bern Verkehrsplanung: Markus Hofstetter, Kontextplan, Bern Verkehrsplanung: Markus Christian Farner, Bern

Beschreibung des Projektes

Grundgedanke sind das Schaffen einer zusammenhängenden Platzanlage zwischen dem Philosophenweg und der Eigerstrasse durch das Optimieren der verkehrlichen Abläufe und das Aufheben der Belpstrasse zwischen Philosophenweg und Zieglerstrasse. Das Tram verläuft im Platzbereich in Seitenlage im Mischverkehr mit dem Fussverkehr. Eine neue Identität schaffen ein "Baumschleier" sowie die "Panoramabank", welche sich vom Hochhaus bis zum Philosophenweg durchzieht. Deren Ausgestaltung erfolgt je nach Ort für unterschiedliche Tätigkeiten wie "Philosophieren, Essen, Geniessen,.... Warten".

Die Haltstelle für Tram und Bus ist im Bereich vor der Direktion BERNMOBIL platziert. Die Kreuzung Schwarzenburg-/Seftigen-/Eiger-/Zieglerstrasse wird als Kreisel ausgebildet. Für die Velofahrenden werden Radstreifen markiert. Die wichtige Langsamverkehrsquerung zwischen BERNMOBIL und Tscharnerstrasse wird durch eine Lichtsignalanlage geregelt.

Das Hochhaus wird gegen den Platz hin geöffnet und der Vorplatz abgetreppt. Die Strassenbeleuchtung wird im Platzbereich aufgelöst und durch locker platzierte Mastleuchten abgelöst.



Das Wettbewerbsverfahren wurde im Rahmen der Wettbewerbsregeln des Bundes für die Durchführung von Wettbewerbsverfahren geregelt. Die Wettbewerbsregeln sind im Bundesgesetz über die Durchführung von Wettbewerbsverfahren (Wettbewerbsgesetz) festgelegt. Die Wettbewerbsregeln sind im Bundesgesetz über die Durchführung von Wettbewerbsverfahren (Wettbewerbsgesetz) festgelegt. Die Wettbewerbsregeln sind im Bundesgesetz über die Durchführung von Wettbewerbsverfahren (Wettbewerbsgesetz) festgelegt.



Das Wettbewerbsverfahren wurde im Rahmen der Wettbewerbsregeln des Bundes für die Durchführung von Wettbewerbsverfahren geregelt. Die Wettbewerbsregeln sind im Bundesgesetz über die Durchführung von Wettbewerbsverfahren (Wettbewerbsgesetz) festgelegt. Die Wettbewerbsregeln sind im Bundesgesetz über die Durchführung von Wettbewerbsverfahren (Wettbewerbsgesetz) festgelegt.



Beurteilung durch das Preisgericht

Der Versuch, einen zusammenhängenden Raum zu gestalten, wird begrüsst. Das rote Panoramamöbel als wesentlich neues Gestaltungselement vermag die verschiedenen Platzbereiche stadträumlich jedoch nicht zu einem solchen Raum verbinden. Es ist nur etwa zur Hälfte dreidimensional ausgebildet und so räumlich kaum wirksam. Der vorgeschlagene "Baumschleier" kann das beabsichtigte Zusammenführen der Teilbereiche kaum unterstützen.

Das Projekt ist in der Behandlung der Verkehrsfragen sehr überzeugend und bietet insgesamt sehr gute Lösungen. Es weist die verlangte Leistungsfähigkeit aus. Die Konflikte mit dem Fussverkehr sind auch bei den mehrspurigen Aufstellbereichen in der Kreiselzufahrt gut gelöst. Mit der Veloführung vom Eigerplatz in die Mühlematt- und Tscharnerstrasse wird eine Schlüsselstelle sehr überzeugend behandelt. Nicht restlos überzeugen die Ausgestaltung und der Betrieb des Knotens Philosophenweg–Belpstrasse inkl. der Öffnung des Philosophenwegs zwischen der Belp- und Zieglerstrasse, die Querung der Zieglerstrasse nördlich der Haltestelle und die Abgrenzung der Haltestelle gegenüber der Fahrbahn.

Das Projekt konzentriert sich vor allem auf eine funktionierende Verkehrslösung mit teilweise innovativen Detailvorschlägen und beschränkt sich städtebaulich auf eine räumlich kaum wirksame Möblierung.



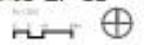
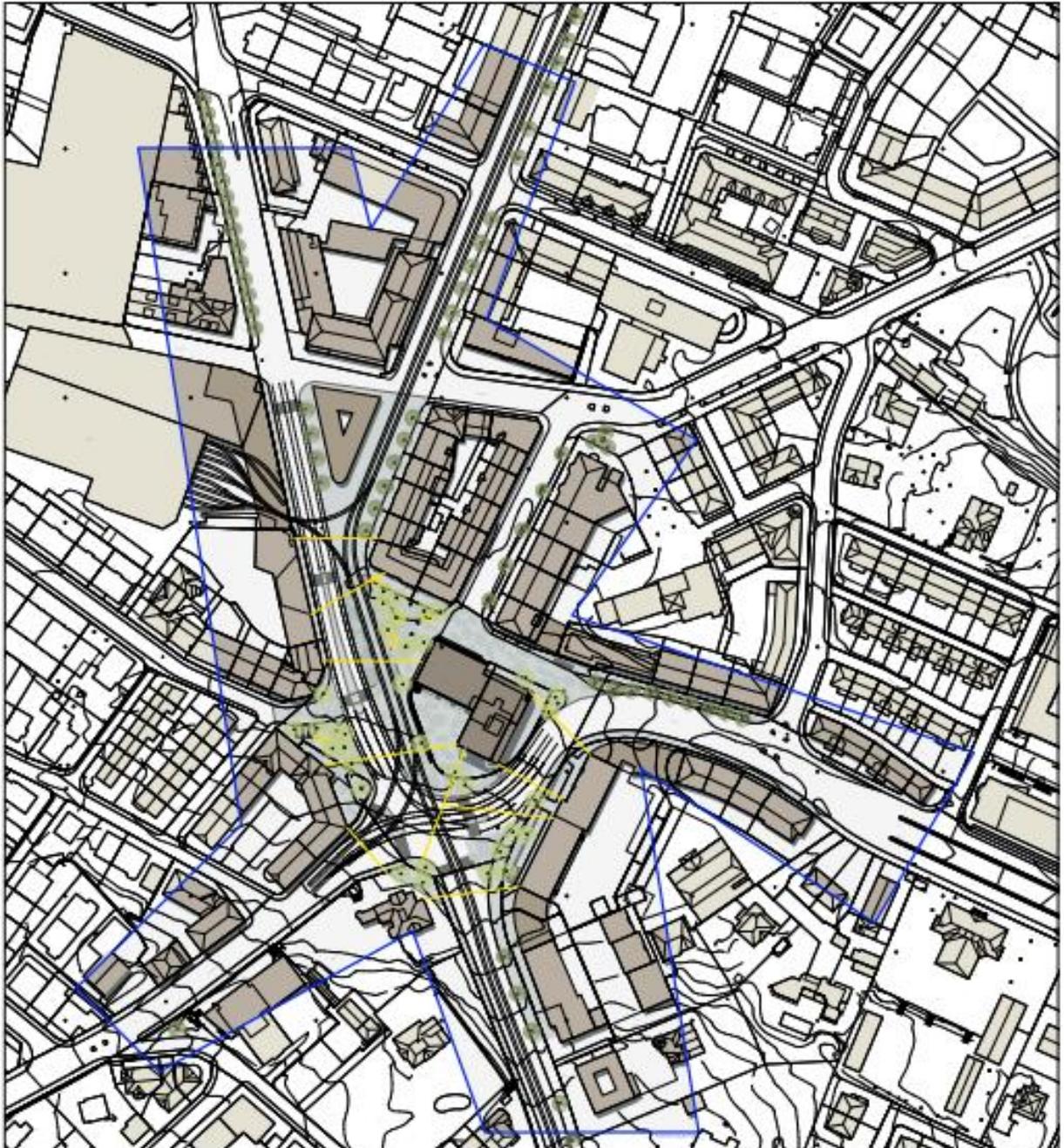
4. Rang	CHF: 25'000.-
Projekt Nr.	3
Kennwort	CHIARA
Federführung	R+R Burger und Partner AG
Projektleiter	Renato Käppeli
Adresse	Langmauerweg 12, 3011 Bern
Mitarbeitende	Szenographie und Städtebau: Nadine Maar Landschaftsarchitektur und Städtebau: Chantal Wuhrmann, planetage GmbH, Zürich
Beigezogene Spezialisten	Landschaftsarchitektur und Städtebau: Marceline Hauri, planetage GmbH, Zürich Städtebau: Ueli Marbach, ARCOOP, Zürich

Beschreibung des Projektes

Städtebauliche Leitidee ist das Schaffen neuer eindeutiger Platzräume anstelle der heutigen gewachsenen heterogenen und eher zufällig wirkenden Raumfolge. Vorgesehen sind Ergänzungen des Blockrandsystems und ein dreiecksförmiger neuer Bau vor dem Postgebäude. Am Eingang zur Belpstrasse entsteht ein "Boulevard". Das Hochhaus und der Gebäudekomplex mit der Direktion von BERNMOBIL werden in den neuen zusammenhängenden Platz eingebunden. Letzterer bleibt dem Tram und den FussgängerInnen vorbehalten. Das Hochhaus wird gegenüber dem Platz geöffnet und der Vorplatz abgetrept.

Verkehrliche Leitidee ist das Weiterentwickeln der bestehenden Anlagen. Die Velos werden vom MIV getrennt geführt. Den FussgängerInnen erleichtern Mittelinseln oder Mittelbereiche das Queren. Für den öffentlichen Verkehr (Tram, Bus) ist eine zentrale Haltestelle am heutigen Ort vorgesehen. Der Knoten Schwarzenburg-/Seftigen-/Eiger-/Zieglerstrasse wird als lichtsignalregelte Kreuzung betrieben.

Raum, Nutzungen und Verkehr definieren die Platzbereiche. Verbindendes Merkmal sind "flockenartige" Elemente, die verschiedene Funktionen übernehmen können, wie z. B. Baumscheibe, Brunnen, Sitzbank, Bodenmuster.



Stützen
 Die Stützen sind über den gesamten Block verteilt und unterstützen die über den Block verlaufende Hauptverkehrsachse. Sie sind als vertikale Elemente in den Block integriert und unterstützen die vertikale Struktur des Blockes. Die Stützen sind als vertikale Elemente in den Block integriert und unterstützen die vertikale Struktur des Blockes.



Stützen
 Die Stützen sind über den gesamten Block verteilt und unterstützen die über den Block verlaufende Hauptverkehrsachse. Sie sind als vertikale Elemente in den Block integriert und unterstützen die vertikale Struktur des Blockes.



Stützen
 Die Stützen sind über den gesamten Block verteilt und unterstützen die über den Block verlaufende Hauptverkehrsachse. Sie sind als vertikale Elemente in den Block integriert und unterstützen die vertikale Struktur des Blockes.



Stützen
 Die Stützen sind über den gesamten Block verteilt und unterstützen die über den Block verlaufende Hauptverkehrsachse. Sie sind als vertikale Elemente in den Block integriert und unterstützen die vertikale Struktur des Blockes.

Beurteilung durch das Preisgericht

Das stadträumlich herausragende Konzept klärt überzeugend die Raumfolgen. Der Eigerplatz rund ums Hochhaus wird zum Auftakt des attraktiven Boulevards. Kontrovers wird die Besetzung des Freiraums mit dem schönen Baumbestand durch einen Neubau diskutiert. Eine ausgesprochen sorgfältige Ausgestaltung des Erdgeschosses mit publikumsorientierten Nutzungen wird über die Tragfähigkeit des Projektes entscheiden. Die Tramhaltestellen sind gut platziert und die angrenzende Sockelnutzung wird mit einem Kiosk überzeugend aufgewertet. Die Aussagen zum Wetterschutz der Haltestellen sind dürftig und die Jury wünscht sich einen differenzierten Umgang mit dem Belagsmuster, das im Vorschlag etwas beliebig zu allerlei mutieren kann.

Die Leistungsfähigkeit des Konzeptes für den Gesamtverkehr ist gegeben. Die Fusswegverbindungen und die Tramhaltestelle sind gut aufeinander abgestimmt. Die kurze Haltestelle mit Wartebereich im oberen Platzteil ermöglicht einen direkten Zugang von der Tscharnersstrasse her. Wegen der nördlichen Kurve muss die Haltestelle eventuell etwas nach Süden verschoben werden. Dabei ist zu überprüfen, wie sich die Verkürzung der Linksabbiegespur in der Zieglerstrasse auf die Leistungsfähigkeit des Knotens auswirkt. Nicht aufgezeigt werden die Linienführung und die Haltestellen der Busse.

Insgesamt zeigt das Projekt interessante Ansätze, die sich städtebaulich und verkehrlich weiterentwickeln lassen.



5. Rang	CHF: 16'000.-
Projekt Nr.	9
Kennwort	EIGER
Federführung	ARGE Zeltner Ingenieure – bbz landschaftsarchitekten
Projektleiterin	Denise Roth
Adresse	Dorfstrasse 55, 3132 Belp
Mitarbeitende	<p>Projektleitung: Denise Roth, Zeltner Ingenieure AG, Belp Landschaftsarchitektur: Samira Neuse, bbz bern GmbH, Landschaftsarchitekten bsia, Bern Landschaftsarchitektur: Adrian Weber, bbz bern GmbH, Landschaftsarchitekten bsia, Bern Landschaftsarchitektur: Michael Saur, bbz bern GmbH, Landschaftsarchitekten bsia, Bern Landschaftsarchitektur: Tino Buchs, bbz bern GmbH, Landschaftsarchitekten bsia, Bern Ingenieur Verkehr: Hans Zeltner, Zeltner Ingenieure AG, Belp Ingenieur Gleisanlagen: Roland Zürcher, Zeltner Ingenieure AG, Belp Bauingenieur: Martin Roth, Zeltner Ingenieure AG, Belp Städtebau: Lorenz Eugster, Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH, Zürich Lichtplaner: Gido Grünhage, d'lite Lichtdesign, Zürich</p>

Beschreibung des Projektes

Eine zusammenhängende Platzfläche im Ostbereich für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr, die Weiterentwicklung des Alleengedankens resp. Alleenkonzeptes und die Minimalisierung der Verkehrsfläche nach dem Prinzip der angebotsorientierten Planung, das sind die Eckpunkte der Leitidee. Berücksichtigt werden auch eine denkbare zukünftige andere Nutzung des Depotareals sowie der Erdgeschosses.

Im Bereich vor der Post sind die zentrale Haltestelle für den öffentlichen Verkehr und der Kiosk platziert. Der übrige Platzraum bleibt in erster Linie dem Langsamverkehr vorbehalten. Der Philosophenweg zwischen der Belpstrasse und der Zieglerstrasse wird aufgehoben.

Ein Kreisel mit einspurigen Zu- und Wegfahrten erlaubt die Abwicklung aller Verkehrsbeziehungen. Mit Ausnahme der Zieglerstrasse werden die zuführenden Strassen im Mischverkehr betrieben. Für die Velofahrenden sind Radstreifen vorgesehen.

Auf den Zufahrtsachsen wird der Alleegedanke weitergeführt, im Platzbereich dagegen ist eine "lockere" Baumbepflanzung vorgesehen. Drahtseilhängeleuchten verstärken das Bild der lockeren Platzierung.

EIGER

Wohnbereich Eigenplatz 2008

1

**Einblick - Eigenplatz**

Einblick ist ein Wohnbereich, der sich über einen Zeitraum von ca. 10 Jahren entwickelt hat. Er ist ein Beispiel für die Entwicklung eines Wohnbereichs in einem städtischen Umfeld.

**Einblick - Wohnplatz**

Einblick ist ein Wohnplatz, der sich über einen Zeitraum von ca. 10 Jahren entwickelt hat. Er ist ein Beispiel für die Entwicklung eines Wohnplatzes in einem städtischen Umfeld.

**Einblick - Wohnplatz**

Einblick ist ein Wohnplatz, der sich über einen Zeitraum von ca. 10 Jahren entwickelt hat. Er ist ein Beispiel für die Entwicklung eines Wohnplatzes in einem städtischen Umfeld.

**Einblick - Wohnplatz**

Einblick ist ein Wohnplatz, der sich über einen Zeitraum von ca. 10 Jahren entwickelt hat. Er ist ein Beispiel für die Entwicklung eines Wohnplatzes in einem städtischen Umfeld.

**Einblick - Wohnplatz**

Einblick ist ein Wohnplatz, der sich über einen Zeitraum von ca. 10 Jahren entwickelt hat. Er ist ein Beispiel für die Entwicklung eines Wohnplatzes in einem städtischen Umfeld.

**Einblick - Wohnplatz**

Einblick ist ein Wohnplatz, der sich über einen Zeitraum von ca. 10 Jahren entwickelt hat. Er ist ein Beispiel für die Entwicklung eines Wohnplatzes in einem städtischen Umfeld.

**Einblick - Wohnplatz**

Einblick ist ein Wohnplatz, der sich über einen Zeitraum von ca. 10 Jahren entwickelt hat. Er ist ein Beispiel für die Entwicklung eines Wohnplatzes in einem städtischen Umfeld.

**Einblick - Wohnplatz**

Einblick ist ein Wohnplatz, der sich über einen Zeitraum von ca. 10 Jahren entwickelt hat. Er ist ein Beispiel für die Entwicklung eines Wohnplatzes in einem städtischen Umfeld.

**Einblick - Wohnplatz**

Einblick ist ein Wohnplatz, der sich über einen Zeitraum von ca. 10 Jahren entwickelt hat. Er ist ein Beispiel für die Entwicklung eines Wohnplatzes in einem städtischen Umfeld.

**Einblick - Wohnplatz**

Einblick ist ein Wohnplatz, der sich über einen Zeitraum von ca. 10 Jahren entwickelt hat. Er ist ein Beispiel für die Entwicklung eines Wohnplatzes in einem städtischen Umfeld.



Grundriss 1:200



Schnitt 1:200

Beurteilung durch das Preisgericht

Das Anordnen der Haltestellen im nördlichen Bereich führt zu einem stadträumlichen Schwerpunkt. Den wartenden Fahrgästen kann damit eine hohe Aufenthaltsqualität geboten werden. Der bestehende und teilweise ergänzte Baumbestand ist Teil der Baumstruktur des ganzen Quartiers und unterstützt die städtebauliche Integration des Eigerplatzes. Der Versuch mit den Bäumen und den eher zufällig angeordneten Stadtmöbeln einen stadträumlichen Zusammenhang der verschiedenen Platzbereiche herzustellen, führt jedoch nicht zum gewünschten Ergebnis. Gegenüber dem heutigen Zustand wird keine wesentliche städtebauliche Verbesserung erreicht.

Durch die Sperrung des Philosophenwegs zwischen der Belp- und der Zieglerstrasse wird dieser Bereich zusätzlich beruhigt und aufgewertet. Für wesentliche Teile ihres Einzugsgebietes liegt die Haltestelle allerdings ungünstig. Mit der Perronhöhe von 27 cm ist die Zufahrt des Busses aus dem Philosophenweg an die Haltekante stadtauswärts nicht fahrbar, auch die Geometrie der Haltekante stadteinwärts ist bei dieser Haltestellenlage ungünstig. Sie führt zu einer unbefriedigenden Einstiegssituation, namentlich für Personen mit Mobilitätseinschränkungen. Der Kreisel Eigerplatz mit den wenigen vorgesehenen Aufstellspuren bietet die geforderten Kapazitäten nur knapp an. Das Tram wird zwischen dem Eigerplatz und der Haltestelle im Mischverkehr geführt, was einen störungsarmen Betrieb erschwert. Die Mängel im wesensgerechten Betrieb des öffentlichen Verkehrs und bezüglich der Kapazitäten sind insgesamt gravierend. Die für den Langsamverkehr vorgesehene Lösung ist positiv und entwicklungsfähig.

Das Projekt konzentriert sich stark auf die Verschiebung der Haltestelle in die Belpstrasse, wo eine qualitativ gestaltetete Lösung aus der Fahrgastoptik vorgeschlagen wird. Die Haltestelle liegt jedoch für das zu erschliessende Quartier nicht optimal. Für die aus der Verschiebung resultierenden Probleme wie auch für die stadträumliche Gestaltung werden wenig überzeugende Lösungen aufgezeigt.



Projekt Nr.	1
Kennwort	COLLIER
Federführung	sapartners, stadtentwicklung architektur
Projektleiter	Marcel Muri
Adresse	Sihlstrasse 59 8001 Zürich
Mitarbeitende	Städtebau und Freiraumgestaltung: Marcel Muri Städtebau und Freiraumgestaltung: Anca Ungureanu Städtebau und Freiraumgestaltung: Thomas Kovári
Beigezogene Spezialisten	Verkehr, Verkehrsmanagement, Bauingenieurwesen: Michael Keller: Pöyry Infra AG, Zürich





Das Projekt ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung und wird in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden und den Anwohnern der Umgebung durchgeführt. Die Planung ist in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden und den Anwohnern der Umgebung durchgeführt.

Das Projekt ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung und wird in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden und den Anwohnern der Umgebung durchgeführt. Die Planung ist in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden und den Anwohnern der Umgebung durchgeführt.

Das Projekt ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung und wird in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden und den Anwohnern der Umgebung durchgeführt. Die Planung ist in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden und den Anwohnern der Umgebung durchgeführt.

Das Projekt ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung und wird in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden und den Anwohnern der Umgebung durchgeführt. Die Planung ist in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden und den Anwohnern der Umgebung durchgeführt.

Das Projekt ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung und wird in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden und den Anwohnern der Umgebung durchgeführt. Die Planung ist in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden und den Anwohnern der Umgebung durchgeführt.

Das Projekt ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung und wird in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden und den Anwohnern der Umgebung durchgeführt. Die Planung ist in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden und den Anwohnern der Umgebung durchgeführt.

Das Projekt ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung und wird in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden und den Anwohnern der Umgebung durchgeführt. Die Planung ist in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden und den Anwohnern der Umgebung durchgeführt.

Das Projekt ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung und wird in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden und den Anwohnern der Umgebung durchgeführt. Die Planung ist in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden und den Anwohnern der Umgebung durchgeführt.

Das Projekt ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung und wird in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden und den Anwohnern der Umgebung durchgeführt. Die Planung ist in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden und den Anwohnern der Umgebung durchgeführt.



Projekt Nr. 2
Kennwort Fächerwelten
Federführung Hättenschweiler
Projektleiterin Monica Hättenschweiler
Adresse Rathausgässli 6
2502 Biel



Wettbewerb Eigerplatz 2009

Das Projekt Eigerplatz in der Stadt Zürich ist ein zentraler Knotenpunkt für den öffentlichen Verkehr und die Fußgänger. Die Planung zielt darauf ab, den Platz zu einem lebendigen urbanen Raum zu entwickeln, der die verschiedenen Verkehrsmittel nahtlos verbindet und gleichzeitig Grünflächen und Aufenthaltsorte integriert.

Die Wettbewerbsunterlagen umfassen:

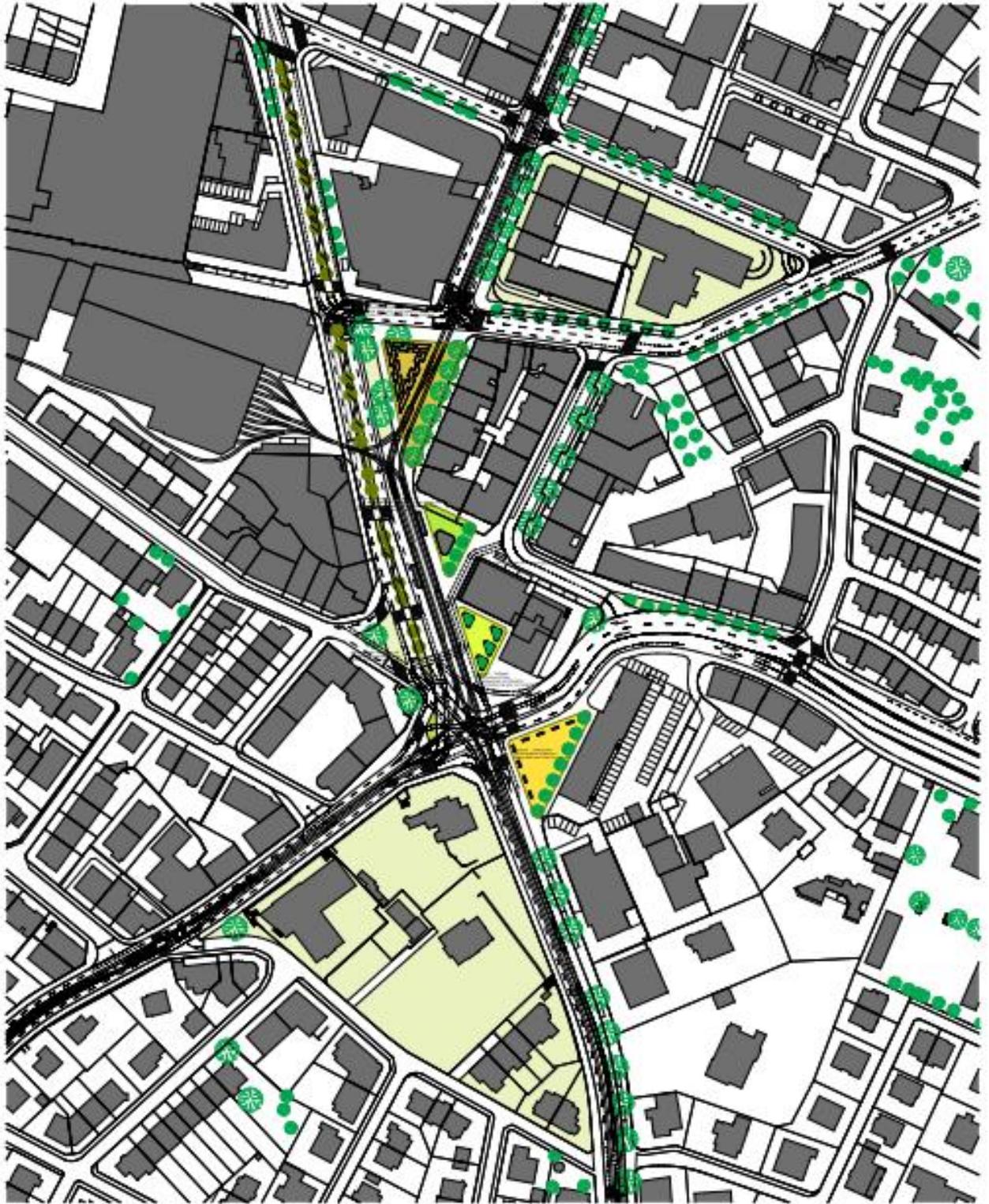
- 1. Einleitendes Wort
- 2. Beschreibung des Projekts
- 3. Ziele und Anforderungen
- 4. Regeln des Wettbewerbs
- 5. Zeichnungen und Pläne
- 6. Jury und Preisverleihung
- 7. Anhang

Fächerwellen

Das Konzept 'Fächerwellen' stellt eine innovative Lösung für die Gestaltung des Eigerplatzes dar. Es verbindet die verschiedenen Verkehrsachsen durch eine Reihe von wellenförmigen Grünflächen und Fußwegen, die sich wie Wellen durch den Platz ziehen. Dies ermöglicht nicht nur eine bessere Orientierung, sondern auch eine höhere Aufenthaltsqualität durch die Integration von Natur und Architektur.

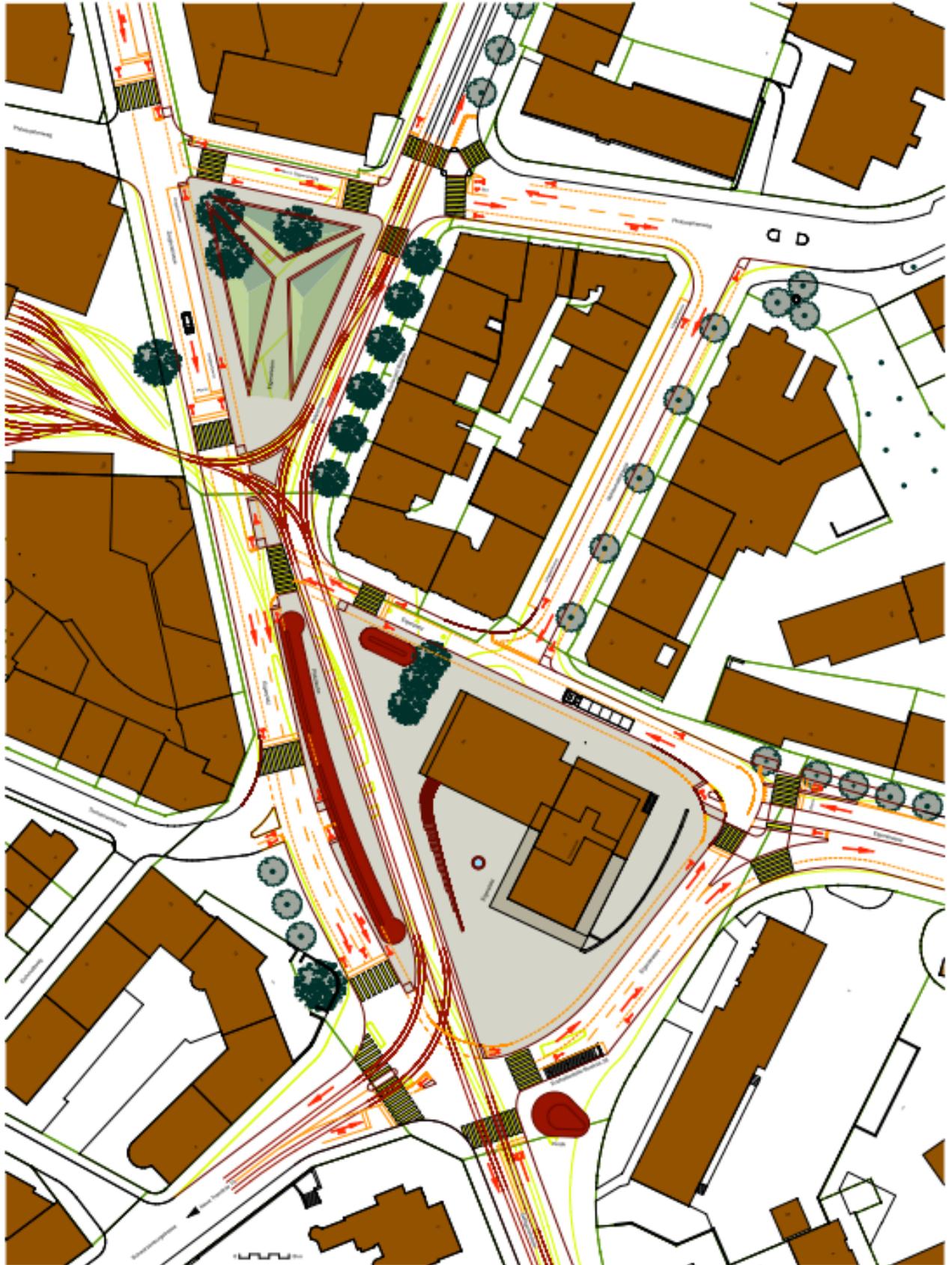
Die Planung berücksichtigt die folgenden Aspekte:

- Die Integration von Grünflächen und Bäumen in den urbanen Raum.
- Die Schaffung von Aufenthaltsorten und öffentlichen Plätzen.
- Die Verbesserung der Verkehrsverbindungen und die Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger.
- Die Berücksichtigung der historischen und kulturellen Kontexte des Ortes.



Projekt Nr. 4
Kennwort ume eggä
Federführung HOFRAUM Freiraumarchitektur
Projektleiter Andreas Rietmann
Adresse Schaffhauserstrasse 20, 8400 Winterthur
Mitarbeitende Andreas Rietmann



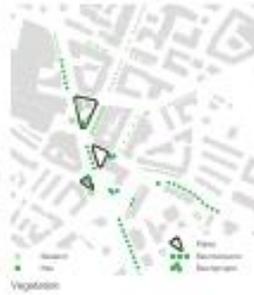


Projekt Nr.	5
Kennwort	DRElger
Federführung	Transitec Beratende Ingenieure AG
Projektleiterin	Aline Renard
Adresse	Brunnhofweg 37, Postfach 335, 3000 Bern 14
Mitarbeitende	Verkehrsplanung: Christian Camandona
Beigezogene Spezialisten	Landschaftsarchitektur: Christoph Hüsler, Hüsler & Associés, Lausanne Landschaftsarchitektur: Jan Förster, freischaffend, Lausanne Städtebau: Thomas Stettler, thomas stettler architekten, Jegenstorf Bauingenieurwesen: Pius Neff, BG Ingenieure & Berater, Bern



"DREIger"

Wettbewerb Eigerplatz 2009



Das Projekt ist ein Wettbewerb für einen urbanen Entwicklungsplan für den Eigerplatz in der Altstadt von Regensburg. Der Wettbewerb wurde im Jahr 2009 ausgeschrieben und ist ein Beispiel für die Integration von Verkehrsplanung, Stadtplanung und Landschaftsplanung in einem urbanen Kontext.

Die Ziele des Wettbewerbs sind:

- Die Verbesserung der Verkehrsbedingungen für Fußgänger, Radfahrer und öffentliche Verkehrsmittel.
- Die Schaffung von attraktiven Aufenthaltsräumen und Grünflächen.
- Die Integration von historischen Bausubstanzen in den urbanen Entwicklungsplan.

Die Ergebnisse des Wettbewerbs sind in den drei Plänen oben dargestellt. Die Pläne zeigen die vorgeschlagenen Verkehrswege, die städtebauliche Ordnung und die Vegetationsplanung für den Eigerplatz.



Nicht rangiert

Projekt Nr.	6
Kennwort	2:47:33
Federführung	planum biel ag
Projektleiter	Thomas Zahnd
Adresse	Rechbergerstrasse 1, p.o 1262, 2501 Biel
Mitarbeitende	Raum- und Verkehrsplanung: Daniel Siegrist Raum- und Verkehrsplanung: Thomas Zahnd
Beigezogene Spezialisten	Bau- und Verkehrsingenieur: Thomas Gruber, Theiler Ingenieure AG, Thun Landschaftsarchitektur: Peter Wullschleger, Planum architecture du paysage, La Chaux-de-Fonds Architektur: Michael Rothenbühler und Ueli Denzler, co.dex production Ltd, Biel



Urban Design

Urban Design

2:47:33

Einleitung

- Das Projekt gliedert sich in drei Phasen:
 - 1. Analyse und Bestimmung der Ziele
 - 2. Konzeption und Entwicklung der Planung
 - 3. Umsetzung und Realisierung
- Die Ziele des Projekts sind:
 - 1. Verbesserung der Verkehrsbedingungen
 - 2. Erhöhung der Aufenthaltsqualität
 - 3. Förderung der Nachhaltigkeit

Ziele

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Verbesserung der Verkehrsbedingungen
- Förderung der Nachhaltigkeit

Maßnahmen

- Die Maßnahmen des Projekts sind:
 - 1. Verbesserung der Verkehrsbedingungen
 - 2. Erhöhung der Aufenthaltsqualität
 - 3. Förderung der Nachhaltigkeit
- Die Maßnahmen des Projekts sind:
 - 1. Verbesserung der Verkehrsbedingungen
 - 2. Erhöhung der Aufenthaltsqualität
 - 3. Förderung der Nachhaltigkeit

Für diesen Fall

- Die Maßnahmen des Projekts sind:
 - 1. Verbesserung der Verkehrsbedingungen
 - 2. Erhöhung der Aufenthaltsqualität
 - 3. Förderung der Nachhaltigkeit
- Die Maßnahmen des Projekts sind:
 - 1. Verbesserung der Verkehrsbedingungen
 - 2. Erhöhung der Aufenthaltsqualität
 - 3. Förderung der Nachhaltigkeit



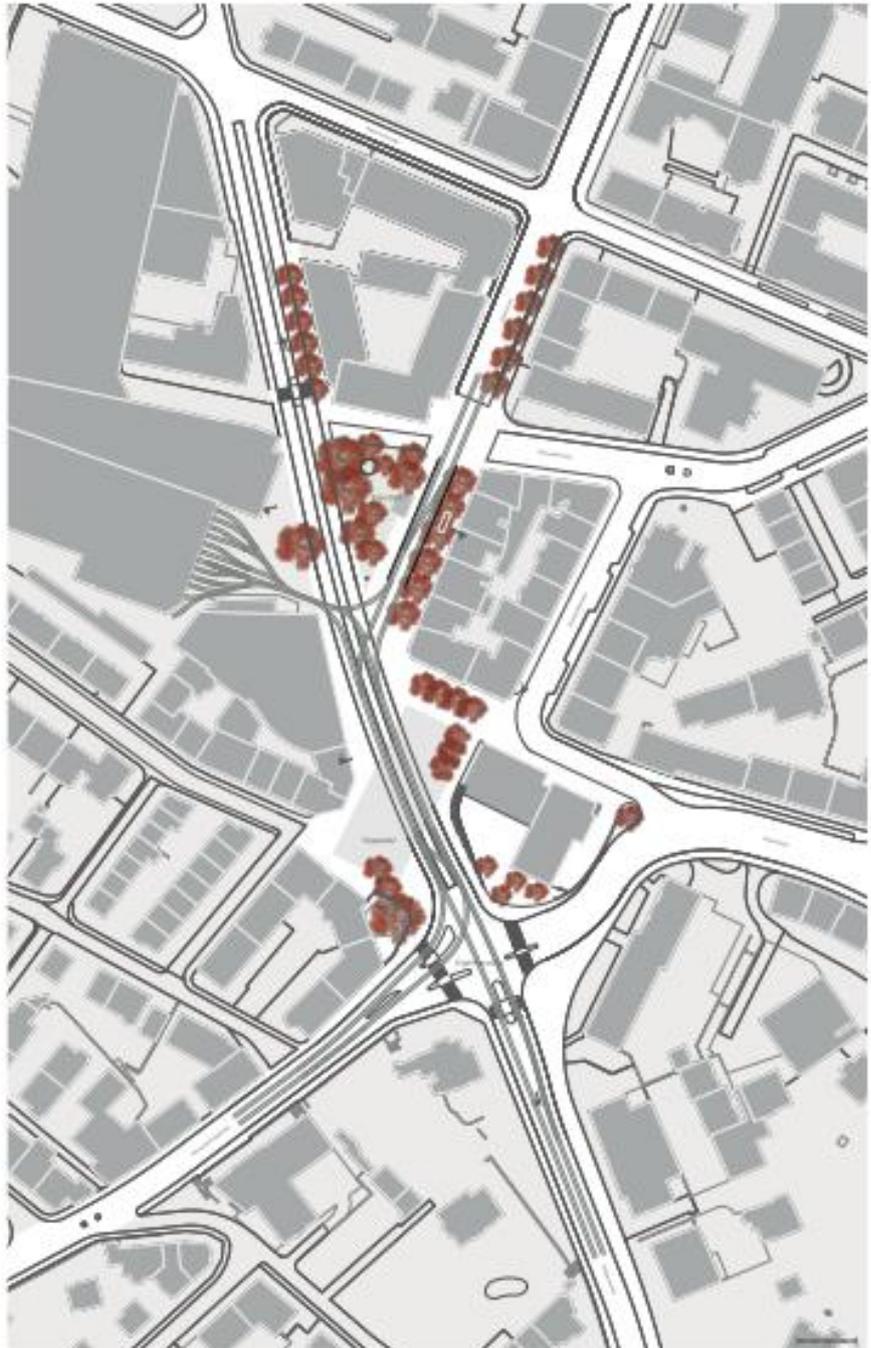
Standort des Projekts



Standort des Projekts



Standort des Projekts



Standort des Projekts

Standort des Projekts

Standort des Projekts

Standort des Projekts

Projekt Nr.	8
Kennwort	für dich und mich
Federführung	ewp AG Effretikon
Projektleiterin	Stefanie Kraus
Adresse	Rikonerstrasse 4 8307 Effretikon
Mitarbeitende	Städtebau, Freiraum- und Verkehrsplanung, Bauingenieurwesen: Stefanie Kraus Philipp Lenzi Thomas Hablützel Thomas Egli

Kennwort: für dich und mich

Wettbewerb Eigerplatz 2009

Platzscholle



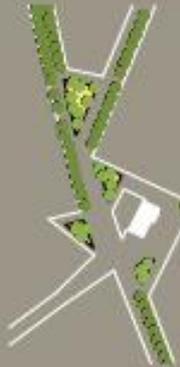
Kennwort: für dich und mich
 Wettbewerb Eigenplatz 2009

Heutige und zukünftige Wohnnutzung Dreieckspunkt Eigenplatz



Der Eigenplatz wird heute nicht als Ort für Wohnnutzung genutzt und der Raum wird vorwiegend von Gewerbe, Industrie, sowie weiteren öffentlichen Funktionen genutzt. In der Zukunft soll er sich zu einem lebendigen Platz entwickeln und wieder Wohnnutzung aufnehmen. Der Eigenplatz soll eine neue Art von Wohnnutzung aufnehmen, die die Bedürfnisse der Bewohner berücksichtigt und die Art der Nutzung durch einen Mischung aus Wohn- und Gewerbe zu realisieren. Es ist eine großräumige Wohnentwicklung notwendig.

Flourthige und Verzahnung



Die Gestaltung des öffentlichen Raums ist ein zentraler Bestandteil der Planung. Die Planung soll eine hohe Qualität der öffentlichen Räume gewährleisten. Die Planung soll die Bedürfnisse der Bewohner berücksichtigen und die Art der Nutzung durch einen Mischung aus Wohn- und Gewerbe zu realisieren. Es ist eine großräumige Wohnentwicklung notwendig.

Die Gestaltung des öffentlichen Raums ist ein zentraler Bestandteil der Planung. Die Planung soll eine hohe Qualität der öffentlichen Räume gewährleisten. Die Planung soll die Bedürfnisse der Bewohner berücksichtigen und die Art der Nutzung durch einen Mischung aus Wohn- und Gewerbe zu realisieren. Es ist eine großräumige Wohnentwicklung notwendig.

Formen und Konzepte der EB



Die Gestaltung des öffentlichen Raums ist ein zentraler Bestandteil der Planung. Die Planung soll eine hohe Qualität der öffentlichen Räume gewährleisten. Die Planung soll die Bedürfnisse der Bewohner berücksichtigen und die Art der Nutzung durch einen Mischung aus Wohn- und Gewerbe zu realisieren. Es ist eine großräumige Wohnentwicklung notwendig.

Die Gestaltung des öffentlichen Raums ist ein zentraler Bestandteil der Planung. Die Planung soll eine hohe Qualität der öffentlichen Räume gewährleisten. Die Planung soll die Bedürfnisse der Bewohner berücksichtigen und die Art der Nutzung durch einen Mischung aus Wohn- und Gewerbe zu realisieren. Es ist eine großräumige Wohnentwicklung notwendig.



Gesamtheit GP1 - M1-209



Gesamtheit GP2 - M1-209



Projekt Nr.	10
Kennwort	RONDA
Federführung	Basler & Hofmann, Ingenieure und Planer AG
Projektleiterin	Ulrike Huwer
Adresse	Forchstrasse 395, 8032 Zürich
Mitarbeitende	Verkehrsplanung: Ulrike Huwer Verkehrsplanung: André Allemand Verkehrsplanung: Fabiana Kappeler Verkehrsplanung: Andreas Rupf Bauzeichnerin: Karin Müller Bauzeichnerin: Vanessa Zurbrügg
Beigezogene Spezialisten	Florian Glowatz-Frei, Landschaftsarchitektur, planikum GmbH, Zürich Landschaftsarchitektur: Oliver Vogel, planikum GmbH, Zürich Landschaftsarchitektur: Elena Lischka, planikum GmbH, Zürich Verkehrsplanung: Daniel Morgenthaler, Steiner&Buschor Ingenieure und Planer AG, Bern



■ □ Wettbewerb Eigerplatz 2009

RONDA



Kapitel Marktlogiknummer 1106



Projekt Nr.	11
Kennwort	DEREIGERPLATZ
Federführung	Emch+Berger AG Bern
Projektleiter	Alain Kutter
Adresse	Gartenstrasse 1, Postfach 6025, 3001 Bern
Mitarbeitende	Landschaftsplanung: Denise Rochat Verkehrsplaner: Detlef Heemann Trassierung Tram: Nicolas Busch
Beigezogene Spezialisten	Städtebau/Architektur: Franz Bamert, 3b Architekten AG, Bern Städtebau/Architektur: Susanne Baumgartner, 3b Architekten AG, Bern





Skizzenplan 1:500



DER REIGER PLATZ

Geschichte des Matthei-Quartiers

Der Weg nach Hohen und Kinn hat seit Hohenau stark verändert. Ursprünglich gab es keine Eingänge über den Fußweg, weil man im Inneren Hofhaus wohnen musste. Das Dorfweilenermusee, welches den Matthei-Haus umfasst, stammt aus der Zeit um 1500. Ein danach entstandenes Eingangs auf den Hofplatz und war ein Marktplatz für den neuen Zugewanderten mit der ursprünglichen Kirche (St. Nikolaus). Der Standort des Stadtentwicklungsplans ist ein neues, wieder zurück gehen. Der Hofhaus nach ein kleinerer Ort und mehrere Plots und dem Platz. Ein die jüngere Langzeitplaner platze die historische Entwicklung und einen historischen Vergleich mit dem Hohenau und den Plattenkomplexen Coop und Vapco.

Der Kogelplatz heute

So wie in der Kogelplatz heute getroffen darunter der Straße und auch die Durchdringung der neuen durchgehenden Straßennetze. Die zentrale Funktion des Platzes als Verkehrsknotenpunkt liegt heute ein Sammelort. Die Bevölkerung des industriellen und öffentlichen Verkehrs und die Langzeitentwicklung des Matthei-Quartiers ist der Stadt, sowie die vorhandenen Straßennetze und Bebauung jedoch nicht konformiert und weiter zu einem noch stärker ergänzt. Zudem sind die Bebauung heute heute in Richtung des Platzes.

Der Kogelplatz im morgen

Die vorgeschlagene Lösung wird der unterschiedlichen Funktionen, eigene Bereiche zu und gibt jedem Gebäude gegeben eine neue, moderne Charakter mit sich. Dies ermöglicht Außen-Ordnung und eine Straßennetze, Erholbarkeit und Sicherheit im öffentlichen Raum.

- Das Matthei-Quartier erhält einen großen, belebten Platz als Identifikationsort mit Hohen, St. Nikolaus und Matthei. Die Langzeitentwicklung und Ordnung der Hohenau und ihre Wichtigkeit entwickeln und darstellen werden. Sie sind konsequent in der Lage der Qualität der Umgebung.
- Der Verkehrsfluss wird ein geographischer Faktor, wie konventioneller Verkehrsmittel, der Kommunikation oder elektronischer, verschaffen Raum werden alle Maßnahmen der Umgebung.



In Bereich des Eingangs werden die Hohenau durch den Platz erreicht. Die Kommunikation der Fußwegentwicklung gibt ein Pluswert mit. Am Hohenau befindet sich der neue Platz mit der Hohenau. Die Bebauung wird hier in die Richtung der Dachkonstruktion integriert.

Der neue Platz

Durch die Anlegung der Hohenau und die Gestaltung des öffentlichen Raumes und der Hohenau, bringe die Hohenau eine neue, moderne Charakter mit sich. Dies ermöglicht Außen-Ordnung und eine Straßennetze, Erholbarkeit und Sicherheit im öffentlichen Raum.

Die Hohenau auf der Langzeitplaner platze die historische Entwicklung und einen historischen Vergleich mit dem Hohenau und den Plattenkomplexen Coop und Vapco.

Mitteln in der Platz mit der öffentlichen Verkehrsmitteleisen, einen Platz und weiteren Verkehrsmitteleisen sowie einen Gestaltungsmittel, welches zum Platz und gleichzeitig den Hohenau für die Hohenau und Mitteln für die Hohenau ist.

Die Gestaltung

Die wichtige Verkehrsmitteleisen für Verkehrsmitteleisen zwischen dem Verkehrsmitteleisen und der Hohenau die Zugewanderten können endlich erreichen Platz mit gute Wohnverhältnisse. Durch die Dorfentwicklung der Hohenau im Boden werden die Hohenau und die Hohenau der Hohenau und die Hohenau in der Hohenau integriert.

Die öffentliche Eingänge der Hohenau werden erfüllt durch die Hohenau Verkehrsmitteleisen mehr Raum. Durch die Anlegung einer weiteren Straßennetze entsteht eine öffentliche Platz, der zum Hohenau gehört.

Gegenüber zwischen Coop und neuen Eingangs, dass der vorhandene Raum der Hohenau und Hohenau. Hier befindet sich die Hauptfunktion Verkehrsmitteleisen und Hohenau. Der Platz wird durch alle Möglichkeiten der Hohenau geographisch, offene und öffentliche.

Der Verkehrsfluss

Die heutige Kreuzung an Kogelplatz wird ersetzt durch einen geschützten Platz. Mit seiner Lage in der durchgehenden Straßennetze der Hohenau und der Hohenau ist die Hohenau für die Hohenau integriert, dass die Verkehrsmitteleisen für die Hohenau und weiter über die Hohenau integriert.

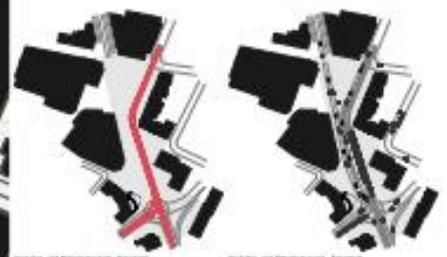
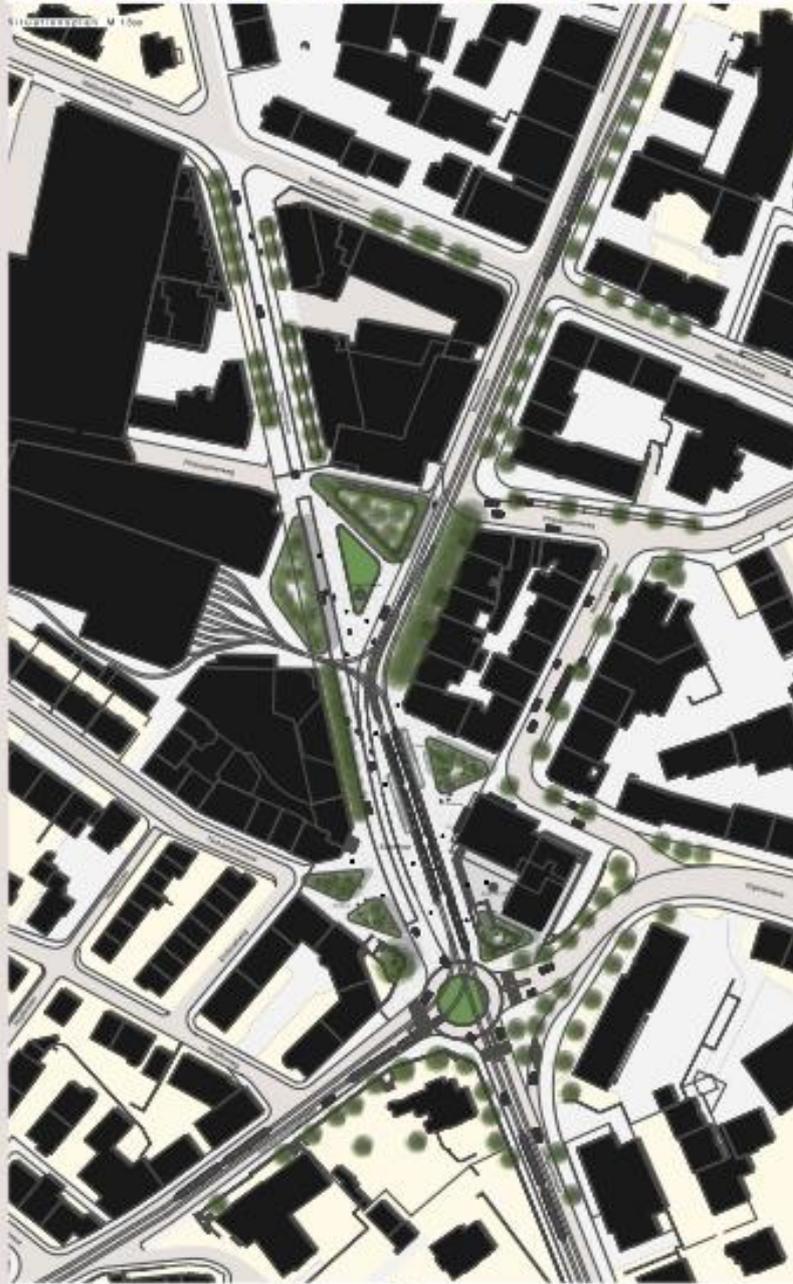
Die Überfahrt wird mit zwei wichtigen Gestaltungsmitteln verändert, auch sich in Materialisierung und Gestaltung in der neuen Kogelplatz integriert.

Projekt Nr.	13
Kennwort	mönch
Federführung	büro hertenberger
Projektleiter	Stephan Hertenberger
Adresse	Wollinstrasse 76, 70439 Stuttgart, Deutschland
Mitarbeitende	Landschaftsarchitektur: Nathalie Mayer Landschaftsarchitektur: Helma von Schlieben
Beigezogene Spezialisten	Architektur: Werner Hertenberger, hertenberger architekten, Stuttgart Bauingenieur/Verkehrsplaner: Peter Strohm, Nördlingen



wettbewerb eiglerplatz bern 2009 |

mösch

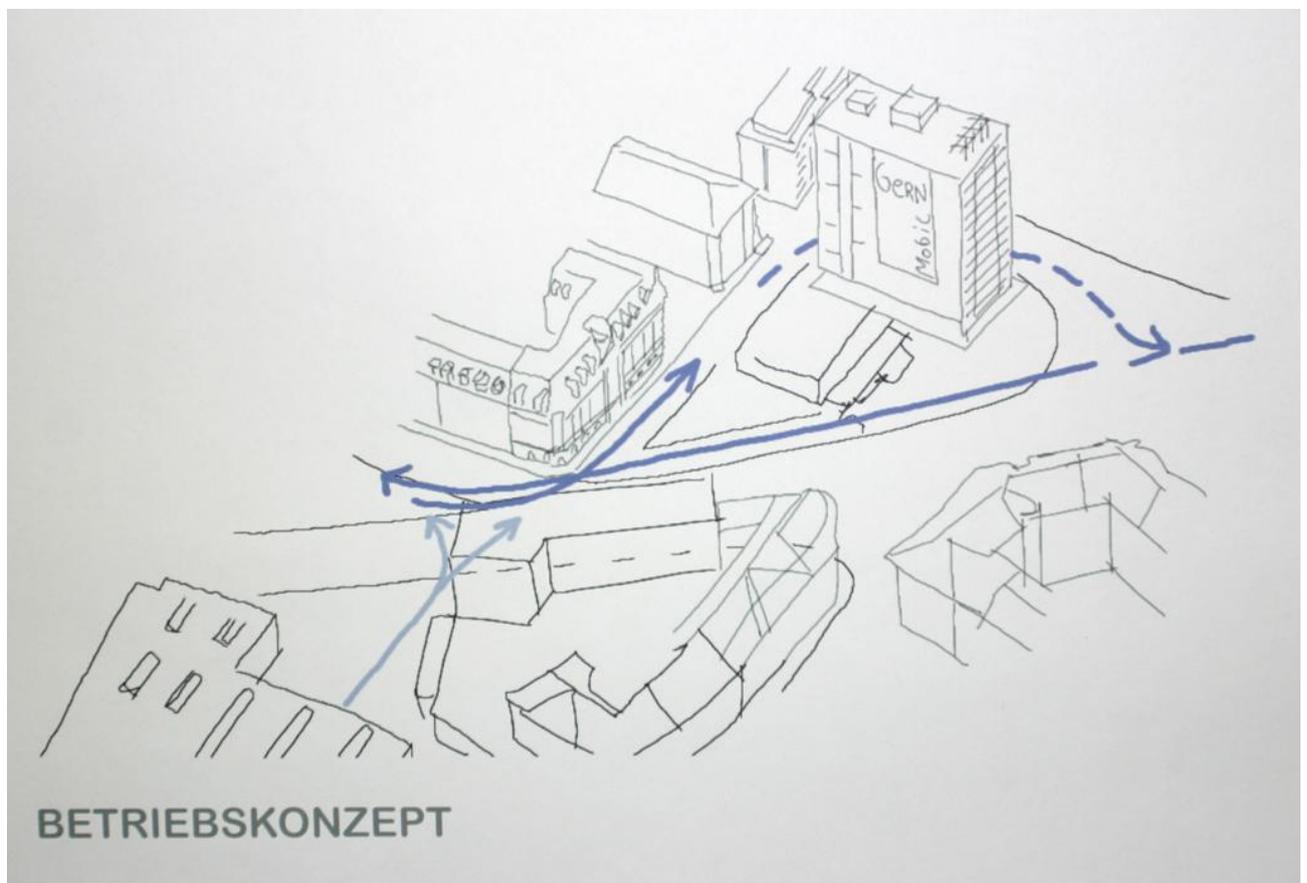


Skizze und Gestaltungskonzept - Eggenen
Skizze und Gestaltungskonzept - Eggenen
Skizze und Gestaltungskonzept - Eggenen
Skizze und Gestaltungskonzept - Eggenen



Skizze und Gestaltungskonzept - Eggenen
Skizze und Gestaltungskonzept - Eggenen
Skizze und Gestaltungskonzept - Eggenen
Skizze und Gestaltungskonzept - Eggenen
Skizze und Gestaltungskonzept - Eggenen

Projekt Nr. 14
Kennwort "...." (kein Kennwort)
Federführung Alex Richter
Projektleiter Alex Richter
Adresse Merckstrasse 18, 64283 Darmstadt, Deutschland
Mitarbeitende Alex Richter





Projekt Nr.	16
Kennwort	Flickenteppich
Federführung	BOARD
Projektleiter	Bernd Upmeyer
Adresse	Delftsestraat 27, 3013 AE Rotterdam, Niederlande
Mitarbeitende	Architektur: Bernd Upmeyer Architektur: Alice Grégoire





Foto: © MVRDV/2010



Foto: © MVRDV/2010



Foto: © MVRDV/2010

Flickentepich

Das Projekt besteht aus einer Reihe von öffentlichen Plätzen, die durch eine zentrale Achse verbunden sind. Die Plätze sind durch eine Reihe von farbigen Flächen (rot, orange, gelb, grün) hervorgehoben, die als 'Flickentepich' bezeichnet werden. Die Plätze sind durch eine Reihe von farbigen Flächen (rot, orange, gelb, grün) hervorgehoben, die als 'Flickentepich' bezeichnet werden.

Das Projekt besteht aus einer Reihe von öffentlichen Plätzen, die durch eine zentrale Achse verbunden sind. Die Plätze sind durch eine Reihe von farbigen Flächen (rot, orange, gelb, grün) hervorgehoben, die als 'Flickentepich' bezeichnet werden. Die Plätze sind durch eine Reihe von farbigen Flächen (rot, orange, gelb, grün) hervorgehoben, die als 'Flickentepich' bezeichnet werden.

Das Projekt besteht aus einer Reihe von öffentlichen Plätzen, die durch eine zentrale Achse verbunden sind. Die Plätze sind durch eine Reihe von farbigen Flächen (rot, orange, gelb, grün) hervorgehoben, die als 'Flickentepich' bezeichnet werden. Die Plätze sind durch eine Reihe von farbigen Flächen (rot, orange, gelb, grün) hervorgehoben, die als 'Flickentepich' bezeichnet werden.

Das Projekt besteht aus einer Reihe von öffentlichen Plätzen, die durch eine zentrale Achse verbunden sind. Die Plätze sind durch eine Reihe von farbigen Flächen (rot, orange, gelb, grün) hervorgehoben, die als 'Flickentepich' bezeichnet werden. Die Plätze sind durch eine Reihe von farbigen Flächen (rot, orange, gelb, grün) hervorgehoben, die als 'Flickentepich' bezeichnet werden.

Das Projekt besteht aus einer Reihe von öffentlichen Plätzen, die durch eine zentrale Achse verbunden sind. Die Plätze sind durch eine Reihe von farbigen Flächen (rot, orange, gelb, grün) hervorgehoben, die als 'Flickentepich' bezeichnet werden. Die Plätze sind durch eine Reihe von farbigen Flächen (rot, orange, gelb, grün) hervorgehoben, die als 'Flickentepich' bezeichnet werden.

Das Projekt besteht aus einer Reihe von öffentlichen Plätzen, die durch eine zentrale Achse verbunden sind. Die Plätze sind durch eine Reihe von farbigen Flächen (rot, orange, gelb, grün) hervorgehoben, die als 'Flickentepich' bezeichnet werden. Die Plätze sind durch eine Reihe von farbigen Flächen (rot, orange, gelb, grün) hervorgehoben, die als 'Flickentepich' bezeichnet werden.



Foto: © MVRDV/2010



Foto: © MVRDV/2010



Foto: © MVRDV/2010



Foto: © MVRDV/2010



Foto: © MVRDV/2010



Foto: © MVRDV/2010