

Studienauftrag Eigerplatz

Bericht des Beurteilungsgremiums

11. Mai 2010



Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage und Aufgabe des Studienauftrages	2
1.1	Ausgangslage	2
1.2	Aufgabenstellung	3
1.3	Ziele	4
1.4	Beurteilungskriterien	5
2.	Bestimmungen zum Studienauftrag	6
2.1	Auftraggeberin	6
2.2	Teilnehmende	6
2.3	Beurteilungsgremium	7
2.4	Technische Vorprüfung, Fachbesprechungen	8
2.5	Begleitung des Studienauftrages	8
2.6	Art des Verfahrens, Verbindlichkeit	8
2.7	Entschädigung	8
2.8	Weiterbearbeitung	9
3.	Dialog	9
3.1	Startsitzung	9
3.2	Fachgespräche	9
3.3	Zwischenbesprechung	10
4.	Vorprüfung	10
4.1	Eingereichte Projekte	10
4.2	Ablauf	10
4.3	Ergebnisse	10
5.	Beurteilung durch Beurteilungsgremium, Erkenntnisse und Empfehlungen	11
5.1	Entscheide aufgrund der Vorprüfung	11
5.2	Beurteilung	11
5.3	Würdigung	11
5.4	Empfehlung zur Weiterbearbeitung	12
5.5	Erkenntnisse des Beurteilungsgremiums	12
5.6	Weitere Empfehlungen des Beurteilungsgremiums	13
6.	Ausstellung	13
7.	Genehmigung	14

Anhang: Projektdokumentation

Vorbereitung und Begleitung:

bürokobi gmbh
Fritz Kobi, Dipl. Bauing. ETH/SIA/SVI
Bärenstutz 11K
3110 Münsingen
+41 31 721 96 39
kobi.fritz@bluewin.ch

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

1. Ausgangslage und Aufgabe des Studienauftrages

1.1 Ausgangslage

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 aufgrund 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 eine 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.

Stadt und Kanton Bern sowie BERNMOBIL suchten im Rahmen des Projekts „Tram Region Bern“ für den Eigerplatz kreative und zukunftsweisende Vorschläge, die auf einer gesamtheitlichen städtebaulichen Betrachtung von Stadtraum, Verkehr und wirtschaftlichen Nutzungen sowie Quartierschutz aufbauen.

Aufgrund der sehr anspruchsvollen und komplexen Aufgabenstellung wurden die Lösung und das aus interdisziplinär arbeitenden Fachleuten bestehende Bearbeitungsteam in zwei in sich abgeschlossenen Schritten gesucht. Der Ideenwettbewerb als erster Schritt wurde am 10. November 2009 abgeschlossen. Dieser bildete die Grundlage für den anschliessenden nun vorliegenden zweiten Schritt.

Zur Weiterbearbeitung im zweiten Schritt empfohlen wurden durch die Jury die folgenden vier im Ideenwettbewerb bestrangierten Projekte:

Kennwort	Federführendes Büro
EIGERTRAM	B+S AG, Entwickeln-Planen-Realisieren Bern
stadtteilpuzzle	bauchplan landschaftsarchitektur- und urbanismus München
promunturium	Hager Landschaftsarchitektur AG Zürich
CHIARA	R+R, Burger und Partner AG, Ingenieure und Ökonomen Bern

Die Auftraggeberin hat diese vier Teams mit der Weiterbearbeitung ihres Projektvorschlages beauftragt. Im Studienauftrag hatten die Teams die Projekte entsprechend den Vorgaben des Beurteilungsgremiums zu vertiefen.

Der vorliegende Bericht beinhaltet die Beurteilung durch das Beurteilungsgremium im Studienauftrag und enthält die Empfehlungen für die Weiterbearbeitung in den nächsten Arbeitsschritten sowie allgemeine Erkenntnisse des Beurteilungsgremiums.

1.2 Aufgabenstellung

Die beauftragten Teams hatten die Aufgabe, ihren Projektvorschlag aus dem Ideenwettbewerb unter Berücksichtigung der Projektkritik und der Empfehlungen im Bericht des Preisgerichts vom 10. November 2009 sowie der Startbesprechung und den Zwischenbesprechungen weiter zu bearbeiten. Das im Ideenwettbewerb vorgeschlagene Konzept war in der stadträumlichen und verkehrlichen Ausgestaltung zu bereinigen, zu vertiefen und zu verfeinern und es waren die Nachweise betreffend Funktionalität, Verarbeitung des heutigen Verkehrs, Quartierschutz und LARES (Aspekte der Gender- und Alltagsgerechtigkeit) zu erbringen.

Für die Weiterbearbeitung waren die Teams bei der Wahl der Projektelemente grundsätzlich frei und nicht an ihren Vorschlag im Ideenwettbewerb gebunden. Wechsel von Projektelementen waren jedoch an der Zwischenbesprechung resp. der Schlusspräsentation nachvollziehbar zu begründen.

Bezüglich der Aufgabenstellung im Detail wird auf das Programm für den Studienauftrag vom 11. Januar 2010 verwiesen.

1.3 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	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

1.4 Beurteilungskriterien

Kriterium	Aspekte
Qualität des Gesamtkonzeptes	<p>Klarheit der Idee</p> <p>Innovationsstärke und Zukunftsorientierung</p> <p>Gesamtheitliche Lösung, Abstimmung von Städtebau, Verkehr und Gestaltung des öffentlichen Raumes</p> <p>Einbindung in das städtische Umfeld</p> <p>Berücksichtigung der Aspekte der Gender- und Alltagsgerechtigkeit (LARES)</p>
Stadträumliche und gestalterische Qualität	<p>Aufwertung des Platzes, Freiraumgestaltung und Aufenthaltsqualität, Ideen für die Parallelstrassen</p> <p>Konzepte Beleuchtung, Fahrleitungen, Plakatierung</p> <p>Wartehalle / Kiosk / Stadtmobiliar</p> <p>Materialisierung</p> <p>Quartierentsorgungsstelle</p> <p>Nutzungsmöglichkeiten der Flächen und Bezug zu den angrenzenden Gebäudenutzungen</p>
Qualität der Verkehrslösung	<p>Koexistenz und Verkehrssicherheit</p> <p>Verkehrstechnische Funktionsfähigkeit für alle Verkehrsteilnehmenden</p> <p>Betriebskonzept ÖV / MIV / LV</p> <p>Kohärenz Langsamverkehr</p> <p>Quartierschutz (kein Ausweichverkehr in die Wohnquartiere)</p> <p>Zu- und Wegfahrten, Anlieferung, Parkierung, Veloabstellplätze</p>
Realisierung	<p>Konzeptprägende Elemente auf öffentlichem Grund</p> <p>Einfachheit der technischen Umsetzung (u. a. Werkleitungen)</p>
Wirtschaftlichkeit	<p>Generelle Kosten–Wirksamkeitsbeurteilung (Investitionen sowie Betrieb und Unterhalt)</p> <p>Potential für kommerzielle Nutzungen</p>

Die Kriterien galten als gleichwertig.

2. Bestimmungen zum Studienauftrag

2.1 Auftraggeberin

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

2.2 Teilnehmende

Eingeladen und beauftragt wurden die folgenden von der Jury des Ideenwettbewerbes mit Beschluss vom 10. November 2009 empfohlenen Teams:

Team „EIGERTRAM“	Federführung	B+S AG Entwickeln-Planen-Realisieren Bern
Team „stadtteipuzzle“	Federführung	bauchplan landschaftsarchitektur- und urbanismus München
Team „promunturium“	Federführung	Hager Landschaftsarchitektur AG Zürich
Team „CHIARA“	Federführung	R+R, Burger und Partner AG Ingenieure und Ökonomen Bern

2.3 Beurteilungsgremium

Fachleute aus den massgebenden Fachgebieten

Uli Huber	Architekt BSA SIA SWB	Bern (Präsident)
Marie-Noëlle Adolph	Landschaftsarchitektin FH BSLA	Meilen
Jürg Dietiker	MAE, Verkehrs- und Raum- planer, Prof. FH Winterthur, SVI	Brugg
Pius Flury	dipl. Architekt ETH SIA	Solothurn
Thomas Ruff	dipl. Ing., Betriebsleiter Frei- burger Verkehrs AG	Freiburg im Breisgau
Patricia Wenk	dipl. Ingenieurin FH Raum- planung, 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

Weitere Mitglieder

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 Stadt- teil III
Andreas Reusser	Anwohner und Gastwirt am Eigerplatz	AnwohnerInnen und Gewerbe- treibende

Ersatz

Sergio Rizzoli	dipl. Ing. EPFL, Verkehrsin- genieur SVI	BERNMOBIL
Joachim Rutz	dipl. Umwelting. ETH	TBF + Partner AG
Reto Zurbuchen	dipl. Bauleiter, EMBA	Stadt Bern, Tiefbauamt

2.4 Technische Vorprüfung, Fachbesprechungen

Für die Vorprüfung und die Fachbesprechungen wurden folgende Expertinnen und Experten beigezogen:

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
Bernard Koller	TBF + Partner AG, Gesamtprojektleitung
Thomas Ledergerber	BERNMOBIL, Leiter Netzmanagement
Hanspeter Liechti	Kubik 3, Gestaltung öffentlicher Raum
Laszlo Litzko	Stadt Bern, Stadtplanungsamt
Urs Lüthi	Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern
Henry Schmidt	BERNMOBIL, Bau und Unterhalt
Julian Baker	Stadt Bern, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr (im Auftrag der Stadt unterstützt durch Oskar Balsiger)
Selina Holzemer	TBF + Partner AG, Gesamtprojektleitung

Gemäss Programm für den Studienauftrag vom 11. Januar 2010, Kap. 4.2, konnte das Beurteilungsgremium zur Begutachtung von Spezialfragen weitere Fachpersonen beiziehen. Davon hat das Gremium Gebrauch gemacht. Jean-Daniel Gross, Denkmalpfleger der Stadt Bern, wurde zu einem Fachgespräch und zu der Zwischenbesprechung mit dem Team „CHIARA“ sowie zu den Schlusspräsentationen am ersten Tag der Beurteilungssitzung beigezogen.

2.5 Begleitung des Studienauftrages

Die Vorbereitung und Begleitung erfolgte durch TBF + Partner AG, Zürich (Gesamtprojektleitung) sowie Fritz Kobi, dipl. Bauing. ETH/SIA/SVI, bürokobi gmbh, Münsingen.

2.6 Art des Verfahrens, Verbindlichkeit

Studienauftrag im eingeladenen 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 Ingenieurstudienaufträge SIA 143, Ausgabe 2009, subsidiär.

Mit der Annahme des Auftrages haben die Teilnehmenden die Verfahrensgrundlagen, das Programm für den Studienauftrag, das Vorgehen und die Entscheide des Beurteilungsgremiums in Ermessensfragen anerkannt.

2.7 Entschädigung

Die fixe Entschädigung pro Team beträgt CHF 50'000.00 inkl. Mehrwertsteuer. Voraussetzung für das Auszahlen war die rechtzeitige Abgabe eines den Vorgaben entsprechenden Projektes. Alle vier Teams haben die Vorgaben erfüllt und damit Anspruch auf die Entschädigung.

2.8 Weiterbearbeitung

Die Auftraggeberin resp. die Stadt Bern und/oder BERNMOBIL beabsichtigen, nach dem Studienauftrag das oder die durch das Beurteilungsgremium empfohlene(n) Planungsteam(s) mit der Ausarbeitung der weiteren Planungsphasen zu beauftragen (Vorprojekt und in einem weiteren Schritt Auflageprojekt mit Kostenschätzung sowie anschliessend bis und mit Bau, bei speziellen Teilprojekten sind andere Planungs- und Entscheidungsschritte denkbar). Vorbehalten bleiben die Plangenehmigungs-, Kredit- und Zustimmungsbeschlüsse der zuständigen Instanzen von Bund, Kanton und Gemeinden.

Die Auftraggeberin behält sich vor, für die Weiterbearbeitung inkl. Bau gegebenenfalls qualifizierte Teamergänzungen in zuwenig abgedeckten Fachbereichen zu verlangen (vgl. Hinweise im Programm für den Ideenwettbewerb vom 22. Juli 2009, Unterlage 13, Ziff. 3.1 und 3.2).

Hinsichtlich Aufgaben, Anforderungen, Schlüsselpersonen, Leistungsfähigkeit und Modalitäten wird auf Ziffer 8.7 im Programm für den Ideenwettbewerb vom 22. Juli 2009 verwiesen. Mit einer Mehrheit von mindestens drei Viertel der Stimmen des Beurteilungsgremiums und der Zustimmung der Auftraggeberin können hervorragende Beiträge, die wesentliche Verstösse gegen Programmbestimmungen aufweisen, ebenfalls zur Weiterbearbeitung empfohlen werden (SIA 143 / 2009, Art. 22).

3. Dialog

3.1 Startsituation

Themen der Startsituation unter der Leitung des Präsidenten des Beurteilungsgremiums vom 26. Januar 2010 mit jedem einzelnen Team waren Erläuterungen der Beurteilung und der Überlegungen des Preisgerichts, die Einführung der Teams in die erweiterte Aufgabenstellung, eine erste Simulation des Verkehrs mittels VISSIM sowie das Beantworten von Fragen. Seitens des Beurteilungsgremiums nahm eine Delegation teil.

3.2 Fachgespräche

Mit allen Teams wurden Fachgespräche zu den Themen

- Langsamverkehr
- Gleisgeometrie und betriebliche Fragen BERNMOBIL

einzelnen durchgeführt. Teilgenommen haben Julian Baker (Fachgespräch Langsamverkehr) und Sergio Rizzoli sowie Henry Schmidt (Fachgespräch Gleisgeometrie und betriebliche Fragen BERNMOBIL). Geleitet wurden die Fachgespräche durch Fritz Kobi, Wettbewerbsbegleitung.

Das Team CHIARA wurde zudem bezüglich des vorgeschlagenen Baus im Dreieck Belpstrasse / Zieglerstrasse / Philosophenweg zu einem Fachgespräch mit Jean-Daniel Gross, Denkmalpfleger der Stadt Bern, Cornelia Graber, Stadtgärtnerei Bern, Christian Wiesmann, Stadtplaner, Uli Huber, Präsident des Beurteilungsgremiums und Fritz Kobi, Wettbewerbsbegleitung, eingeladen.

Sofern Fragen resp. die Antworten von allgemeinem Interesse waren, erfolgte anschliessend eine Orientierung per E-Mail an alle Teams.

3.3 Zwischenbesprechung

Am 15. März 2010 führte das Beurteilungsgremium eine Zwischenbesprechung mit jedem Team einzeln durch. Themen waren der Städtebau, eine VISSIM-Simulation und der Langsamverkehr. Jedes Team konnte zudem weitere eigene Themen zur Diskussion stellen. An der Zwischenbesprechung mit dem Team CHIARA nahm auch Jean-Daniel Gross, Denkmalpfleger der Stadt Bern, teil.

Dem Antrag des Teams „promunturium“ um eine Teamergänzung durch Giuliani Hönger Architekten, Zürich, stimmte das Beurteilungsgremium zu. Es wurden alle Teams informiert.

4. Vorprüfung

4.1 Eingereichte Projekte

Alle vier Projekte wurden termingerecht eingereicht.

4.2 Ablauf

Die Projekte wurden einer wertungsfreien, formellen und technischen Vorprüfung unterzogen.

Die Eingangskontrolle wurde durch Urs Lüthi (Amt für öffentlichen Verkehr) und die Vollständigkeitsprüfung durch Selina Holzemer (TBF + Partner AG) und Fritz Kobi (Wettbewerbsbegleitung) durchgeführt.

Die Prüfung der Übereinstimmung mit den im Programm zum Studienauftrag gestellten Anforderungen und Randbedingungen inkl. der anlässlich der Startszung und der Zwischenbesprechung vorgenommenen Präzisierungen erfolgte durch die Expertinnen und Experten (vgl. Ziffer. 2.4). Die Ergebnisse sind im Vorprüfungsbericht vom 6. Mai 2010 detailliert zusammengestellt.

4.3 Ergebnisse

Die Vorprüfung hat zu den nachstehenden Ergebnissen geführt:

Formelle Vorprüfung

Alle Projekte werden den formellen Vorgaben gerecht.

Materielle Vorprüfung

Die Teams haben sich intensiv und engagiert mit der Aufgabenstellung auseinandergesetzt. Die hohe fachliche Qualität der eingereichten Unterlagen zeigt dies deutlich. Trotzdem war kein Team in der Lage, alle fachlichen Bedingungen vollumfänglich zu erfüllen. Es können nicht alle Konflikte zu 100 % bereinigt werden, was seine Ursache letztlich in der Komplexität der Aufgabenstellung hat.

5. Beurteilung durch Beurteilungsgremium, Erkenntnisse und Empfehlungen

Das vollständige Beurteilungsgremium versammelte sich am 10. und 11. Mai 2010 zur Beurteilung der eingereichten Projekte. Am 10. Mai 2010 erfolgte zudem eine je separate Präsentation inkl. Beantwortung von Fragen des Beurteilungsgremiums durch die Projektverfassenden.

Nach einem ersten Rückblick auf die Präsentationen im Plenum erfolgte das Beschreiben der Projekte in fachlich gemischten Gruppen mit anschliessender Bereinigung der Beschreibungen durch das ganze Beurteilungsgremium vor den Projekten. Mit der Kenntnisnahme der Beurteilung durch den Denkmalpfleger der Stadt Bern und einem ersten Andiskutieren möglicher Empfehlungen wurde der erste Sitzungstag des Beurteilungsgremiums abgeschlossen.

Am zweiten Sitzungstag wurden die Beschlüsse über die Weiterbearbeitung sowie die fachlichen Empfehlungen gefasst und der Bericht des Beurteilungsgremiums verabschiedet. Abgeschlossen wurde die Beurteilung mit den üblichen Abschlussarbeiten zum weiteren Vorgehen und zur Veröffentlichung.

5.1 Entscheide aufgrund der Vorprüfung

Das Beurteilungsgremium nahm Kenntnis von den Ergebnissen der Vorprüfung. Nach dem kommentierten Orientierungsrundgang mit wertneutralem Vorstellen der überarbeiteten Projekte inkl. Vergleich mit dem im Ideenwettbewerb eingereichte Vorschlag und dem Antrag aus der Vorprüfung beschloss das Beurteilungsgremium einstimmig:

Es werden alle vier Projekte zur Beurteilung zugelassen

5.2 Beurteilung

In verkehrlicher Hinsicht vermögen die Projekte „EIGERTRAM“, „promunturium“ und „stadtteilpuzzle“ den funktionalen Bedürfnissen gerecht zu werden, jedoch mit leicht unterschiedlichen Qualitätsleveln. In der konkreten Umsetzung der verkehrstechnischen Ausgestaltung und Details weist das Projekt „EIGERTRAM“ dank seiner Einfachheit und leichten Verständlichkeit Vorteile auf. Bei der Ausgestaltung der Platzsegmente zeichnet sich das Projekt „promunturium“ durch einen ortsgerechten und überzeugenden Umgang mit dem öffentlichen Raum aus.

Die eingehende Beurteilung aller Vorschläge befindet sich in der Projektdokumentation im Anhang.

5.3 Würdigung

Ausgehend von der Eingabe im Ideenwettbewerb hatten die Teams ihren Projektvorschlag zu konkretisieren, zu vertiefen und zu verifizieren. Nicht abgewichen werden durfte dabei von der gesamtheitlichen Bearbeitung von Stadtraum, Verkehr, Gestaltung, wirtschaftlichen Nutzungen und Quartierschutz. Gefragt war tendenziell eine Verstärkung dieser Betrachtungsweise.

Mit den weiterbearbeiteten Projekten ist es den Teams gelungen, den hohen Ansprüchen gerecht zu werden, auch wenn dabei in der detaillierten Bearbeitung Konflikte zu Tage traten, die planerisch nur schwer oder nur bedingt gelöst werden konnten. Aufgezeigt haben damit die Teams das im Bereich des Eigerplatzes im Rahmen der aktuellen Vorgaben noch

Machbare. Das fundierte transdisziplinäre Auseinandersetzen und die fachliche Bearbeitung auf einem hohen Niveau erlaubten dem Beurteilungsgremium eine eingehende und qualifizierte Beurteilung.

Für die geleistete Arbeit, das dahinter stehende hohe Fachwissen und grosse Engagement sowie den damit zur Lösungsfindung geleistete Beitrag, sprechen das Beurteilungsgremium und die Auftraggeber den Teams und allen Teammitgliedern ihren grossen Dank aus.

5.4 Empfehlung zur Weiterbearbeitung

Das Beurteilungsgremium empfiehlt folgende gemeinsame Weiterbearbeitung:

- In verkehrlicher Hinsicht das Projekt „EIGERTRAM“ durch B+S AG
- In stadträumlicher und gestalterischer Hinsicht das Projekt „promunturium“ durch Hager Landschaftsarchitektur AG und Giuliani Hönger Architekten

Die Federführung ist B+S AG zu übertragen.

Betreffend Beurteilung der einzelnen Projekte wird auf die Projektdokumentation im Anhang verwiesen.

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

5.5 Erkenntnisse des Beurteilungsgremiums

- Jedes der vier Projekte enthält Vorschläge, die einen Beitrag zur Meinungsbildung und zu mehr Quartierverträglichkeit leisten, sei dies im Bereich Stadtraum/Gestaltung des öffentlichen Raumes und/oder im Bereich Verkehr.
- In verkehrlicher Hinsicht weisen die Projekte vier Lösungsansätze für den Knoten Schwarzenburg-, Ziegler-, Eiger- und Seftigenstrasse auf:
 - Lichtsignalgeregelter Kreuzung
 - Kreisel mit einstreifigen Ein- und Ausfahrten
 - Kreisel mit einem Bypass
 - Kreisel mit zwei Bypässen
 Aufgezeigt wurde somit ein breites realistisches Spektrum. Das Beurteilungsgremium war deshalb in der Lage, eine fundierte Beurteilung vornehmen zu können.
- Auf dem Knoten Schwarzenburg-, Ziegler-, Eiger- und Seftigenstrasse hat VISSIM gezeigt, dass nur ein Kreisel den verkehrlichen Bedürfnissen zu genügen vermag. Dabei ist das Beurteilungsgremium zur Auffassung gelangt, dass eine möglichst einfache Lösung ohne Bypass situations- und verkehrsgerecht ist.
- Auch in gestalterischer / stadträumlicher Hinsicht weisen die Projekte ein breites Spektrum auf, von sehr zurückhaltender Gestaltung bis hin zu grösseren Inszenierungen auf dem Eigerplatz. Das Beurteilungsgremium konnte bei seiner Meinungsbildung somit ebenfalls auf gute und ausreichende Unterlagen zurückgreifen.
- Für eine Doppelhaltestelle Tram und Bus sind die räumlichen Verhältnisse am Eigerplatz zu knapp. Eine derartige Haltestelle ist an diesem Ort nicht machbar.
- Auf dem Eigerplatz können nicht für alle Anspruchsgruppen Maximallösungen gefunden werden.

- Die Verbesserung der Zugänge zur Terrasse beim Hochhaus führt zu einer besseren Anbindung des Gebäudes an den öffentlichen Raum.
- Das Verfahren hat gezeigt, dass das Schliessen der Lücke in der Randbebauung beim Tram-/ Busdepot („Depothaus“ des Projekts „CHIARA“) städtebaulich wünschenswert ist.
- Eine gute stadträumliche und verkehrliche Ausgestaltung des Eigerplatzes ist ohne Inanspruchnahme von Parzellen Dritter möglich.

5.6 Weitere Empfehlungen des Beurteilungsgremiums

- Die gefundene gesamtheitliche Lösung stellt unabhängig von der übergeordneten Planung Tram Region Bern ein ideales Projekt für die Umgestaltung des Eigerplatzes dar. Als eigenständiges gesamtheitliches Projekt ist es deshalb auch umzusetzen, falls sich die Realisierung von Tram Region Bern verzögern sollte.
- Die Ausgestaltung des Kreisels, insbesondere des Rondells im Zentrum, ist hinsichtlich der Sicherheit der Velofahrenden und des Geschwindigkeitsverhaltens der Autofahrenden zu optimieren.
- Die Beleuchtung ist in ihrer Vielfalt in Richtung Vereinfachungen zu überprüfen, ohne dabei die Sicherheit im öffentlichen Raum abzumindern.
- Der vorgeschlagene Standort für die Quartierentsorgungsstelle ist wohl ideal, hinsichtlich Realisierbarkeit jedoch zu überprüfen.
- Kontakte zu den AnstösserInnen sind möglichst frühzeitig aufzunehmen.

6. Ausstellung

Die Wettbewerbsarbeiten sind vom 17. bis zum 27. Mai 2010 an der Effingerstrasse 53 in Bern öffentlich ausgestellt. Die Ausstellung ist werktags und am Pfingstmontag von 17 Uhr bis 20 Uhr sowie am Samstag und Sonntag von 10 Uhr bis 13 Uhr geöffnet. Der Eintritt ist frei.

7. Genehmigung

Einstimmig ohne Enthaltung genehmigt durch das Beurteilungsgremium am 11. Mai 2010.

Unterschriften Beurteilungsgremium

Uli Huber		Wolf-Dieter Deuschle	
Marie-Noëlle Adolph		René Schmied	
Jürg Dietiker		Thomas Lüthi	
Pius Flury		Andreas Reusser	
Thomas Ruff		Ersatzpreisrichter:	
Patricia Wenk		Sergio Rizzoli	
Hugo Staub		Joachim Rutz	
Christian Wiesmann		Reto Zurbuchen	
Regula Rytz			

Anhang: Projektdokumentation

Projekt	EIGERTRAM
Federführung	B+S AG, Entwickeln-Planen-Realisieren, Bern
Projektleiter	Walter Schaufelberger
Adresse	Muristrasse 60, 3000 Bern 31
Mitarbeitende	Verkehr: Walter Schaufelberger Strassenraum: Urs Dubach Verkehr: Matthias von Moos Trassierung, Gleisgeometrie: Andrzej Tubielewicz Verkehrsmodell: Johannes Liesch Verkehr: Ruedi Lanz Darstellung: Afrim Esadi, Florian Kislig
Beigezogene Spezialisten	Landschaftsarchitektur: Daniel Moeri, Moeri+Partner AG, Bern Städtebau: Claude Rykart, Rykart Architekten, Gümliigen Städtebau: Stefan Rüfenacht, Rykart Architekten, Gümliigen Visualisierung: Beni Hallberg, TwinDesign, Liebefeld

Beschreibung des Projektes

Leitidee (Zitat Projektverfassende)

Der motorisierte Individualverkehr wird auf den Hauptachsen gebündelt und die Tramlinie damit vor grossen Konflikten verschont.

Nicht notwendige Strassenführungen werden zurückgebaut und die Freiraumfragmente so zur grösstmöglichen zusammenhängenden Platzfolge gefügt.

Mit dem einfachen Kreisel entsteht ein übersichtlicher flexibler Verkehrsknoten.

Wenige Leitlinien, Einbauten und Ersatzpflanzungen schaffen die gewünschte Ordnung, Ausrüstung und Stimmung.

Grundidee des Projekts ist das Zusammenbinden der heutigen einzelnen Platzsegmente zu einer grosszügigen zusammenhängenden Vorzone. Erreicht wird dies durch das Reduzieren der erforderlichen Strassenfläche, ohne damit die Leistungsfähigkeit zu beeinträchtigen. Eine einheitliche Materialisierung, Bepflanzung und Formensprache unterstützen die Funktion des Platzes im Stadtgefüge. Der Eigerpark im Dreieck Philosophenweg / Belpstrasse / Zieglerstrasse mit einer „knorrigen Föhre“ dient als Rückzugsraum, während sich auf dem Eigerplatz die geschäftliche und verkehrliche Lebendigkeit konzentriert.

Der Kreisel mit einstreifigen Zufahrten, der Mittelbereich auf der Zieglerstrasse, die Schliessung der Belpstrasse und die Beschränkung der Lichtsignalregelung auf das Gewährleisten der fahrplangerechten Abwicklung des öffentlichen Verkehrs reduzieren die Trennwirkung der Verkehrsanlagen. Ausserhalb der Strassenfläche gilt das Mischverkehrsprinzip Fussverkehr und Velofahrende. Sicherheit dank Einfachheit ist der Grundgedanke.

Das trapezförmige, transparente, schwebende Haltestellendach ist einerseits Merkpunkt für die NutzerInnen des öffentlichen Verkehrs und andererseits für den Langsamverkehr Hinweis auf unterschiedlich genutzte Flächen. Die wichtige Verbindung Tschannerstrasse – Eigerplatz – Mühlemattweg liegt auf der Wunschlinie und weist mit der vorgesehenen Ausgestaltung erfahrungsgemäss kurze Wartezeiten auf.

Leitidee

Der motorisierte Individualverkehr wird auf den Hauptachsen gebündelt und die Tramlinie damit von grossen Konflikten verschont.

Nicht notwendige Strassenerführungen werden zurückgebaut und die Freiraumfragmente so zur grösstmöglichen zusammenhängenden Platzfläche gefügt.

Mit dem einfachen Kreisell entsteht ein übersichtlicher flexibler Verkehrsknoten.

Wenige Leitlinien, Einbauten und Ersatzpflanzungen schaffen die gewünschte Ordnung, Ausüstung und Stimmung.

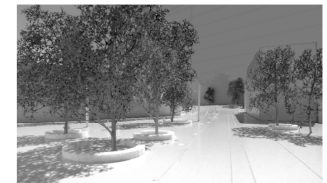


Gestaltung und Städtebau

Städtebaulich bildet der Eigerplatz den Übergang von der dichten innerstädtischen Bebauung zur lockeren Punktbebauung des Weisserhühlerquartiers. Er ist Schnittstelle zwischen gewerblicher Nutzung und Wohnen. Die den Platz definierende Bebauung ist somit in ihrer Form und Nutzung sehr heterogen.

Die im Projekt vorgesehene Verteilung und Konzentration der MIV-Fläche erlaubt ein Zusammenbinden der heutigen Platzsegmente. Die Funktion als Stadtteilzentrum wird durch grosszügige und zusammenhängende Vorzonen gestärkt. Gestalterisch soll der Eigerplatz durch einheitliche Möblierung, Materialisierung und Formensprache ein prägnantes Erscheinungsbild erhalten. Die Kleinbauten und Gestaltungselemente formulieren eine eigene Geometrie und nehmen dabei bewusst keinen Bezug auf vorhandene Fluchten und Achsen des verwinkelter Platzes. Mit der Aufhebung des Anschlusses der Belpstrasse an die Zieglerstrasse entsteht im nördlichen Bereich des Eigerplatzes ein von Fassade zu Fassade reichender qualitativ höherer ruhiger Aufenthaltsbereich. Der lebendige Haltesäulenbereich in der mittleren Partie des Eigerplatzes erfährt Klärung durch Reduktion auf wenige, sorgfältig gesetzte Gestaltungselemente.

Die bestehenden Bäume werden durch die Gestaltungs-massnahmen hervorgehoben und mit Neupflanzungen von Einzelsäulen und freien Baumgruppen ergänzt. Der Platzraum soll als Ganzes erscheinen. Der feine Randabschluss entlang der Tramgleise und die Position von Kiosk und Möblierung schaffen eine sichere Leitung der Verkehrsteilnehmer.



Verkehr

Im Knotenzulauf und Platzbereich werden Tram/Bus und Individualverkehr entflochten. Der MIV wird auf den Hauptachsen mit minimaler Fläche konzentriert und am Hauptknoten über einen leistungsfähigen Kreisell abgewickelt.

Lichtsignalanlagen dienen nur bedarfsweise der ÖV-Priorisierung (analog Burgenzirkel).

Entlang der Hauptachsen gibt es für die Fussgänger Trottoirs, für den leichten Zweiradverkehr Velostreifen. Die für den Langsamverkehr wichtige Beziehung Techarnerstrasse - Haltestelle Eigerplatz - Mühlmattstrasse wird attraktiver und sicher. Der Mittelstreifen Zieglerstrasse vermindert die Trennwirkung.

Die zusammenhängende Platzfläche funktioniert mit wenigen aber notwendigen Einbauten und Führungslinien als flexible und sichere Mischverkehrsfläche für Fussgänger, Velo, ÖV und Anlieferung.



Beurteilung durch das Beurteilungsgremium

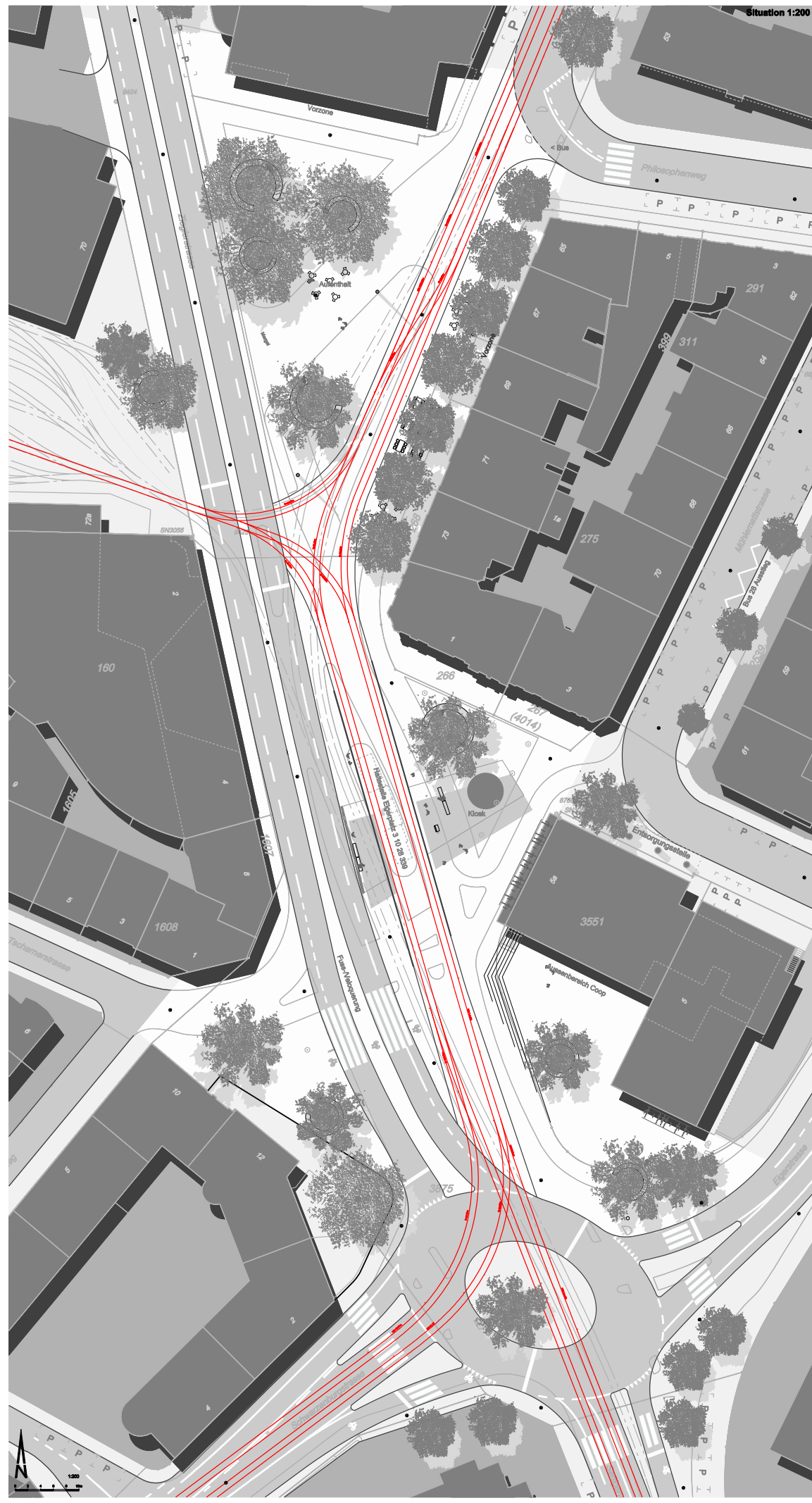
Das Gesamtkonzept ist eindeutig und verständlich: Ziel ist die Fläche für den MIV möglichst gering zu halten und die Strasse so weit westlich anzuordnen wie dies verkehrlich vertretbar ist, um dadurch viel Gestaltungsspielraum für die verschiedenen öffentlichen Räume im Osten zu erhalten. Dieses Ziel wird erreicht und gleichzeitig eine überzeugende Verkehrslösung aufgezeigt.

Der neu geschaffene Gestaltungsspielraum wird jedoch zu wenig ausgenutzt und die vorgeschlagenen Massnahmen überzeugen nur teilweise. Der nördliche Platz ist ein Ort des Treffens und des Aufenthalts. Das Angebot für diese Nutzungen ist wenig differenziert und etwas gar bescheiden gehalten. Im Weiteren scheint die Wahl der „knorrigen Föhre“ als Ergänzung der bestehenden Bäume an diesem städtischen Ort atmosphärisch und räumlich fraglich. Der mittlere Platz wird durch die teilweise Überdachung in einen ruhigen und einen verkehrlichen Teil unterteilt. Dadurch ergibt sich eine klare Führung des Fussgänger- und Veloverkehrs in West-Ost Richtung. Die Form des Daches erscheint jedoch etwas zufällig. Die kürzere und nicht die längere Seite des Schutzdaches verläuft parallel zu den Tram-schienen. Damit profitieren weniger BenutzerInnen der öffentlichen Verkehrsmittel vom Wetterschutz. Die Pflanzung einer weiteren Föhre mit einer Sitzgelegenheit südlich des Hochhauses und am Rand der stark befahrenen Strasse ist ungünstig gesetzt. Die Gestaltung des Bodenbelages mit weissen Kieselsteinen im Asphaltbelag ist interessant. Die genaue Abgrenzung dieses Belages gegenüber dem Quartier scheint jedoch zufällig und wird nicht verstanden.

Die vorgeschlagene Verkehrslösung überzeugt. Die verlangte Leistungsfähigkeit des Knotens wird erreicht, der öffentliche Verkehr kann wesensgerecht und mit stabilem Fahrplan abgewickelt werden. Der klare, einfache und sich gut in das Stadtbild einfügende Kreisel ist eine sowohl formal als auch verkehrstechnisch bestechende Lösung. Alle VerkehrsteilnehmerInnen finden übersichtliche und sichere Führungen. Der Verkehrsfluss ist vor allem auch für den öffentlichen Verkehr zu jeder Zeit ohne Störungen gesichert. Diese gute Lösung verhindert zugleich Ausweichverkehr in das Quartier. Die klare durchgehende Gestaltung der Zieglerstrasse mit Mittelstreifen ist überzeugend. Die Form des Kreisels und die Breite der Fahrbahn führen zu vergleichsweise grossen Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Veloverkehr und MIV. Durch die Vergrösserung des Kreiselsentrums könnte das Problem gelöst werden. Die vorgeschlagene Kreisellösung weist Reserven für die zukünftige Verkehrsentwicklung auf.

Die technische Umsetzung ist problemlos machbar und die Ausführung mit angemessenen Kosten realisierbar.

Das Projekt EIGERTRAM besticht durch eine rationelle und übersichtliche Verkehrslösung. Die vorgeschlagene gestalterische Lösung vermag trotz einfachen Mitteln, oder vielleicht gerade wegen der zu einfachen und undifferenzierten Mitteln, nicht zu überzeugen.

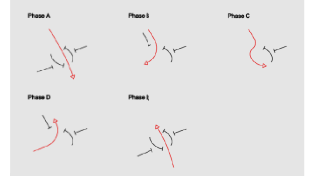


Situation 1:200

Verkehrs- und Betriebskonzept

Oberste Ziele des Betriebskonzepts Eigerplatz sind eine hohe Fahrplankorrektheit für den öffentlichen Verkehr, sichere und attraktive Verbindungen für den Langsamverkehr sowie eine ausreichende Leistungsfähigkeit für den Individualverkehr.

Der Kreislauf Eigerplatz stellt jeder Zeit eine ausreichende Verkehrsqualität sicher und sorgt für einen stetigen Verkehrsfluss. Die Bedarfslösungsanalyse (analog Bürgerzielkreise) dient ausschliesslich der sicheren und konfliktfreien Durchfahrt für Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs. Die Ampeln für den Individualverkehr sind im Grundzustand dunkel und nur bei Tram- und Busdurchfahrten eingeschaltet (rot). Für die Fussgängerübergänge sind keine Regelungen vorgesehen.

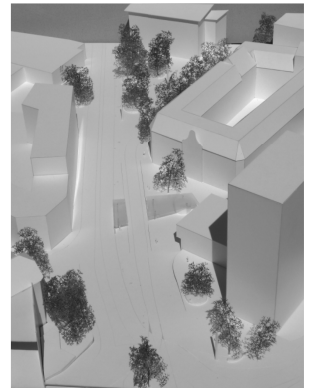


Phasen der Bedarfslösung

Tram und Bus melden sich vor der Kreiseldurchfahrt an und senden ab dem rechnergesteuerten Betriebsleitsystem (RBL) Meldesignale zur An- und Abmeldung. Bei Ausfällen des RBL und für nicht ausgelagerte Fahrzeuge erfolgt die Notanmeldung über im Belag eingelassenen Induktionsschleifen.

Die vom übrigen Verkehr getrennten Tram-Warterräume auf allen Zufahrtsachsen stellen auch bei mehreren gleichzeitig eintreffenden ÖV-Fahrzeugen einen reibungslosen Betrieb der Haltestelle Eigerplatz sicher. Die Warterräume liegen stadtauswärts auf dem Platz vor den Gebäuden Belpstrasse 65 bis 73, stadteinwärts in den jeweiligen Eigenterrassen in der Seitgenstrasse (Linie 3 aus dem Wissenbühl) und in der Schwarzenburgstrasse (Linie 0 aus Köniz).

Die Belagung Haltestelle Richtung Stadtzentrum wird mittels Meldesignale ab RBL überwacht. Nur bei unbelagter Haltestelle gibt die ÖV-Ampel an die Kreiseldurchfahrt bzw. Haltestelleneinfahrt frei. Ein Überwachung der Haltestelle Richtung Köniz ist nicht erforderlich.



Ausbaufähigkeit

Ohne das Gesamtkonzept der vorliegenden Lösung zu beeinträchtigen, kann mit einfachen Anpassungen und Ergänzungen auf eine zukünftig denkbare Veränderung der Verkehrsachse reagiert werden. Eine Regelung des Fussgängerstreifens bei der Tschamerstrasse kann auch bei einem erhöhten Verkehrsaufkommen oder einem stärkeren Langsamverkehrsstrom über die Zieglerstrasse eine ausreichende Verkehrsqualität auf der Zieglerstrasse oder für den Kreislauf Eigerplatz gewährleisten.

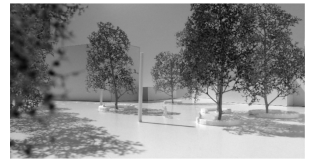
Ein Rechtsbypass am Kreislauf Eigerplatz kann bei einer grösseren Verkehrszunahme einen längeren Rückstau auf der Eigerstrasse und somit eine Behinderung der Buslinie 28 verhindern und die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems verbessern.

Langsamverkehr

Der Langsamverkehr soll entsprechend dem Prinzip 'Sicherheit durch Einfachheit' auf dem gesamten Platzbereich zirkulieren können. Der Fuss- und Veloverkehr wird nicht mittels Vorschriften und Verboten, sondern durch die geschickte Anordnung von funktionalen und gestalterischen Elementen gelenkt.

Die Querung der Zieglerstrasse ist für den Fussverkehr von grosser Bedeutung. Der Fussgängerstreifen liegt deshalb auf der Höhe der Tschamerstrasse und deckt damit die Hauptwischschienen des Fussverkehrs und des Veloverkehrs optimal ab. Der Mittelstreifen unterstützt eine attraktive und sichere Querung der Zieglerstrasse auf der ganzen Länge.

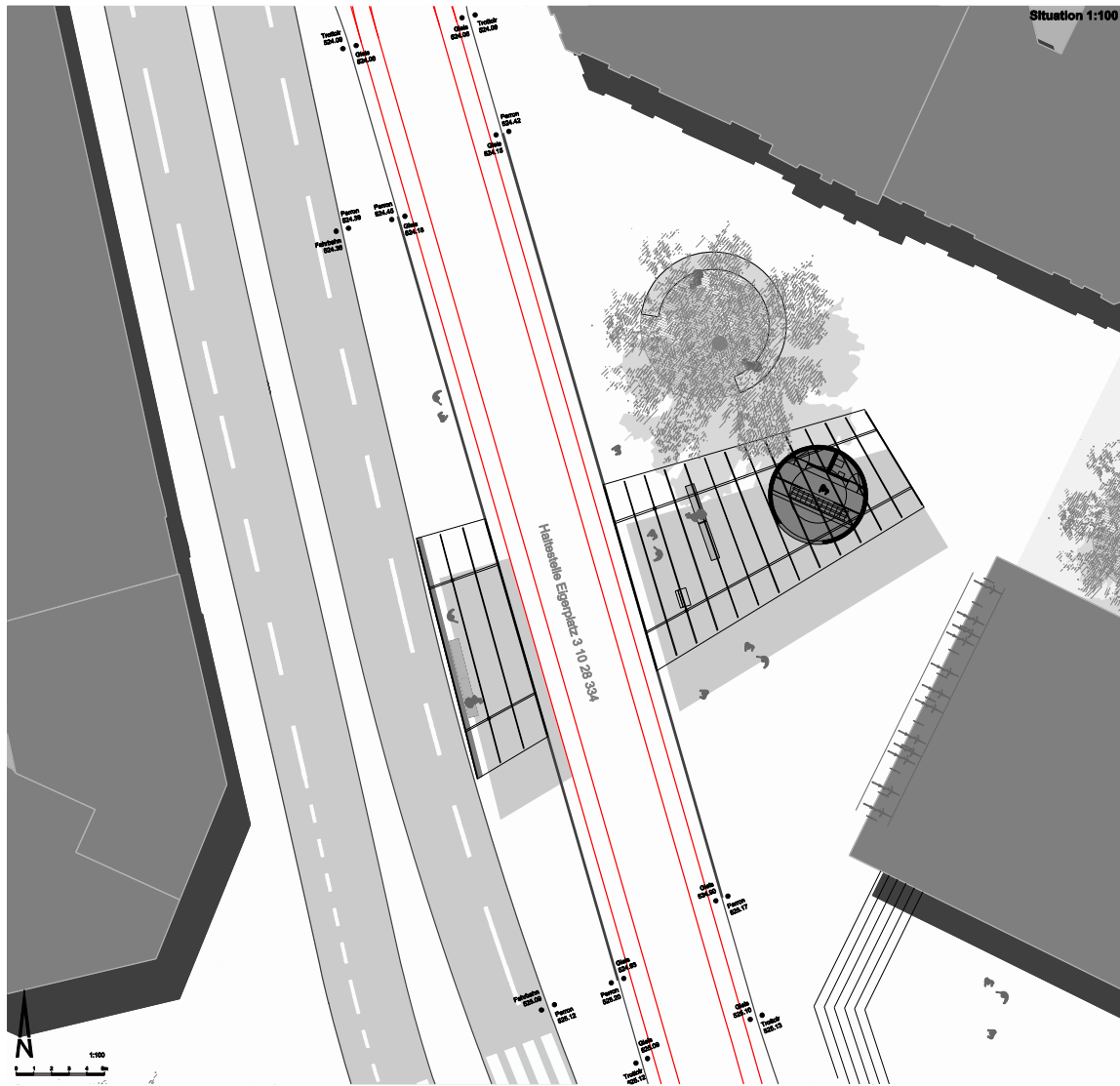
Zudem wird ein Teil der Velofahrenden aus Richtung Schwarzenburg- und Seitgenstrasse über den Platzbereich vor dem Coop fahren. Die Änderung von Haltestellenmobiliar, Kiosk, Velosattelstützen und Bepflanzung im Platzbereich Coop schafft ohne spezifische Markierung und Signalisation eine übersichtliche und klare Führung des Veloverkehrs aus Richtung Schwarzenburg- und Seitgenstrasse in Richtung der Mühlmastrasse.



Parkierung und Anlieferung

Geschäfte mit grossem Warenumschlag weisen eine eigene Anlieferung mit Rampe auf. Geschäfte/Restaurants mit geringem Warenumschlag liefern über den Strassenraum / Platz an. Insbesondere für die Gebäude Belpstrasse 65 bis 73 steht neu ein Streifen von 3.5 m zwischen dem Tramstrasse und der Baumreihe zum zeitweisen Freiflächenablad zur Verfügung.

Die Anzahl öffentlicher Parkplätze bleibt erhalten, in Einzelfällen ist ihre Lage gegenüber heute leicht verschoben, z.B. vom Philosophenweg in die Ziegler-, resp. Belpstrasse.



Situation 1:100

Studienauftrag Eigerplatz 2010 EIGERTRAM
 Team B+S AG, Ryskart Architekten AG, Moerl + Partner AG

Architektur Wartehallen/Kiosk

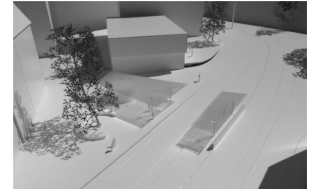
Ein präzise geschnittenes trapezförmiges Glasdach bildet den Witterungsschutz im Wartebereich. Förmlich schwebend nehmen die Dachkanten einerseits Bezug auf die wichtige Langsamverkehrsachse Tschirnerstrasse –Mühlemattstrasse, andererseits auf die senkrecht dazu liegende Tramachse.

Die zwei Wartebereiche bilden optisch eine Einheit. Im Lichtraumprofil der Trams wird das Dach unterbrochen, bleibt aber als zusammenhängendes Element klar erkennbar. Die gläserne Transparenz des Daches schliesst den durch die bestehende Bebauung stark gefassten Raum gegen oben nicht ab, sondern lässt den Blick über die historische Fassade in den Himmel schweifen.

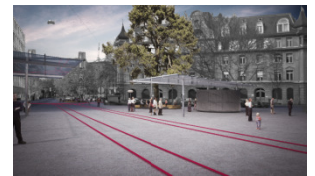
Der filigrane Dachkonstruktion, getragen von schlanken Stützen, steht der massiv konstruierten Kioskbaueinheit gegenüber. Der dunkel eingefärbte Sichtbeton nimmt Bezug auf die dunkle Färbung der Kiesflächen, übt jedoch Zurückhaltung gegenüber der Farbigkeit der benachbarten Fassaden am Eigerplatz.

Mit seiner runden Form definiert sich der Kiosk als autonomes Volumen. Der Bereich der Haltestelle erfährt somit keine Wertung in Vor- und Rückseite. Der Platz wird durch die bestehenden angrenzenden Fassaden definiert und erfährt keine weitere Verunklärung.

Eine niedrige, im selben dunklen Beton gehaltene Wand bietet stadtauswärts Schutz zur Stasse. Diese räumliche Trennung über die ganze Länge der überdachten Haltestelle vermittelt dem wartenden Fahrgast auch in diesem relativ schmalen Bereich das Gefühl von Sicherheit.

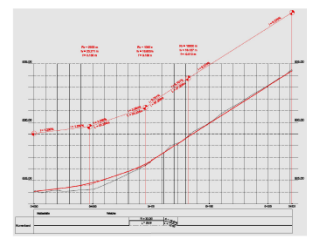


Den unterschiedlichen Funktionen und Bedürfnissen der Haltestellen wird optima Rechnung getragen. Die verschiedenen Haltestellenelemente ergänzen sich und bilden zusammen eine Einheit. Durch die Differenzierung von Form, Farbe und Material entstehen spannende Wechselwirkungen.

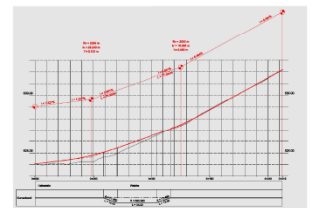


Trassierung, Gleislage, Gefälle

Aufgrund der topographischen Verhältnisse (Seiffgenstrasse ca. 5.5%, Schwarzenburgstrasse ca. 6.5%) ist der Spielraum für die Trassierung stark eingegrenzt. Das Projekt basiert auf einer kompakten Anordnung der Weichen und des Herzstücks, womit die Projektierungsrichtlinien für Anlagen für Strassenbahnen im Netz von Bemmobil eingehalten sind.



Längsprofil Tramgleis nach Köniz

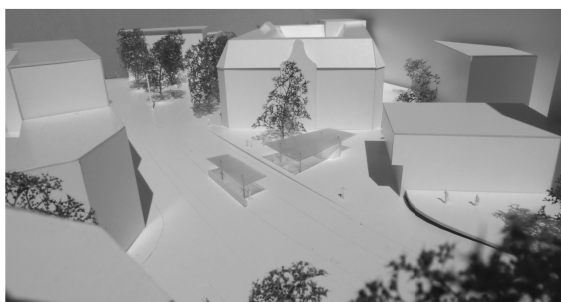


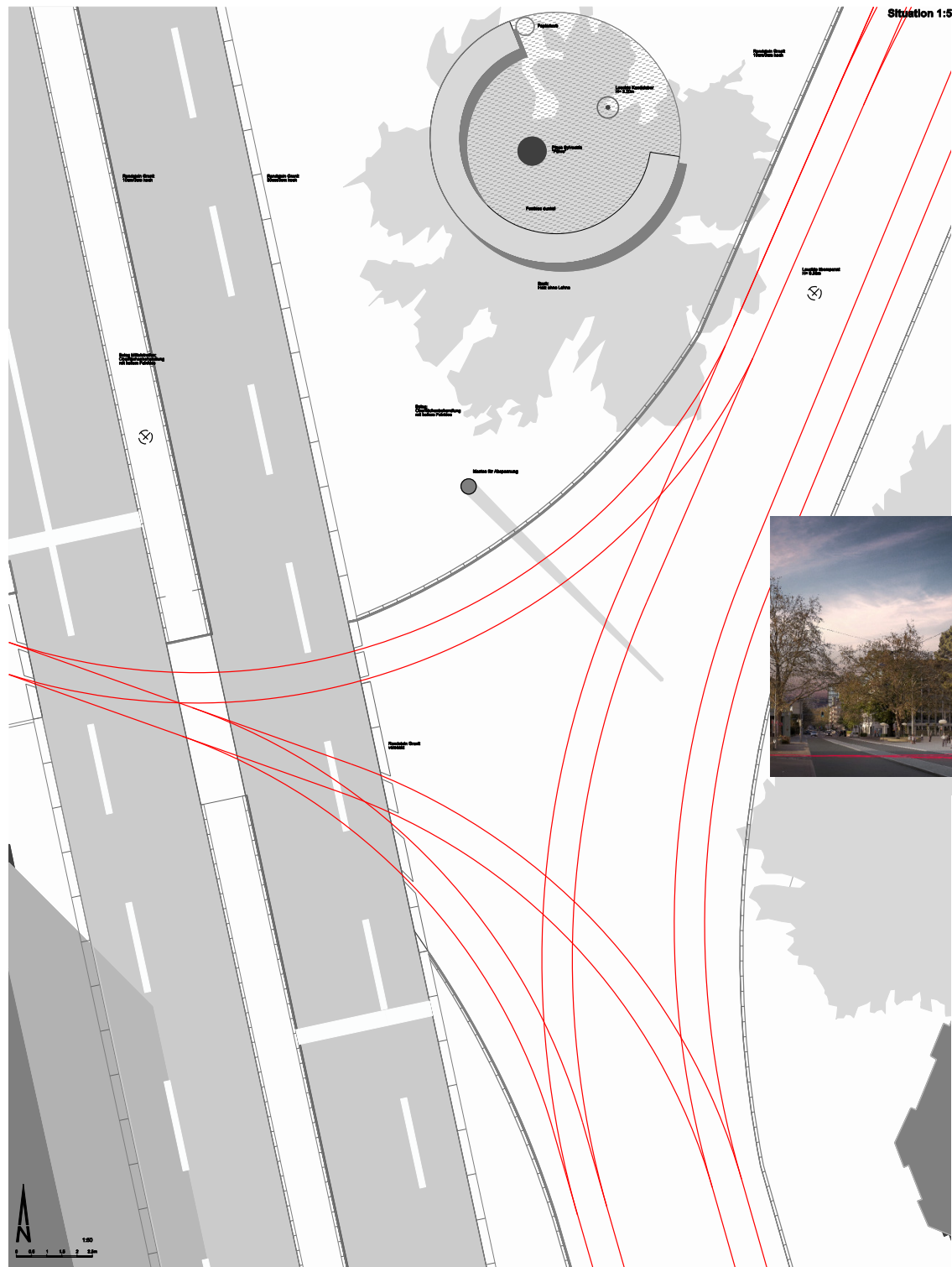
Längsprofil Tramgleis von Weissenried

Die Gefälleverhältnisse der Kreiselfahrbahn orientieren sich an der Gleisanlage. Dadurch beträgt die Maximalsteigung im Kreisell ca. 7% (Zieglerstrasse – Schwarzenburgstrasse) und es kommt zu Gefälleknicken bei der Querung der Schienen. Es entstehen aber für die Achsen Schwarzenburg-/Eigerstrasse und Seiffgen-/Zieglerstrasse – insbesondere für den Veloverkehr – keine Gegensteigungen.

Etaprierbarkeit

Die Realisierung der Gleisanlagen erfolgt in drei Etappen: Ersatz Gleisanlage Depot, Ersatz Stammgleise und Neubau Gleis in Richtung Köniz. Die Realisierung der Weichen und Kreuzung im Bereich des Kreisells findet gleichzeitig mit dem Ersatz des Stammgleises statt.





Station 1:50

Platzfläche

Die Platzfläche soll zusammenhängend, die verschiedenen Teilbereiche (drei Dreieckplätze) zu einem ganzen verbinden.
 Die Ausbildung des Platzbelages erfolgt durch einen einheitlichen Belag („Ob / Oberflächenbehandlung mit hellem Feinkies) ohne störende Unterbrechungen durch andere Materialien und Randabschlüsse, etc. (Teppicheffekt).

Die ruhige Platzfläche fasst die Vielfalt der raumbildenden Gebäudefassaden (verschiedene Baustile, Konstruktionsarten, Materialien, Gebäudetypologien, Gebäudestellungen und breite Farbenpalette) zusammen zu einer ganzheitlichen Platzsituation.



Integration Strasse

Alle Platzflächen werden mit der hellen „ Oberflächenbehandlung “ ausgebildet. Einzig die Strasse, zwei Fahrbahnen in dunklerem Schwarzbelag, getrennt durch den Mittelstreifen, durchlaufen den Platz und werden so integrierter Teil des Gesamtbildes Eigerplatz.



Baumbepflanzung und Sitzelemente

Die Baumpflanzung mit Föhren und der feine Kiesbelag (Oberflächenbehandlung) verleihen dem Platz eine starke eigene Identität. Eine Identität, die sich mit den immergrünen, „ knorrigen und skurrilen “ Föhren ganzjährig als besonderen, „ poetischen “ Ort erleben lässt.
 Der Eigerplatz wird zum unwechselbaren und stimmungsvollen Raum im Stadtgefüge von Bern.

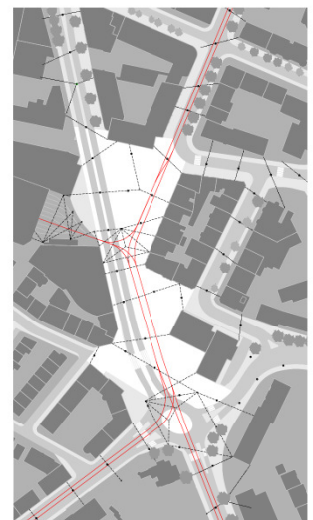
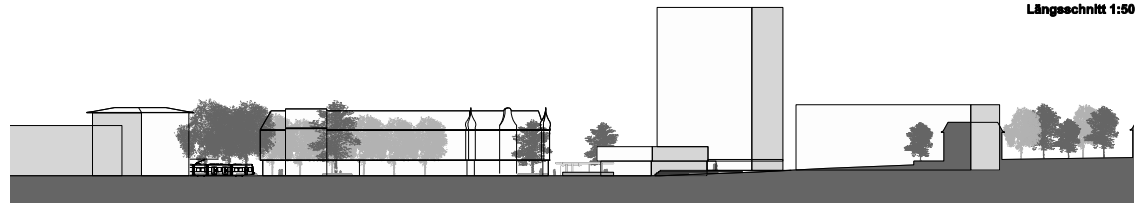
Die runden Sitzelemente werden aus Holz massgefertigt und als Kreissegmente um die Bäume angeordnet. Sie verstärken so als gestalterische Einheit, Möblierung und Bepflanzung, die Ruhe des Platzes und bieten im Schutz des Blätterdachs einen Ort mit grösster Aufenthaltsqualität. Abblendeer und örtliche Stimmungsleuchten ergänzen das „ City public Element “.

Beleuchtungskonzept

Die Fahrbahn- und Platzbeleuchtung wird grundsätzlich aufgehängt. Als Seilhangpunkte dienen Gebäude und Fahrleitungsmaste soweit möglich, um den Platz nicht mit zusätzlichen Kandelabern zu stören.

Die Stimmungsleuchten bei den Bäumen unterstützen die Primärbeleuchtung, sind aber in Art und Grösse auf die Bedürfnisse der Platzbesucher in den einzelnen Sitzelementen ausgerichtet.

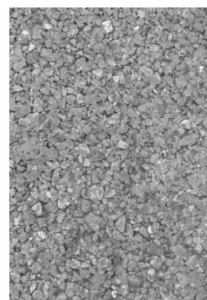
Längsschnitt 1:500



Oberspannungsplan

Werkleitungen

Die Umgestaltung des Eigerplatzes führt auch zu wesentlichen Anpassungen der bestehenden Werkleitungen. Werkleitungs-umlegungen sind hauptsächlich eine Folge der neuen Gleisanlage. Dies betrifft insbesondere die Gas- und Wasserleitungen in der Belpstrasse zwischen Philosophenweg und der Direktion Bernmobil, sowie die Gas- und Wasserleitungen in der Schwarzenburgstrasse. Zudem sind diverse, über den ganzen Projektpemimeter verteilte Schachtabauwerke (Swissom, Kanalisation, EW) anzupassen.
 Die vorgeschlagene Pflanzung von neuen Bäumen nimmt Rücksicht auf die bestehenden Werkleitungen sei es durch die Lage der Neupflanzungen oder durch die Wahl eines Flachwurzlers.



Projekt	promunturium
Federführung	Hager Landschaftsarchitektur AG, Zürich
Projektleiter	Guido Hager
Adresse	Bergstrasse 85, 8032 Zürich
Mitarbeitende	Landschaftsarchitektur: Guido Hager Landschaftsarchitektur: Pascal Posset Landschaftsarchitektur: Monika Schenk Lichtplanung: Lena Knufinke Visualisierungen: Karol Kruk
Beigezogene Spezialisten	Verkehrsplanung: Steven Kappeler, Kontextplan, Bern Verkehrsplanung: Markus Hofstetter, Kontextplan, Bern Verkehrsplanung: Christian Farner, Bern Architektur: Lorenzo Giuliani, Giuliani Hönger Architekten AG, Zürich Architektur: Christian Hönger, Giuliani Hönger Architekten AG, Zürich Architektur: Marc Frochoux, Giuliani Hönger Architekten AG, Zürich Architektur: Andreas Treier, Giuliani Hönger Architekten AG, Zürich

Beschreibung des Projektes

Leitidee (Zitat Projektverfassende)

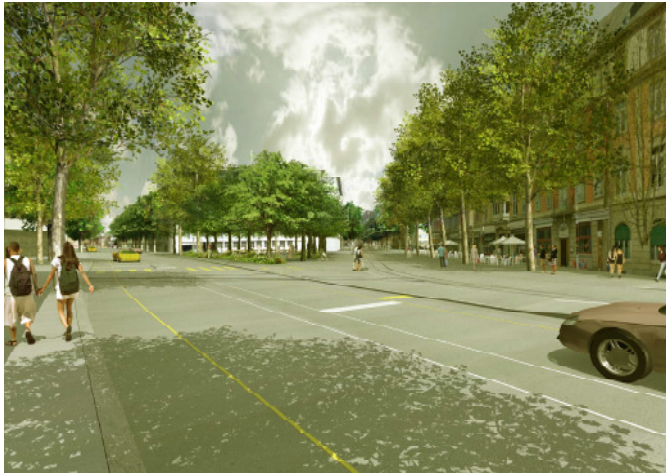
Durch die Klärung und Stärkung der Raumkanten entsteht eine klar lesbare Gliederung zwischen offenem, pulsierendem Platz und ruhigem, beschaulichem Park. Mit der verkehrlichen Neuordnung und der Entflechtung von Strasse und Tram werden eine grosszügige Ausdehnung des Aufenthaltsbereichs und eine eindeutige Nutzungsgliederung erreicht. Das weitem sichtbare Eigerhochhaus wird zur Landmarke und markiert den Eigerplatz als Angelpunkt verschiedener Stadtteile. Im Haltestellenbereich definiert ein ephemeres und gleichsam schwebendes Dach verschiedene Raumzonen. Am Tag dient es als Schattenspender, in der Nacht als Lichtträger, das mit der indirekt beleuchteten Untersicht Kaligramme in den Sternenhimmel schreibt.

Der Eigerplatz wird zum Angelpunkt zwischen unterschiedlichen Quartieren, indem er als ein zusammenhängender Bereich mit einer klaren Gliederung gestaltet wird. Der Verkehrsknoten Eigerplatz wird dabei zum Kreisel umgebaut. Zusammen mit der Reduktion der Strassenfläche kann so die Trennwirkung abgemindert werden.

Das Eigerhochhaus als städtebauliche „Landmarke“ wird in seiner Funktion gestärkt u. a. durch ein mit der Platzbeleuchtung gekoppeltes „Lichtspiel“. Mit der Öffnung des Vorplatzes wird das Hochhaus an den Eigerplatz angebunden.

Ein Zeichen setzen die Haltestellen mit dem als schwebendes Dach auf zentralen Mittelstützen ausgebildeten Witterungsschutz. Gleichzeitig werden damit unterschiedliche Nutzungszonen auf der Platzebene angedeutet.

Als Treffpunkt und Aufenthaltsort wird das nördliche Platzsegment ausgebildet. Das Lichtkonzept beinhaltet hell beleuchtete Dachuntersichten bei den Haltestellen, unterschiedlich hohe Stelen mit farbigen Lichtkegeln, ein „warmweisser Lichtschleier“ an der Hochhausfassade und ein „illuminierter Wasserschleier“ beim Brunnen im Park. Es entstehen Bilder resp. „Kaligramme“. Eine stets wechselnde Bildergeschichte auf dem Eigerplatz.



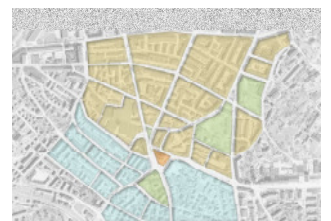
Blick zur Beltpassage und zum Eigerpark



Blick entlang Eigerstrasse stadteinwärts



Stadtskizzen 1:2000



Umschichtung in die Baustruktur: Angebot an Flächen orthogonal oder Blockrandbebauung im Block und einer Mittelblockartigen Struktur im Süden



Stützpunkt, Scharung und Wirkung der Raumstruktur



Wirkung des öffentlichen Raums



Leitlinien

Durch die Klärung und Stärkung der Raumstruktur entsteht eine klar lesbare Gliederung zwischen offenem, parkähnlichem Platz und ruhigen, beschaulichen Plätzen, wo die veränderten Mauern und die Struktur von Straßen und Trassen wieder eine geschlossene Ausrichtung des Außenbereichs und eine deutliche Nutzungsgliederung ermöglicht. Das vertikale Gebäude Eigerhochhaus wirkt zur Landmarke und markiert den Eigerplatz als Anknüpfungspunkt verschiedener Stadtebenen. Im Halbkreisbereich werden ein eigenes und gleichzeitig stützpunktartiges Durchgangsraumbereich. Am Tag dient es als Schattenplatz, in der Nacht als Lichtturm, das mit der indirekt beleuchteten Unterseite Kulturräume in den Sternennetzwerk schreibt.

Schattenspielerische Setzung

Der Eigerplatz als vom Verkehr stark geprägter Ort hat heute als Platz für eine mehr wertvolle, zentralen in Kurvenformen über die Flächen sich als ein öffentliches Raum eher als eine Platzfläche, denn als ein ruhiger Platz für das Leben man zentral in die Geschichte des Ortes kommt dem Eigerplatz eine zentrale Bedeutung zu. Im öffentlichen Raum des Quartiers Marktplatz zu. Abgesehen von der städtebaulichen Struktur wird der Eigerplatz als Anknüpfungspunkt zwischen unterschiedlichen Stadtebenen verstanden. Mit der Stärkung und Fortsetzung der vertikalen Ebene der städtischen Struktur. Die Setzung eines Baumkolloms im zentralen Bereich und der Freibildung der Platzflächen um das Hochhaus wird eine klar lesbare öffentliche Gliederung geschaffen. Sie entspricht fast selbstverständlich der jeweiligen Nutzungsforderung Verkehrsraum, Halbkreisbereich mit Kurzaufenthalt und einem entsprechenden großen Außenraum für die angemessenen Wohnungen, Geschäfte und Büros.

Beurteilung durch das Beurteilungsgremium

Das Projekt basiert auf einer differenzierten Analyse der stadträumlichen Situation, welche zu einer Stärkung der Raumkanten mittels quartiertypischen Baumalleen führt. In die bestehende diffuse räumliche Situation setzen die Projektverfassenden einen für das Quartier massstabgerechten kleinen Park zur Erholung. Rund um das Hochhaus wird der Raum als offener Platz frei gespielt und aufgeräumt, das Hochhaus wird zur Landmark, der Platz zum Angelpunkt zwischen den Quartieren. Das Beurteilungsgremium lobt diese klare Lesart, welche die Qualitäten des Ortes stärkt.

Die Setzung eines leichten, schwebenden Daches ist in formaler Hinsicht die überraschende Innovation. Das Dach übernimmt neben der wichtigen Funktion als Haltestelle raumgliedernde Funktionen. Als Raumbildner gliedert es den Eigerplatz überzeugend in Warte-, Bewegungs- und Aufenthaltszonen. Die kleine Fläche mit den dichten Nutzungsansprüchen erhält ein Gesicht, das mehr ist als nur Tram-/Bushaltestelle. Der Vorschlag verspricht zu einem neuen Quartiertreffpunkt zu werden.

Gekonnt wird Licht zur Inszenierung der Stadträume und der Bauten eingesetzt, wobei die einzelnen Lichtthemen im dichten Nebeneinander sich auch zu konkurrenzieren drohen. Der kleine Park als grüne Oase ist ein wertvoller Aufenthaltsort von hoher Qualität. Von Zierpflanzen gerahmt und geschützt, aber dennoch offen und gut einsehbar ist die kleine Anlage mit dem Brunnen, der zugleich Spielobjekt und Geräuschkulisse ist, ein attraktiver unaufgeregter Freiraum.

Die vorgeschlagene Materialisierung ist bewährt und kostengünstig. Das Mobiliar und der Kiosk überzeugen. Hingegen müssen die Dimensionen des Daches auf ihre Tauglichkeit als Wetterschutz überprüft werden.

Die Leistungsfähigkeit des Kreisels mit den beiden Bypässen ist nahe am Optimum, welches an dieser Stelle zur Bewältigung des Gesamtverkehrs möglich ist. Dadurch kann der Verkehr auch in den Spitzen ohne unzumutbare Rückstaulängen und Wartezeiten abgewickelt werden. Der öffentliche Verkehr kann wesensgerecht und mit stabilem Fahrplan abgewickelt werden. Der Mehrwert des Bypasses aus der Eigerstrasse für die Gesamtlösung ist nicht gegeben; die Einspurstrecke ist zu kurz, um einen zählbaren Mehrwert zu generieren. Gleichzeitig führt der Bypass für den Langsamverkehr zu Sicherheits- und Qualitätsverlust (längere Querung für FussgängerInnen, Beschleunigungsstrecke für MIV bei wenig Verkehr führt zu Gefährdung der geradeaus fahrenden Velofahrenden).

Der gute primäre Gesamteindruck der Verkehrslösung wird durch folgende Fehler getrübt:

- Die Haltekanten sind zu nahe an den Kurvenbögen zur Belpstrasse und zum Depot angeordnet.
- Die Vorgaben bezüglich Gleisgeometrie, Trassierung und Kurvenradien sind nicht erfüllt (z. B. Radius im Kreisbereich kleiner 25 m).
- Die Velospur entlang des Gleises in die Haltestelle ist zu schmal und überschneidet das Lichtraumprofil des Trams.
- Die Veloführung bei den Querungen über die Zieglerstrasse entspricht nicht dem tatsächlich zu erwartenden Verhalten der Velofahrenden.

Insgesamt überzeugt der Vorschlag auf gestalterischer und architektonischer Ebene. Insbesondere ist der Einsatz der Mittel dem Ort angemessen. Die Eingriffe werten den Ort unabhängig von den Nutzungen in den angrenzenden Gebäuden auf. Die Ideen von hoher Qualität vermögen auch bis in die Detaillierung zu überzeugen. Die gute Verkehrskonzeption hingegen scheitert an der Konkretisierung.





Längsschnitt AA' 1:200

Querschnitt BB' durch den Hof

Querschnitt CC' durch den Hof

Querschnitt DD' durch den Hof



Lichtschnitt 1:200

Querschnitt AA' durch den Hof

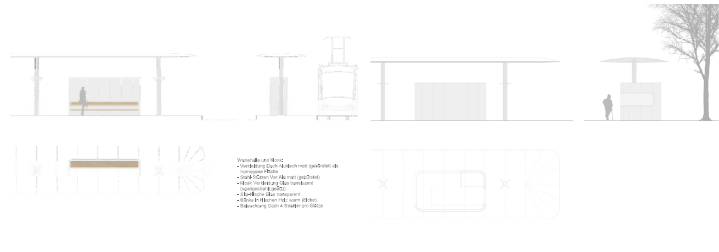
Querschnitt BB' durch den Hof

Querschnitt CC' durch den Hof

Querschnitt DD' durch den Hof



Ablenksaum am Eigerplatz



Westliche Grundrisse und Ansicht 1:100

Ostliche Grundrisse und Ansicht 1:100

Deckendecke mit Landmark

Um das Hochhaus mit der vorgelegten Verkehrserschließung bilden sich eine grosse, zusammenhängende Fläche mit einem ähnlichen Ausprägung. Durch das Freigehen wird das Hochhaus zur Landmark, die in der Nacht mit einem mit der Flächendeckung gleichartigen Lichteffekt versehen wird. Das der Öffnung werden zusätzliche Verbindungen wie z.B. Sanierungsbau vor dem COOP möglich. Eine Stützweite verleiht den erdhöhen Verbund mit dem angrenzenden Hochhauskomplex. Dieser wird mit einem zentralen Dach bedeckt, das verschiedene Anlauf- und Aufenthaltszonen darstellt und zurückhaltend zwischen der zentralen Anlaufzone und dem naheliegen Platzbereich verläuft. Im Schatten der Büsche wird zusätzlich in der Nacht durch die Restnutzung mit Wasserbecken und vertikalen Leinwand. Mit einer Umgestaltung und Erneuerung des Sozialgeschosses des Hochhauses zum Halbschichtenbereich können die gesamte Fläche noch weiter aufgewertet werden. Ein schwebendes Dach setzt Zeichen.

Ein Dach mit gleicher Höhe von 3.5 Metern und Breite von 30 Metern verbindet die Aufgaben. Es definiert funktional beidseitig die Trennlinie der Halbschichten. Das Dach ist nicht primär ein architektonisches Objekt, sondern ein Zonenbinder. Durch seine Veranlagung die Veranlagung der Grundrisse werden verschiedene Zonen angeordnet, ganz in dem Sinne eines flüchtigen oder Kollages. Die soziale Auswertung wird durch das westliche Halbschichtenbereich und das Stockwerkebene des Hochhauses gebildet. Es funktioniert als soziale Dreiecke für den Fußgängerstrahl, der von der Verkehrserschließung unter der Ausprägung des Stockwerkebene und der Unterteilung für die Verankerung. Das westliche Halbschichtenbereich mit seiner Verankerung definiert eine gewisse Plazierung in Bezug zum nordöstlichen Gebäudeteil, mit dessen Hilfe und dem Aufwärtstrendbereich für ein interessantes Restaurant. Die grundsätzliche Anordnung des Daches in der Verankerung der Eigenheiten setzt schon bei der Zeichnung für die Statik. Sozusagen auf Augenhöhe mit Fussgänger, Video- und Audiofilm Best das schwebende Dach den umgebenden Platzräumen ihre Prägnanz und lässt bewusst Raum für möglich hohen Transparenz und freien Zirkulation. In Kontext zur Spielregeln umgebenen Halbschichten ist das Dach ein freudiges, nahezu exklusives Raumelement, welches ähnlich den Büschen eine soziale, halboffene Wirkung erzielt. Mit seinen unterschiedlichen Quadranten und mit wenigen, sondern Sitzbenutzung schwach. Die Höhe und die Vertikalstruktur des als offene Pavillon von 2.3 Metern Höhe ausgeführt und ist als organische Struktur unter das Dach gestellt. Am Tag wird das Dach vielmehr Schatten auf den Straßenden. Die meiste Schatten durch kurze schräger schräger Ecken aus dem Tagelicht aus. Unter der Wirkung durch die messerförmige Ausbildung der Dachkante. In der Nacht wird das Dach zum Lichtträger, der indirekt beleuchtet. In der Nacht strahlt Kollage in den Nachtbereich.

Ein große Stadtpark

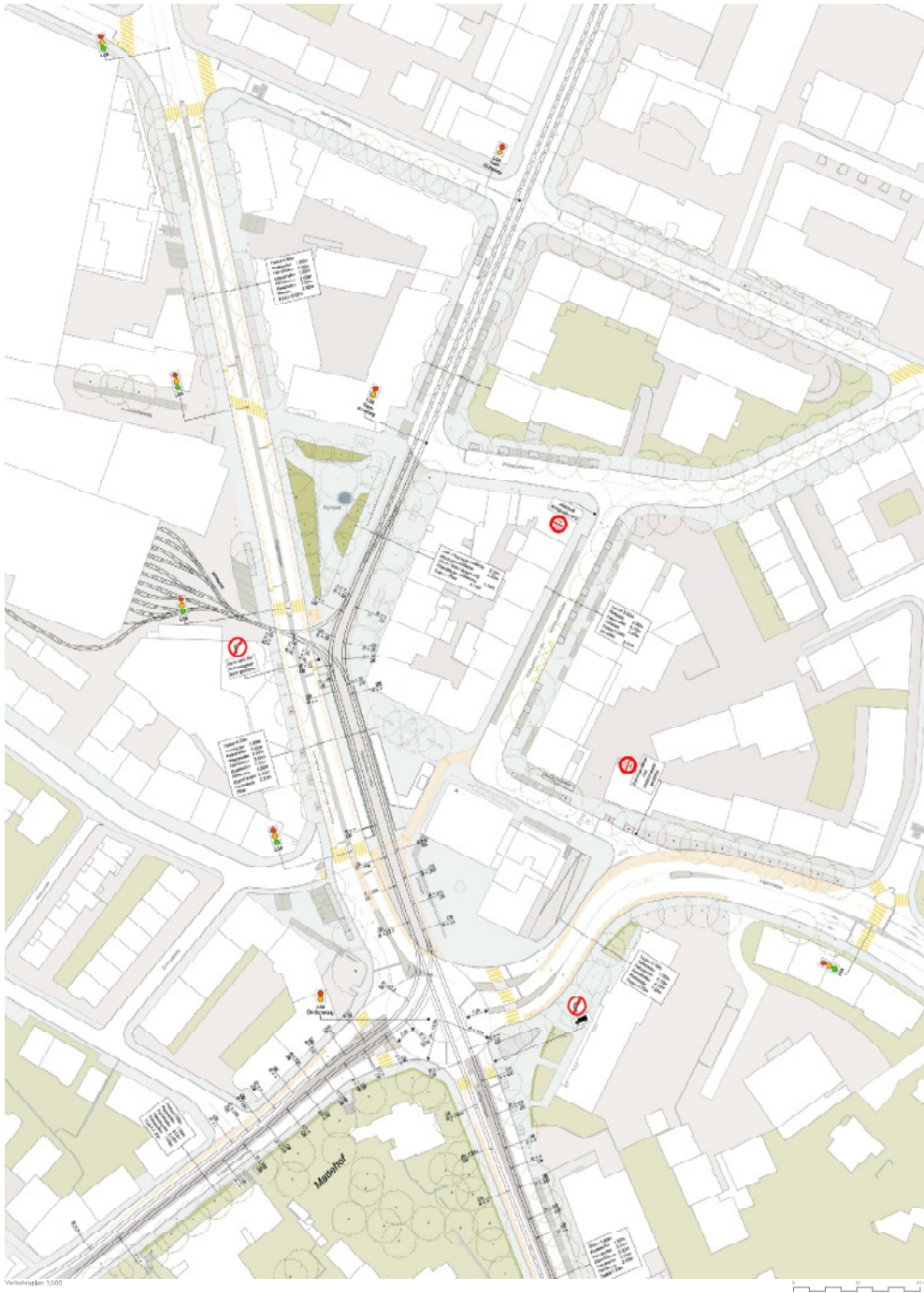
Als Grundgedanke zum planieren Eigerplatz dient der Eigerplatz ruhige Aufenthaltsbereiche für die Halbschichten, dem nachschafflichen Schwanz oder das zentrale Platzausgang. Eine solche, aber effektive Ausgestaltung mit wenigen bewussten und geschlossenen Elementen und bodengleichen Möbeln bewirkt eine freundliche und ästhetische Atmosphäre. Die bestehenden städtischen Linden und Platanen werden mit einem Rahmen aus mittelgroßen, mediterranen Gehäusen (Gehäusen: Kirschen) ergänzt. Dadurch bilden im Frühling und im Sommer farbreiches Laub mit einem schönen Licht- und Schattenspiel und die intensive gelbe Herbstfärbung machen diesen angenehmen Stadtpark zu einem schönen Blickpunkt im Jahresverlauf. Somit überbrückt die Wasserbecken per Brunnenstraße aus dem angrenzenden Erdbecken den Hof. Im bodennahen Aufgabebereich plantischen Körper, Pflichten und Mänteln aus Grün und Schattenspielen sollen Platzbereiche und streuen mit ihren vertikalen Strukturen und Blüten.

Leitkonzept

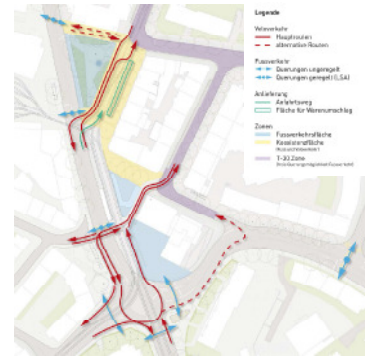
Hilf bei der Gestaltung der Halbschichten schreiben Kollage in den durch den Nachtbereich im vertikalen Licht unter die Aufenthaltsbereiche innerhalb der Gebäude. Lichtböden. In ihrer Formensprache mit den Stützen der Halbschichtenbereich komplementär, bekommen aus unterschiedlichen Höhen die Auswertung. Ihre Leitkonzepte nimmt von verschiedenen Platzräumen über Aufenthaltsbereiche in Strassenraum bis hin zur Straßens in Park an. Das Licht der Platanen am den Hochhausbereich erscheint auf den ersten Blick neutral und gewöhnlich. Seine soziale Wirkung entfaltet sich durch die Möglichkeit, sich nach in Interaktion mit den Spielregeln, welches Licht, zu dessen Lichtquellen werden optisch mit farbigen Glasblöcken versehen. Barocken Passanten die Lichtspiel der Balken ab, nehmen ihre Körper sanfter Schatten auf der Platanen und malen bewegte, temporäre Bilder. Das in Interaktion gestellte Licht stellt sich als warmweißer Lichtbild auf den geschlossenen Fassadenbereichen des Hochhauses für, Passanten und Kanaren werden zu Gestalten eines freundlichen Nachtlebens des Eigerplatzes. Im Hofden Park setzt die Barocke Wasserschleier des Brunnens in der Dunkelheit einen stimmungsvollen Akzent. Stimmvoll ist geschulten die Lichtböden der umrahmt der Baukonzepte die Wegelichter beleuchten und deren Anzeiger sanfter Lichtschimmer in den Baumkronen erzeugen. Stützen und Trampelbe werden von einer warmweißen Lichtspur begleitet. Abgesenkte Balkenstrukturen korrespondieren mit der Ausbildung der Fankonstrukten.



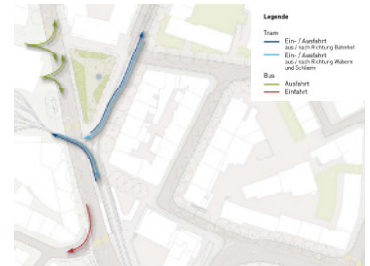
Schnitt B-B durch den Park 1:100



Verkehrsanlage 1:500



Langsamverkehrskonzept



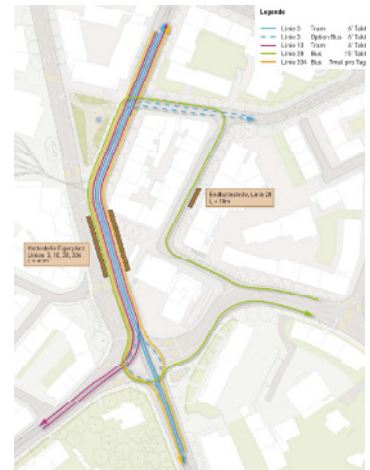
Betrieb Tram- und Busdepot



Eingliederung Glasblöcke

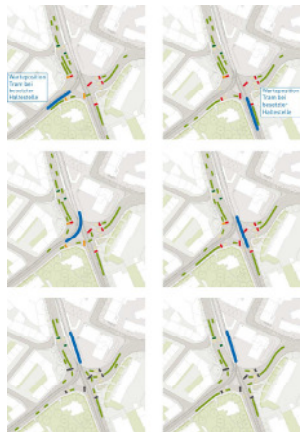


Fahrlinien- und Strukturskizzen

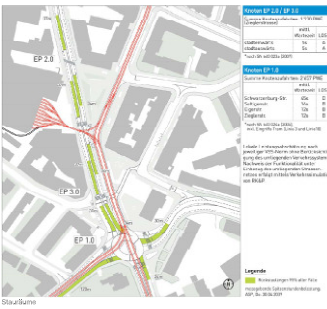


Linienführung ÖV

Konkretes Verkehrskonzept
Durch die stark reduzierten Fahrspurquerschnitte wird die Dominanz des motorisierten Verkehrs stark zurückgenommen. Das Kreisfeld am Hauptknoten bildet die Voraussetzung dazu. Die Reduzierung der Fahrbahnen ermöglicht eine Steigerung der strukturellen Qualität und reduziert die Trennung zu Gunsten des Langsamverkehrs. Besonders wichtig ist dies für den Veloverkehr, denn auf der Eigerstrasse sind auf der Zieglerstrasse zwei zusätzliche Abfahrtsmöglichkeiten angeboten worden. Für den Fussverkehr sind die Verengungen ebenfalls innerhalb des Kreisfelds festsetzbar, wo direkte und sichere Querungsmöglichkeiten online lange Warteschlangen entstehen. Auf der Zieglerstrasse werden zwei der Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr verbleibt, die Fussgängerüberwege müssen jedoch eine Kapazitätsgrenze zu mindern während den Hauptverkehrszeiten durch Lichtsignalanlagen geregelt werden. In den Zeilen zwischen oder oberhalb der Hauptstrasse ist eine Abschnürung der Luft aufgrund der vorhandenen Straßensituation denkbar. Zur Anbahnung des öffentlichen Straßennetzes wird die Bikesaite zwischen Zieglerstrasse und Philippenweg für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Hauptverkehrszeitüberführung des öffentlichen Verkehrs
Mit einer Haltestellenlänge von 60 Metern werden die Wählplattensysteme in der Länge Halbestellen werden zwei der Haltestellen für den ÖV entfernt, ritten aber empfindliche Qualitätszonen für andere Verkehrsmittel, namentlich des Langsamverkehrs zur Folge. Eigenknoten des ÖV sind durch eine geeignete Fahrgastgestaltung zu vermeiden. Sekundär wird das lokale Betriebskonzept des Betriebsfelds in Form einer gleichzeitigen oder mehr versetzten Zufahrt zweier ÖV-Linien und damit die Wartepositionen bei beiden Haltestellen.
Förderung des Langsamverkehrs
Die Reduzierung der Fahrbahnen verbunden mit dem gewählten Verkehrsregime und den spezifischen Massnahmen für den Langsamverkehr als Radfahren und Querungsmöglichkeiten tragen zur Attraktivierung des Langsamverkehrs bei. Die Voraussetzung für den Langsamverkehr werden zudem durch die Einführung einer Tempozone in der Mühlenstrasse, Philippenweg, Bellerasse und Mattenhofstrasse mit konsequenter Rechtsvorzeichenregelung (V-Sicherung) im Bereich des Tempozones und linken Queren für den Fussverkehr verbessert. Im weiteren Bereich des Eigerplatzes eine klare Trennung zwischen den Radfahren und der konventionellen Langsamverkehr (ÖV) geschaffen. Um letzteren genügend Raum zu geben, wird die Zieglerstrasse zwischen der Halbestellenzone wie möglich nach Westen verschoben, um die zwischen Tram und Veloverkehr werden durch eine klare Führung des Veloverkehrs auf die Randstreifen (z.B. durch die Halbestellen) verhindert. Die Halbestellen sind für den Veloverkehr zu Gunsten bestehender oder zukünftiger Parkmöglichkeiten, Parkierung und Anbahnung.
Auf dem Eigerplatz sind keine PVA-Parkierungen vorgesehen. Ersatzparkplätze sind entlang des Philippenwegs resp. Bellerasse und zu Beginn der Tschamstrasse angeordnet. Das Angebot an Veloverkehr ist entsprechend hoch. Die Haltestellen befinden sich möglichst nahe bei den kundenorientierten Einrichtungen (Coco, Halbestellen, Post, Restaurants).
Die Verkehrsfläche geht über die Mühlenstrasse. Für den Güterverkehr im Gewerbegebiet Bellerasse 65-73 ist der Bereich zwischen den Gebäuden (Lichtpunkt) und der Baugrenze für den Warenumschlag vorgesehen. Die Zufahrt ist nur von Süden, d. h. von der Zieglerstrasse gestattet.



Lokales Betriebskonzept stadtbauweise



Lokales Betriebskonzept
Das Betriebskonzept am Knoten Eigerstrasse / Mühlenstrasse / Schwarzenburgerstrasse / Zieglerstrasse ist ausschlaggebend für eine attraktive Verkehrsbildung und steht in der Mithilfe der Verkehrsflächen für den ÖV resp. Vorzeichen für den ÖV aus. Die ÖV-Präferenz erfolgt mittels Durchdringung (D.S.), welche auf Anbahnung als funktionale Verkehrsfläche für einen Verkehrsfluss ist entscheidend. ÖV sind nicht statisch bis in den Knotenbereich auf einer Ebene gestellt. Bei Haltestellenbildung dient der Bereich unmittelbar vor dem Knoten als Warteposition. Die Anbahnung des vorgelagerten Fahrbahnen wird mittels Taktikplan des Knoten ÖV die Durchdringung des auf der Strecke wartenden Fahrzeuges festgelegt.

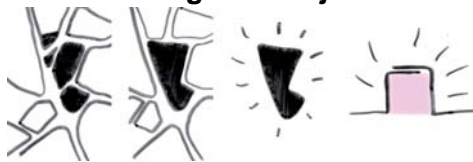
Lokales Betriebskonzept

Legende

Tram	Angel PH
Fahrrad	Angel für Bäume
Angel PH	Angel für Bäume
Angel PH	Angel für Bäume
Angel PH	Angel für Bäume

Projekt	stadtteilpuzzle
Federführung	Bauchplan).(landschaftsarchitektur- und urbanismus
Projektleiterin	Tina Roj
Adresse	Georgenstrasse 112, 80798 München, Deutschland
Mitarbeitende	Landschaftsarchitektur: Rupert Halbartschlager Landschaftsarchitektur: Marie-Theres Okresek Landschaftsarchitektur: Ernst Körmer Landschaftsarchitektur: Ines Goldmann Landschaftsarchitektur: Loie Jacotey Statik / Konstruktion: Peter Kneidinger
Beigezogene Spezialisten	Verkehrsplanung: Michael Szeiler, Rosinak & Partner ZT GmbH, Wien Medienkunst: Yuji Oshima, Wien

Beschreibung des Projektes



Leitidee (Abbildung und Zitat Projektverfassende)

Transformation des zerklüfteten Eigerplatzes zu einem Identität stiftenden Stadtbaustein

Das Projekt nimmt die Heterogenität als Chance auf und stärkt die positiven Qualitäten der bestehenden Strukturen. Der vorhandenen Vielfalt soll eine Plattform geboten werden. Die einzelnen Platzfragmente werden zu einem Ganzen zusammengefügt, so dass der Eigerplatz als zusammenhängendes Puzzle wahrgenommen werden kann. Das erhöhte „Tableau“ aus hellem Ortsbeton mit einem Fugenmuster ist dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr mit unterschiedlichen Aufenthaltsqualitäten vorbehalten. Der Autoverkehr passiert am Rande auf abgetrennten Achsen. Auf dieser Grundlage werden drei spezifische Atmosphären entwickelt:

- Die Eigermitte als Scharnier, als geschäftige Mitte mit den Haltestellen. Ein besonderes Merkmal bildet hier die Tramwarte-halle mit einer Lamellenstruktur, welche Durchblicke erlaubt.
- Der Eigerhain im nördlichen Platzbereich als Rückzugsbereich und den Aussenbestuhlungen der Gaststätten.
- Der Eigerbalkon im Süden mit dem gegen den Platz hin geöffneten Vorbereich des Hochhauses.

Der Kreisel mit einstreifigen Zufahrten, der Mittelbereich auf der Zieglerstrasse, die Schließung der Belpstrasse und die Beschränkung der Lichtsignalregelung auf das Gewährleisten der fahrlangerechten Abwicklung des öffentlichen Verkehrs reduzieren die Trennwirkung der Verkehrsanlagen. Ausserhalb der Strassenfläche gilt das Mischverkehrsprinzip Fussverkehr und Velofahrende.

Nachts sind die Lamellen des Witterungsschutzes bei den Haltestellen auch Leuchtelement. Diese Elemente werden auch im übrigen Platzbereich als platzspezifische Beleuchtung eingesetzt. Haltestelle und die einzelnen Leuchtlamellen bilden zusammen das Rückgrat der öffentlichen Beleuchtung auf dem Platz.

Als klar strukturierter und identitätsstiftender Ort soll der Eigerplatz in die umliegenden Quartiere ausstrahlen.



Eigerhain



Letitidee - Transformation des zerklüfteten Eigerplatzes zu einem Identität stiftenden Stadtbaublock

stadtteilpuzzle

Der Eigerplatz inmitten des Berner Stadtgefüges wird neu als Stadtteilzentrum. Vergründete Strukturen werden in ihrer positiven Qualität gesiebt, vorhandene Altsiedlungen beibehalten, Der bestehende Vielfalt wird eine Plattform geboten.

Die derzeitige Einschätzung ist ein Verkehrszentrum inmitten eines heterogenen Stadtteils. Baukörper unterschiedlicher Körnung treffen hier aufeinander. Die Zugtrasse als Hauptverkehrsstrasse und die kreuzenden öffentlichen Nahverkehrsstrassen, sowie die gute Anbindung an das Stadttzentrum für den Langsamverkehr sind Charakteristika des Ortes.

Diese spannungsgeladene Heterogenität wird als Chance begriffen einen identitätsstiftenden Freiraum zu entwickeln. Daraus resultiert der Ansatz, den Eigerplatz als eigenständige Insel in diesem strukturellen Umfeld zu stabilisieren.

Bestehende Platzfragmente werden zu einem Ganzen zusammengefügt, sodass der Eigerplatz als **zusammenhängendes Puzzlestück** im Stadtgefüge wahrgenommen werden kann. Er wird zur wiedererkennbaren Adresse ausgebaut. Funktional wird eine klare Trennung vorgenommen. Das Tafelbau des Platzes ist dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr vorbehalten und bietet Raum für unterschiedliche Aufenthaltsqualitäten. Der Individualverkehr passiert klar abgegrenzt. Räumlich liegt der Bereich des Puzzlestückes eine Stufe über seiner Umgebung.

Zu seiner Funktion als Verkehrsplatz wird der Ort mit **nutzungs-spezifischen Raumqualitäten** angereichert. Die für die Bewohner der umliegenden Quartiere einen Mehrwert darstellen. Die vorgelagerte Vielfalt wird unterstützt und bestehende Funktionen sinnvoll gebündelt. Dennoch besteht Spielraum zur freien Anreicherung durch die NutzerInnen.

Auf der Basis des Puzzlestückes werden **drei spezifische Atmosphären** ausgebildet:
 Ein **Leitger** führt, eine geschäftige Mitte und ein **altersunabhängiges** Ballfeld.

Die **Eigermitte** stellt das Herzstück des Eigerplatzes dar das Gabeln zwischen den beiden Extremitäten. Hier wird umgestiegen, gewartet, Fußgänger u. Velofahrer aus und in die angrenzenden Wohnquartiere verortet. Der gesamte Platz wird als **erweiterter Aufenthaltsbereich** begriffen, die Struktur fungiert als Treffpunkt und Verweilort.

Die **Hauptstraße** als identitätsprägendes Merkmal definiert die Eigermitte als **unverwundbare Achse**. Die Struktur ist dominant in Nordost-Richtung, nach Westen und Osten fungiert sie als **Filter** in die umliegenden Quartiere. Aufgrund der mehrschichtigen umgebenden Bebauung spielt die **Wahrnehmung des Platzes** von oben ab 5. Fassade eine wichtige Rolle.

Die **Landschaftsstruktur** aus vorgespärtem Beton erlaubt die gewünschte Durchdringung, Zusammengefügt und ausgestellt werden die Steiler über transparente Schichten die gleichzeitig als **Verweilort** dienen. In Abend- und Nachtszenen erscheinen die Lamellen als **Leuchtkorridor**, die sich in der Addition als **nach innen leuchtender**, nach außen glimmender **Lichtkörper** zusammenschließen.

Im Bereich des Gleisverlaufes setzen sich die **Lamellen** in abgewandelter Schenkelverhältnis als **platzcharakteristische** **Stassen** fort und bilden gemeinsam mit der **erleuchteten** **Hauptstraße** das **Rückgrat der Platzbeleuchtung**. Ufere **Stassen** ergänzen die Ausgestaltung.

Der Bereich nördlich der Verbleibung **Balltrasse** wird als **Eigerbahn** ausgebaut. Fassadenseitig lässt sich das bestehende Angebot an **Gastgärten** ergänzen. Jenseits der **Schienen** wird der **Baumbestand** zu einem **lockeren** **Baumhain** erweitert, der **Wohlfühlqualität** in dem **sonnig** **offen** **geräumigen** **Ort** bietet. **Langbänke** laden zum **entspannen** und **picknicken** ein. Ein **Wasserbecken** unterstreicht die **lockere** **Atmosphäre**. **Direktbar** ist auch eine **Nutzung** des Ortes als **temporäre** **Bühne** sowie die **Anreicherung** für ein **Quartier**.

Am **Südsitz** des Eigerplatzes stellt der **Eigerbalkon** **Aussichtspunkt** und **Aufbau** dar. Der Erdgeschossbereich des Hochhauses öffnet sich über **Strukturen** zum **Platz** hin und hebt ihn über das **Verkehrsgeschehen**. **Nutzungsspezifisch** ist hier als **Initial** ein **temporärer** **Markt**, etwa als **Saisonmarkt**, **Wochenmarkt** oder **Planzentausch** vorgesehen. Der **Eigerbalkon** wird so in seiner **spezifischen** **Ausformung** **variable** **belegt** und **Möglichkeiten** für **dauerhafte** **Folgenutzungen** **ausgestaltet**.

Die **Basis** des **Puzzlestückes** bildet ein **Sockel** mit einem **einheitlichen** **Belag** aus **beige** **pigmentiertem** **Ortbeton**. In den **Bereichen** der **Baumpflanzungen** bildet eine **gleichfarbige** **Chaussierung** eine **offenporige** **Oberfläche**.

Die **umliegenden** **Flächen** außerhalb des **Puzzlestückes** werden **asphaltiert**. Die **Bereiche** der **Baumpflanzungen** werden **entsprechend** **tafelbau** **ausgestaltet**. Die für den **Platz** **spezifische** **Bank** **findet** auch hier in einer **abgewandelter** **Form** **Anwendung**.

Die **Neuinterpretation** des **Eigerplatzes** **verwandelt** den **Ort** in ein **klar** **strukturiertes**, **markantes** und **identitätsstiftendes** **Stadtteilzentrum**, dessen **soziologischer** **Einfluss** in die **gesamte** **Quartier** **ausstrahlt**.

m 1:500

Schnitt Eigerhain (A-A) 1:200



Schnitt Zieglerstrasse - Eigerbalkon (B-B) 1:200



m 1:200

Beurteilung durch das Beurteilungsgremium

Die Idee eines zusammenhängenden, neu definierten Stadtteilstückes ist wohl auf dem Plan klar erkennbar, es wird aber bezweifelt, ob dies in der realen räumlichen Wahrnehmung auch der Fall ist. Die Figur des Puzzles kann städtebaulich nicht nachvollzogen werden. So ist nicht verständlich, wieso die Blockrandbebauung südlich des Philosophenweges gleich wie das Hochhaus als Teil des zusammenhängenden „Tableaus“ dargestellt wird, da sie doch ein Teil der benachbarten Quartierstruktur ist.

Die Figur des „Tableaus“ vermag sowohl in ihrer Ausdehnung und stadträumlichen Proportion als wie auch in der Materialisierung nicht zu überzeugen. Sie wirkt in der Massstäblichkeit zur Stadtstruktur überzeichnet. Überzeugender sind hingegen die drei sorgfältig gestalteten und atmosphärisch differenzierten Platzbereiche Eigerhain, Eigermitte und Eigerbalkon, mit je hoher Aufenthaltsqualität. Damit wird eindeutig eine Aufwertung des bestehenden, dreiteiligen Eigerplatzes erreicht.

Herzstück bildet eine identitätsstiftende Haltestellenskulptur aus weissen Betonbügeln mit schützender Verglasung auf dem Dach und teilweise an den Rückwänden. Der Nutzen beschränkt sich jedoch vor allem auf Haltestellenfunktionen und unterlässt wirksame räumliche Beziehungen zur Platznutzung. Das vorgeschlagene Beleuchtungskonzept überzeugt und unterstützt das Zusammenbinden der drei Platzbereiche mit spezieller Ausleuchtung der Haltestelle als Zentrum.

Die bestehenden Bäume werden mit weiteren Bäumen ergänzt. Die beliebigen Setzungen von neuen Bäumen im südlichen Bereich überzeugen nicht. Für die bestehenden Erdgeschossnutzungen bieten sich gute Möglichkeiten von Aussennutzflächen in den einzelnen Platzbereichen an, speziell beim Eigerbalkon.

Die Verkehrslösung mit einem kleinen Kreisel und einem Bypass, an dem das Tram seitlich vorbei geführt wird, reduziert die Verkehrsfläche auf das absolut Notwendige. Die verlangte Kapazität des Knotens wird erreicht, es bestehen aber keine Leistungsreserven. Bypass und seitliche Tramführung bringen Vorteile bezüglich Leistungsfähigkeit und Querungswinkel der Velos bei den Tramgeleisen. Sie führen aber zu gravierenden Nachteilen bezüglich Übersichtlichkeit und Verkehrssicherheit, insbesondere für den Veloverkehr bei der Kreiselausfahrt Richtung Köniz. Zudem ist der sichere Betrieb des Knotens bei einem Ausfall der Lichtsignalanlage nicht gewährleistet. Die klare, durchgehende Gestaltung der Zieglerstrasse mit Mittelstreifen ist überzeugend. Hinter der Haltestelle stadteinwärts bleibt der Veloverkehr un gelenkt, was auf der Platzfläche hinter dem Wartebereich zu Konflikten führt.

Die Öffnung des Philosophenweges für den MIV bringt keine erkennbaren Vorteile und widerspricht den Anforderungen des Quartierschutzes. In dieser Hinsicht wird auch der Rückstau auf der Eigerstrasse in Fahrtrichtung Eigerplatz kritisch beurteilt.

Die technische Umsetzung des Ortbetonbelages mit den (Entwässerungs-) Fugen ist aufwändig und wird als realitätsfremd beurteilt.

Die aufwändig konzipierte Haltestelle, der helle Betonbelag und die vorgeschlagene weitere Möblierung mit hohem Gestaltungsanspruch führen vergleichsweise zu hohen Umsetzungskosten.

Das Konzept besticht vor allem durch die konsequente Ausrichtung auf die Idee des Stadtteilpuzzles und durch eine typologisch interessante Verkehrslösung. Die Idee der vorgeschlagenen Stadtteilfigur vermag jedoch städtebaulich nicht zu überzeugen.

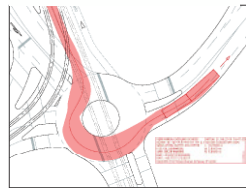


Eigerbalkon . Blick auf Eigermitte

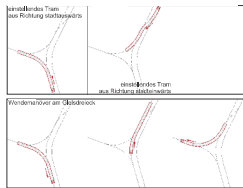
Velorouten



Schleppkurve Gelenkbus



Tram-Manöver



Programmierung LSA



Verkehrssystem

Dem Verkehrssystem am Eigerplatz liegt das Prinzip der **Koexistenz von Fußgängern, ÖPNV-Benutzern, Velofahrern und Fahrzeuglenkern** zugrunde. Der aktiviertere Eigerplatz wird zur verkehrsberuhigten Insel, welche vorrangig Fußgängern, Velofahrern und dem öffentlichen Verkehr zugeordnet ist. Der motorisierte Verkehr umgibt den Eigerplatz und wird als belebendes Element interpretiert.

Der **Verkehrsknoten Ziegelstrasse – Eigerstrasse – Seifgenstrasse – Schwarzenburgstrasse** wird als **Kreisverkehr** organisiert. Damit wird die verkehrliche Dominanz des Verkehrsknotens minimiert und ein flüssiger, sicherer Verkehrsablauf gewährleistet. Eine Signalplanung priorisiert dem ÖPNV. Die Eigerstrasse im Zülpf zum Kreisverkehr sichern eine tollbusfähige ÖPNV-Führung und dienen als Vorfahrtsfeld im Fall einer belegten Haltestelle.

Die Arme des Knotens sind als Hauptstrassen mit Tempo 50 signalisiert, während im verkehrsberuhigten Nebenstrassenetz Tempo 30 herrscht.

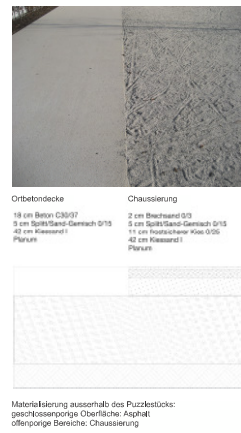
Die **Ziegelstrasse** rückt im Bereich des Eigerplatzes an den westlichen Rand und wird auf einen Fahrstreifen je Richtung verschmälert. Der **markierte Mittelstreifen** zwischen den Richtungsfahrstreifen bildet eine Insel zur unkontrollierten Querschneidung der Ziegelstrasse für Fußgänger. Bei der Tschannstrasse stellt ein **markierter Schutzweg als Querungshilfe** zur Verfügung. Die Einfahrt in die Tschannstrasse wird als verkehrsberuhigter Bereich gestaltet (Tempo 30-Ton).

Die **Belpstrasse** ist für den motorisierten Durchgangsverkehr im Bereich des Eigerplatzes geplant. Als Alternative stellt die **Rote Mattenstrasse – Ziegelstrasse zur Verfügung**. Der Strassenzug **Mühlentstrasse – Philostrasse** wird im dem Zubringungs- und Lieferverkehr (Quell- und Zielverkehr) vorbehalten. Mit einem Rechtsabzweiggebiet an der Kreuzung **Mühlentstrasse – Eigerstrasse** wird der Querschneidung gewährleistet und ein Schächerverkehr unterbunden.

Für den **Veloverkehr** bieten wir in der Ziegelstrasse und der Eigerstrasse eigene Velostreifen an. Auch in den bergauf führenden Richtungen der Seifgenstrasse und der Schwarzenburgstrasse kann der Veloverkehr ohne den Tramverkehr zu beeinträchtigen auf eigenen Fahrbahnen, Bussen, Bergab wird im Mischverkehr mit den Kraftfahrzeugen gefahren. Im verkehrsberuhigten Netz am und um den Eigerplatz wird mit dem Fußgängerverkehr und wo dieser gestattet ist – mit dem Fahrzeugverkehr gemischt. Das Netzwerk bietet eine sehr grosse Flexibilität in der Routenwahl. Das stark erhöhte Angebot an **Velostellanlagen** ist über die drei zündlichen Abschnitte verteilt. Während die Stellplätze am Eigerbalkon und im Eigerheim hauptsächlich für den Zielverkehr interessant sein werden, liegt auf jenen in der Eigermitte ein Akzent für **Bike & Ride**.

Für die **Anlieferung** stehen in der Mühlentstrasse und am Philostrassenweg Lieferzonen zur Verfügung, die Nutzungen an der Belpstrasse sind durch Queren der Tramspalte am Platz des Eigerplatzes auch von der Ziegelstrasse erreichbar.

Materialisierung . exemplarischer Aufbau

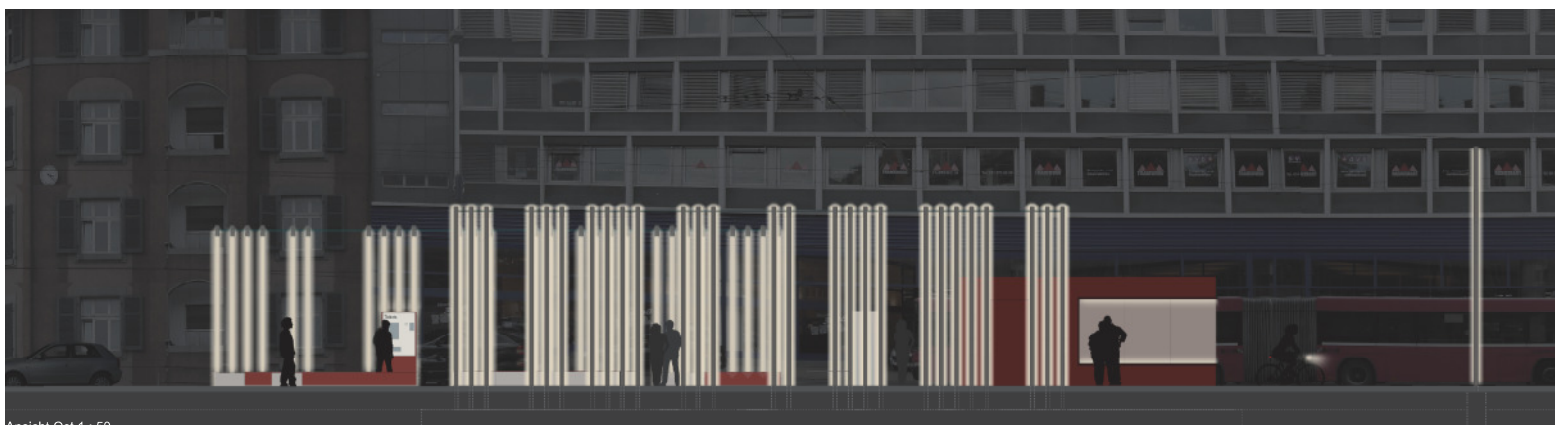


Ortbetondecke	Chausseierung
18 cm Beton C30/37	2 cm Blechrand 0/0
5 cm Splittsand-Gemisch 0/15	5 cm Splittsand-Gemisch 0/15
42 cm Kiesrand 1	15 cm Hochdruck-Kies 0/15
Planum	42 cm Kiesrand 1
	Planum

Materialisierung ausserhalb des Pluzkstückes: geschlossensponige Oberfläche: Asphalt
offenporige Bereiche: Chausseierung



Ansicht West 1 : 50



Ansicht Ost 1 : 50

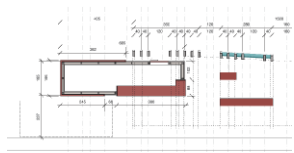


Eigermitte

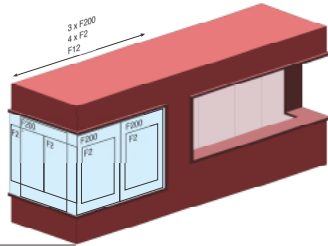
Kiosk und Plakatierung

Kiosk in Leichtbauweise
 Materialisierung der Außenhaut: gefärbte Acrylglasplatten
 Abmessung: 6,85m x 1,85m x 2,80m (h)

dreiselliger Leuchtkasten für Plakatierung entsprechend der
 Plakatformate F2, F12, F200



Ausschnitt Station, 1:100

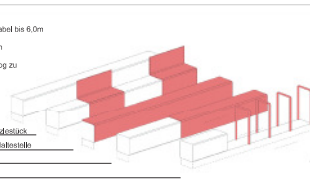


Möblierung

Fertigteile, 40x40 cm, Längen variabel bis 6,0m
 Beton weiß pigmentiert
 variabel mit oder ohne Sitzauflagen

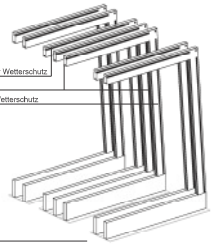
Materialisierung der Auflagen analog zu
 Fassadenkanten des Kiosks

- Bank als Setztisch
- Bank Pluzschloß
- Bank teilgedeckt mit Lehne im Pluzstück
- Bank vollgedeckt mit Bereich der Haltestelle
- Bank teilgedeckt im Pluzstück
- Bank mit Webstuhlblättern

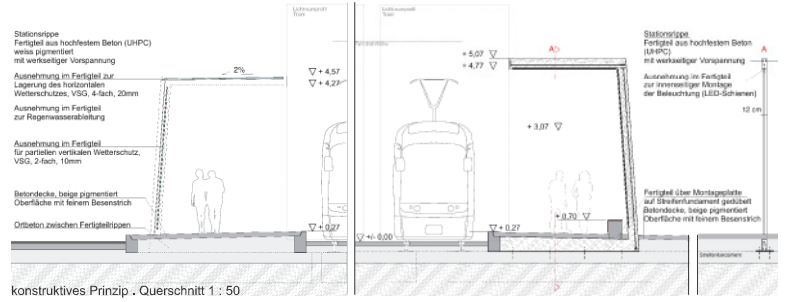


Stationsrippe - Fertigteil

- Ausnehmung horizontaler Wetterschutz
- Ausnehmung Lichtleiste
- Ausnehmung vertikaler Wetterschutz



Montageort



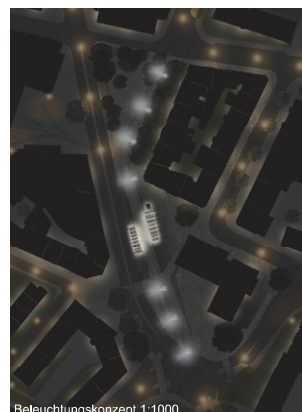
konstruktives Prinzip - Querschnitt 1 : 50



Ansicht Süd 1 : 50



Ansicht Süd 1 : 50



Beleuchtungskonzept 1:1000



Strassenleuchte - Fertigteil wie Stationsrippe

Projekt	CHIARA
Federführung	R+R Burger und Partner AG, Ingenieure und Ökonomen, Bern
Projektleiter	Renato Käppeli
Adresse	Langmauerweg 12, 3011 Bern
Mitarbeitende	Nadine Maar Helge Wiedemeyer, c/o Planetage, Zürich
Beigezogene Spezialisten	Landschaftsarchitektur und Städtebau: Marceline Hauri, planetage GmbH, Zürich Städtebau: Ueli Marbach, ARCOOP, Zürich

Beschreibung des Projektes

Leitidee (Zitat Projektverfassende)

Der heute wenig einprägsame Ort ist gekennzeichnet durch das zufällige, relativ beziehungslose Zusammentreffen unterschiedlichster städtischer Elemente.

Das neue Verkehrssystem birgt jetzt die Chance, einen urbanen Raum mit hoher Identität zu schaffen, der Elemente der bestehenden Strukturen aufnimmt und damit eine kohärente Weiterentwicklung, im Sinne einer Verdichtung nach Innen, ermöglicht.

Dabei soll eine hohe Verträglichkeit der einzelnen Systeme geschaffen werden. Verkehr, Freiraumgestaltung, Stadträume und Nutzungen sollen sich gegenseitig im Sinne eines urbanen Transformators stärken.

Städtebauliche Leitidee ist das Vervollständigen der Strassenräume und Randbebauungen. Bestehende Bebauungslücken werden geschlossen. Auf dem nördlichen Platzsegment wird ein neues Gebäude (Deltahaus) vorgeschlagen. Durch die ergänzenden Randbebauungen und das Deltahaus entsteht im südlichen Bereich ein Grossplatz mit den beiden Elementen Haltestellenbereich und Terrasse. Letztere soll überdacht werden. In den Randbebauungen, im neuen Deltahaus und auch in den Gebäuden Eigerplatz 1 und 3 werden publikumsintensive Erdgeschossnutzungen vorgeschlagen. Baumscheiben, Intarsien und ergänzende Baumpflanzungen zeichnen den Grossplatz.

Verkehrstechnisch wird der Knoten Eigerplatz weiterhin als lichtsignalgeregelt Kreuzung ausgestaltet. Auch die Querung Tschannerstrasse wird durch Lichtsignale geregelt. Auf der Zieglertasse ist ein zusätzlicher Fussgängerstreifen vorgesehen. Durch die Straffung der Strassenanlagen wird die Trennwirkung in räumlicher Hinsicht reduziert.

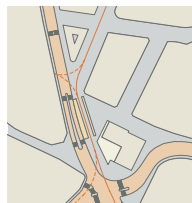
Hochstämmige Bäume an den Raumkanten und feingliedrige Bäume auf den Plätzen in den Fussgängerbereichen unterstützen die städtebauliche Leitidee. Vorgesehen sind spezielle Baumscheiben mit strahlenartigen Erweiterungen mittels Gussintarsien. Die Intarsien können auch für weitere technische Funktionen genutzt werden. Die fest montierte Eigerbar, z. B. als gusseiserner Solitär, macht den Aufenthalt auf dem Platz attraktiver. Als Beleuchtung sind eine konventionelle Fahrbahnbeleuchtung und im Platzbereich zwei Mastleuchten vorgesehen, welche zusammen mit den Bodenleuchten (Intarsien) unter den Bäumen eine besondere Lichtsituation schaffen, ergänzt durch die Beleuchtungen bei den Läden und den Haltestellen.



Der heute wenig einprägsame Ort ist gezeichnet durch das zufällige, relativ beziehungslose Zusammentreffen unterschiedlichster städtischer Elemente.

Das neue Verkehrssystem birgt jetzt die Chance, einen urbanen Ort mit hoher Identität zu schaffen, der Elemente der bestehenden lokalen Strukturen aufnimmt und damit eine kohärente Weiterentwicklung, im Sinne einer Verdichtung nach innen, ermöglicht.

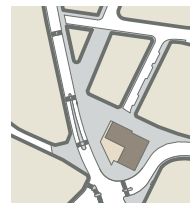
Dabei soll eine hohe Verträglichkeit der einzelnen Systeme geschaffen werden. Verkehr, Freiraumgestaltung, Stadträume und Nutzungen sollen sich gegenseitig im Sinne eines urbanen Transformators stärken.



Verkehr
Die bestehende Kreuzung bleibt in ihrer Funktionsweise grundsätzlich erhalten, wird aber an die neuen Bedürfnisse angepasst und optimiert. Die Stadtebene wird als grosser Fussgängerbereich zusammengefasst, der von kanalisiertem Fahrbahn präzise aufgeschritten wird. Sekundäre Fahrbeziehungen führen teilweise über den Platzbereich. Das Tram in Seitenlage erlaubt eine direkte Integration im Fussgängerbereich. Die Haltestellen sind wichtige Ziel- und Quellpunkte für einen Grossteil der Benutzer dieses neuen urbanen Subzentrums und sind darum auch direkt auf den Platz ausgerichtet. Der Umsteigepunkt wird zum aktivierten urbanen Transformator, resp. zum Treff- und Sammelpunkt. Die räumliche Trennung des Platzbereichs von der durchgehenden Achse für den MIV führt zu einer Reduktion der notwendigen Querungen respektive zu einer deutlichen Verkürzung der Querungsdistanzen. Konflikte und gegenseitige Störungen werden minimiert. Die heute möglichen Fahrbeziehungen für den Veloverkehr bleiben erhalten. Die konsequente Trennung vom Fussgängerbereich wird zu Gunsten einer Durchmischung und damit einer Belebung des Platzes aufgegeben.



Gestaltung
Die Gestaltung ist zweifaltig: Hochstämmige, grösstenteils bestehende Bäume begleiten die Raumkanten des übergeordneten Blocksystems, die zum Platz führen. Fingliedrige Bäume beleben und gliedern die Fussgängerbereiche im übergeordneten Platz. Dabei werden diese auch als räumliche Elemente begriffen, die die Fussgängerströme an knappen Stellen unaufdringlich lenken. Die Baumscheiben (teilweise mit Beleuchtung) und ihre strahlartige Erweiterungen geben einen leichten und spielerischen Hinweis auf die Besonderheit und auf das räumliche Gefüge des Platzes.
Das mobilier urban (u.a. Tramwarteilen, Bänke, Plakatträger etc.) übernimmt die Typologie der Stadt Bern und verweist auf die Integration des gesamten Platzgebietes in die weitere Umgebung. Der Platz ist die besondere Weiterführung des umgebenden Raumsystems. Die Fahrbahnen werden konventionell und in Weiterführung der Beleuchtung im weiteren Kontext beleuchtet.



Stadtbau und Bauphologie
Im Sinne einer Stadtrepuratur wird das ursprüngliche Planungskonzept mit wohl definierten Strassenräumen, d.h. mit Randbebauungen vervollständigt. Das Grundkonzept wird im Sinne der Stadtraumklärung mit einem neuen Gebäude (Deltahaus) vor dem Eigerhaus ergänzt. Die durchgehenden neu-alten Raumkanten mit veränderten Gebäudehöhen bilden den Rahmen für das EKB Hochhaus, das somit nicht mehr Fremdkörper, sondern objektartige Akzentuierung des Raumgefüges ist, welches seinerseits aus der normalen Typologie des lokalen Kontextes entwickelt wird.
Das Raumgefüge und sein Akzent bilden innerhalb des Grossplatzes einen prägnanten 'Platz im Platz', der einerseits mit der überdachten Terrasse vor dem Coop-Pavillon und andererseits mit dem Boulevard Belptrasse auch nutzungsmässig ergänzt wird. Die Abfolge der öffentlichen Räume Terrasse-Platz-Boulevard wird zum zentralen und urbanen Identitätsmerkmal des neu geklärten Ortes ohne Räumräume.



Nutzung und Etappen
Das erwünschte urbane Leben mit Begegnung, Austausch und Kommunikation wird intensiviert durch das präzise und leicht verknäppte Raumgefüge. Die publikumsintensiven Erdgeschossnutzungen, die auf der bestehenden aufbaut, sind dabei instrumental: Vor dem Coop-Pavillon ist ein Ausserverkauf vorgeschlagen. Die Häuser Eigerplatz 1 und 3 sollen umgenutzt werden. E0 z.B. für Bar und Kiosk, OG: Wohnungen (Delta- und Deltahaus) erhalten im EG eine attraktive öffentliche Nutzung zur katalytischen Förderung der Urbanität. Insbesondere kann mit dem kurzen Boulevard Belptrasse ein besonderes Stück Stadt geschaffen werden.
Die Verkehrsanlagen werden in einer Etappe gebaut. Die ergänzenden Bauten und gestalterischen Massnahmen können in Etappen realisiert werden. Die Neubauten (Delta-, Deltahaus) sollten wegen ihrer urbanen Bedeutung und weil sie auf öffentlichem Grund stehen möglichst früh realisiert werden.

Beurteilung durch das Beurteilungsgremium

Das Hauptinteresse der Projektverfassenden gilt der Klärung der stadträumlichen Situation mittels Schliessen von Baulücken innerhalb des Bearbeitungsperimeters. Diese Grundkonzeption ist schlüssig und nachvollziehbar. Um den südlichen Bereich des Eigerplatzes zu stärken wird vorgeschlagen, den nördlichen Dreieckplatz vor dem Postgebäude zu überbauen. Die Setzung des sogenannten Deltahauses ist in der Logik des gewählten Konzepts zwar konsequent, führt aber zu einer Beeinträchtigung des hochwertigen Postgebäudes im Norden, das auf seine Platzwirkung hin konzipiert wurde, und zum Verlust eines öffentlichen Raums mit Aufwertungspotential. Insgesamt scheint die gewählte Strategie aufwändig und von vielen Unsicherheiten geprägt zu sein, zumal auch private Grundstücke in die Überlegungen mit einbezogen werden und auf die bestehende Architektur im Bereich der Anschlussstellen teilweise wenig Rücksicht genommen wird. Das Schliessen der Baulücke an der Zieglerstrasse auf der Höhe des Tramdepots wird von der Jury explizit als wertvoller Beitrag zur Kenntnis genommen. Ambivalent wirkt dagegen der Umgang mit dem Hochhaus. Die Idee einer Lesart des Raumes um das Hochhaus und über die Strasse hinweg als Grossplatz, auf den sich die Gestaltung mit den Bäumen und Intarsien bezieht, ist in der Realität so nicht erlebbar. Obwohl formal mit einem neuen Glasdach seine städtebauliche Integration angestrebt wird, vermag die Ausformulierung dieses Elements diesem Anspruch nicht gerecht zu werden.

Die VISSIM-Überprüfung der vorgeschlagenen Kreuzungslösung mit Lichtsignalregelung zeigt, dass diese die nötige Leistungsfähigkeit für den privaten wie den öffentlichen Verkehr nicht zu erbringen vermag. Die Folge sind unzumutbare Rückstaus, in denen vor allem auf der Seftigenstrasse auch die Trams steckenbleiben. Der Vorschlag der Rechtsabbiegebeziehung Seftigenstrasse – Eigerstrasse als Mischspur über den Fussgängerbereich ist untauglich. Die Veloführung über die mehrspurigen Knotenzufahrten ist sehr heikel und würde viele Velofahrende überfordern. In der Schwarzenburgstrasse ist ein Velostreifen vorgesehen, aber auf Kosten der Eigentrassierung des Trams. Wenn die Trams wie vorgesehen die Einfahrtmöglichkeit in die Haltestelle abwarten müssen, wird deshalb der Verkehr blockiert. Dies führt zu einer massiven Kapazitätsreduktion für den motorisierten Individualverkehr. Der auf den Platzflächen vorgesehene Mischverkehr ist zweckmässig. Die Koexistenz wird durch die vorgeschlagene Gestaltung mit Bäumen und Intarsien unterstützt. Die Weiterentwicklung der Baumscheiben mit den Intarsien ist interessant. Die vorgeschlagene Baumbeleuchtung von unten ist aus ökologischer Sicht (dark sky) nicht erwünscht.

Die Umsetzung der Leitidee der Stadtreparatur und die daraus resultierende Wirkung auf die städtebauliche Fassung des Platzbereiches sind sehr langfristig angesetzt. Es sind keine Übergangsmassnahmen für diese konzeptprägenden Elemente zur Überbrückung dieser Zwischenzeit aufgezeigt.

Die Umsetzungskosten der Elemente im öffentlichen Raum liegen im üblichen Rahmen. Mit den vorgeschlagenen Ergänzungsbauten wird ein Potential für kommerzielle Nutzungen aufgezeigt.

Das Projekt basiert auf einer klaren städtebaulichen Idee und thematisiert wichtige Themen wie Knotenform, Stadtreparatur, neue Nutzungen, Platzbildungen und löst damit intensive Diskussionen aus. Auch wenn die Lösungen im Einzelfall nicht zu überzeugen vermögen, haben sie mit ihrer Prägnanz viel zum Entscheidungsprozess beigetragen.

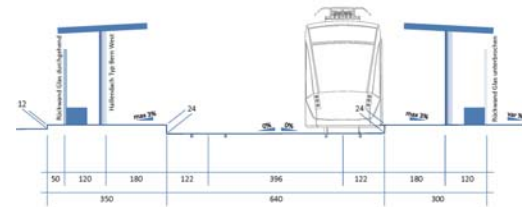
Verkehr

Die konsequente Straffung und Konzentration der Anlagen für den motorisierten Individualverkehr führt zu einer deutlichen Vereinfachung der Situation; der Verkehrsknoten Eigerplatz hat neu das Erscheinungsbild einer klassischen vierarmigen Kreuzung. Neben den bereits heute möglichen Verkehrsbeziehungen wird neu auch das Linksabbiegen von der Eigerstrasse in die Seifgenstrasse ermöglicht.

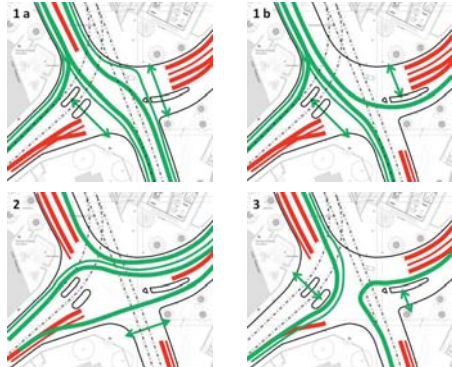
Der Verkehrsablauf auf dem Hauptknoten und an den Fussgängerübergängen wird weiterhin durch eine Lichtsignalanlage geregelt, die koordiniert und voll bedarfsabhängig gesteuert wird. So kann auch in Spitzzeiten der ÖV bevorzugt, ein flüssiger Verkehrsablauf sichergestellt und lange Wartezeiten für querende Fussgänger vermieden werden.

Der Individualverkehr in Richtung Innenstadt wird auf die Ziegelstrasse konzentriert. Damit wird der südliche Abschnitt der Belpstrasse im Sinne eines Boulevards für den ÖV und den Langsamverkehr vorbehalten. Die Gestaltung des Platzes verdeutlicht die Hauptverkehrsbeziehungen. Die Zufahrten in die angrenzenden Quartiere und der Lieferverkehr werden unter teilweiser Benutzung der neuen Platzflächen weiterhin ermöglicht. Die so für den Fussgängerverkehr zur Verfügung gestellten Flächen fördern den urbanen Austausch. Die direkte Erreichbarkeit der Erdgeschossnutzungen und der Freiräume ist entscheidend für eine zukünftige Belebung und damit eine hohe Aufenthaltsqualität. Die räumliche Führung des Langsamverkehrs unterstützt diese Chance zur Begegnung, zur Urbanität.

Die heute vorhandenen Abstellmöglichkeiten für Autos und Fahrräder können im gleichen Umfang erhalten werden.



Schematischer Querschnitt Tram- und Bushaltestelle



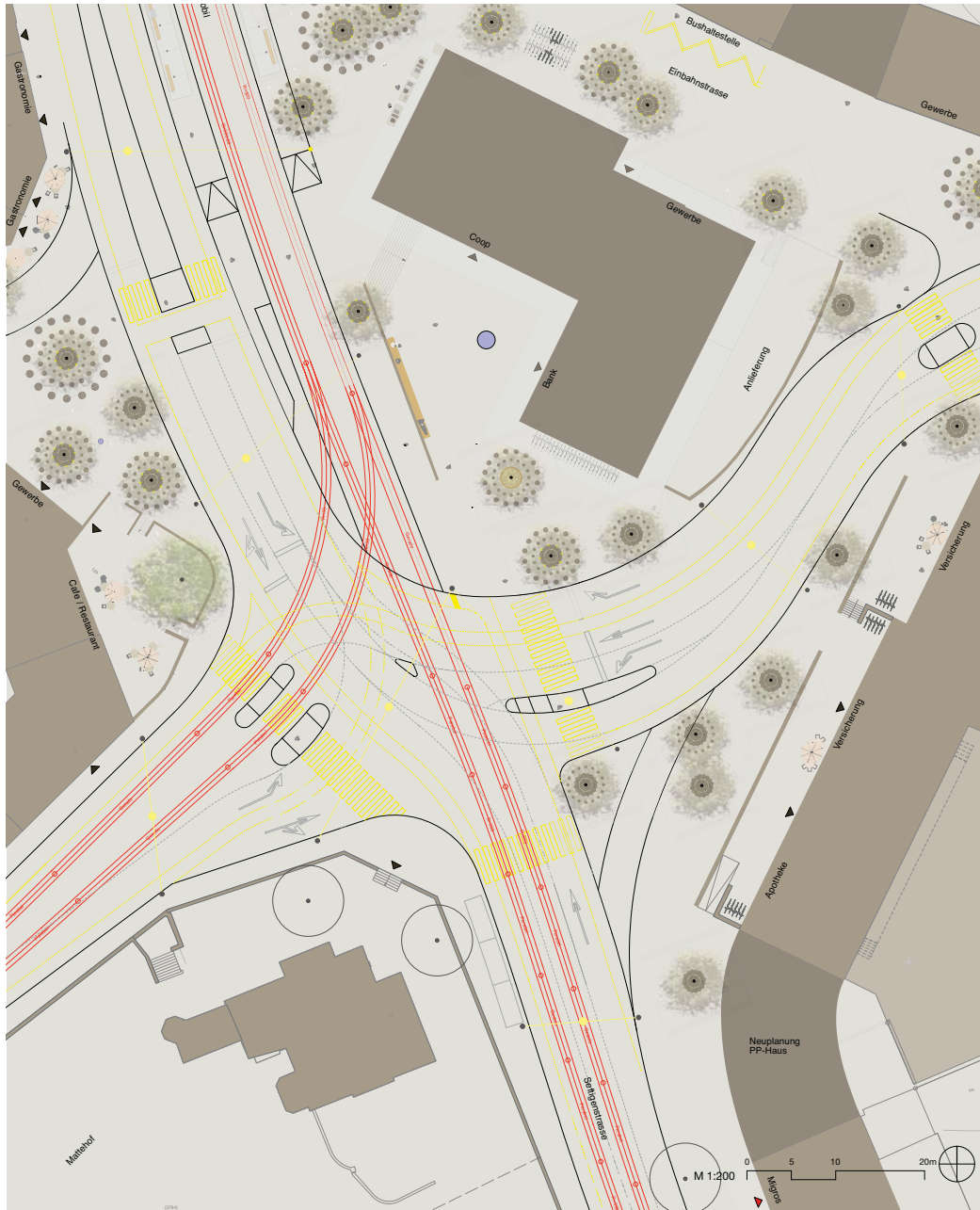
Die vereinfachte Knotenform erlaubt eine Steuerung mit nur wenigen Phasenbildern. In der obigen schematischen Abbildung nicht berücksichtigt sind die Sonderphasen nach einem ÖV-Eingriff und die bedarfsabhängige Anpassung der Phasen, vor allem in den Spitzzeiten



Langsamverkehr
Die räumliche Trennung des Platzbereichs von der Achse des Individualverkehrs, sowie zusätzliche Querungsmöglichkeiten beim Philosophenweg und im Bereich der Depoteinfahrt Bemmoli erlauben dem Fussgängerverkehr größere Freiheiten bei einer deutlichen Verkürzung der Querungsdistancen. Die Fussgänger bewegen sich in ihrem eigenen, auf eine hohe Aufenthaltsqualität ausgerichteten Bereich und erhalten mit dem Boulevard am Eingang zur Belpstrasse einen zusätzlichen, qualitativ hochwertigen Bereich für die verschiedensten Aktivitäten. Die heute möglichen Verbindungen für die Radfahrer können ausnahmslos aufrecht erhalten werden und werden im Individualverkehrsbereich durch die konsequente Anordnung von Radstufen geklärt. Die neue übersichtliche Platzgestaltung, der zusätzlich zur Verfügung stehende Raum und eine Neuorganisation der Abstellplätze erlauben eine echte Koexistenz der verschiedenen Langsamverkehrsteilnehmer und tragen zu einer deutlichen Belebung des Platzes bei.



Öffentlicher Verkehr
Das Betriebskonzept des Öffentlichen Verkehrs ist geprägt durch die weitgehende räumliche Trennung vom privaten Verkehr im Platzbereich. Die Konzentration der Haltestellenanlagen für Tram und Bus an einem Punkt führt zu optimalen Umsteigemöglichkeiten und einer optimierten Zugänglichkeit für die Fahrgäste aus allen Richtungen. Die Verschiebung des Wartebereichs für die wendenden Busse der Linie 28 führt zu einem direkten Sichtkontakt zur Haltestelle auf dem Platz und zu einer Verkürzung der Umsteigewege. Alle Anlagen sind sowohl für den Regelbetrieb mit dem Tram als auch für den Einsatz von Bussen (Ersatzbetrieb) dimensioniert. Damit ist der Eigerplatz in seiner vorgeschlagenen Form unabhängig von der Entwicklung des Tramnetzes (Einführung Tram Konz., gegebenenfalls Umstellung Linie 3 auf Busbetrieb) nutzbar. Eine möglichst störungsfreie Zu- und Wegfahrt im Süden und Westen des Platzes wird durch eine konsequente Bevorzugung an der Lichtsignalanlage erreicht, während der ÖV in Richtung Innenstadt unabhängig vom motorisierten Individualverkehr auf einem Tram-, Bus und Langsamverkehr vorbehaltenen Boulevard frei zirkulieren kann.



Schnittansicht A - A' M 1:100

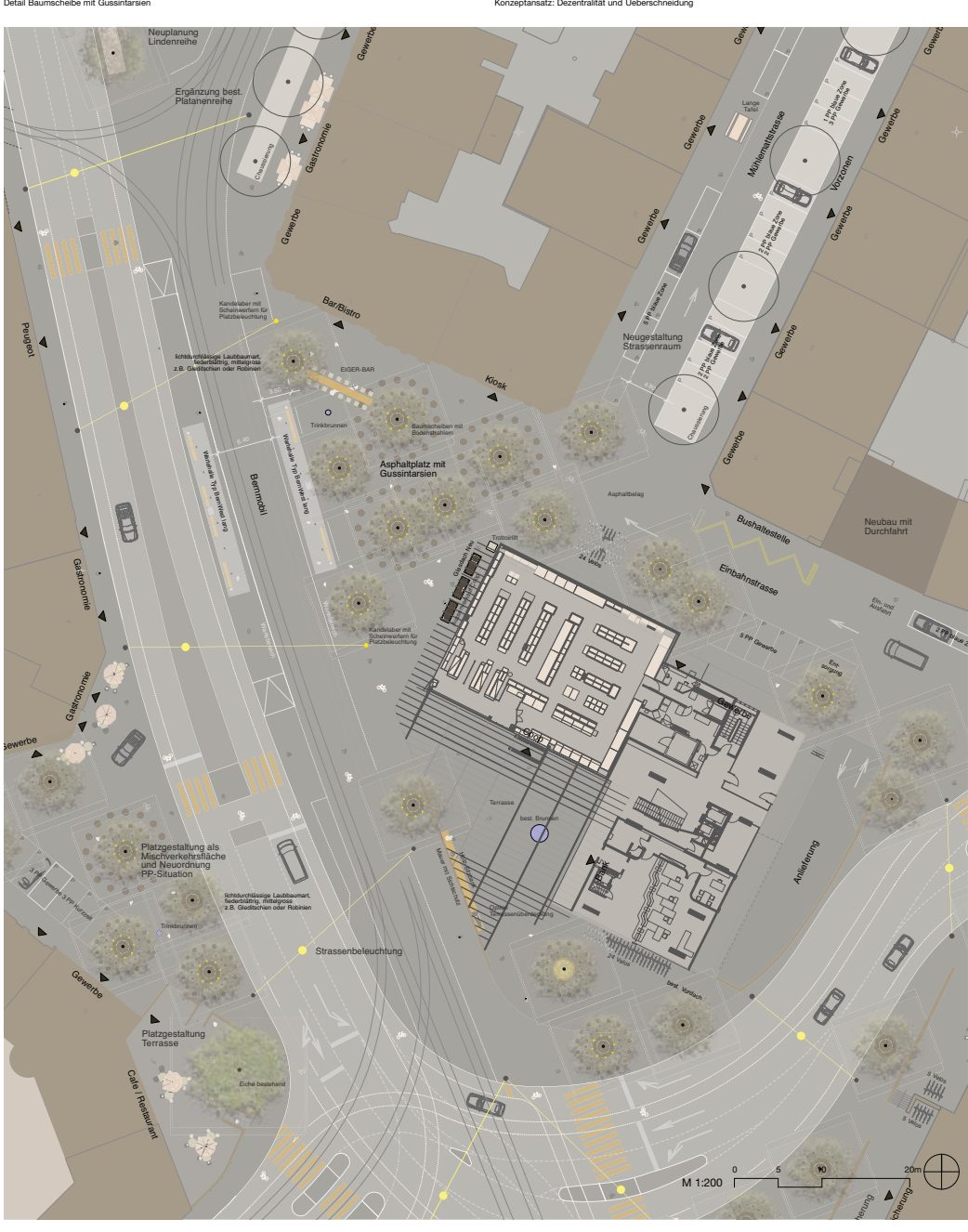
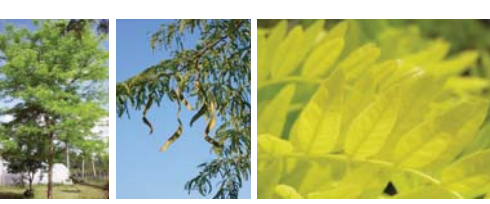
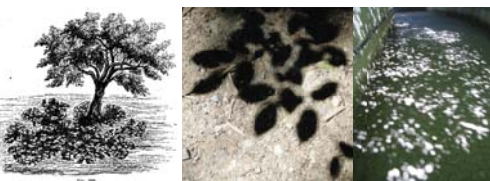
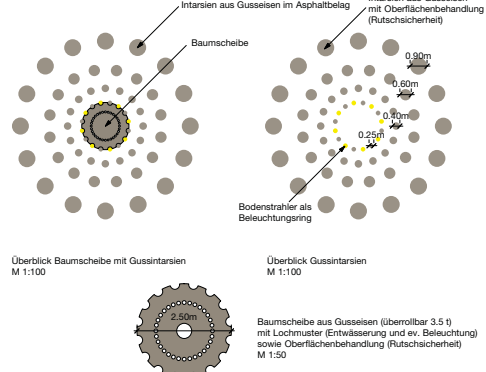
Freiraumgestaltung

Die unterschiedlichen städtebaulichen Strukturen um den Eigerplatz verfügen gerade wegen ihrer Diversität über ein ausreichendes, identitätsstiftendes Potential. Im Sinne des vorhandenen städtischen Kontextes wird daher ein zurückhaltendes und dezentes Gussmaterial vorgeschlagen.

Hauptelement ist der Platz im Bereich der Tramstation Eigerplatz, welcher barrierefrei vom Langsam- und Veloverkehr gequert werden kann. Als Grundmaterial - mit Bezug zum Kontext - wird gewöhnlicher Asphalt im gesamten Perimeterbereich vorgeschlagen. Als ein neues Identitätsmerkmal werden feingliedrige hochstämmige Bäume in lockerer Anordnung in den Stadtraum integriert. Dieser neue Baumbain ergänzt die bestehenden grossblättrigen Baumreihen.

Wichtigste Gestaltungsmittel sind die speziell gestalteten Baumscheiben und ihre strahlenförmigen Erweiterungen (Gussintarsien). Die Intarsien als Gestaltungselemente bieten sich für weitere technischen Funktionen des Platzes an (Straßenentwässerung, Belüftungsschlitze für die Baumstände, Einbauort von Leuchten). Ein weiterer Anziehungspunkt ist die Eigerbar, eine unkonventionelle fest installierte Tischskulptur im öffentlichen Raum. Als z.B. gusseiserner Solitär wird sie den Aufenthalt der Menschen auf dem Eigerplatz attraktiver machen.

Die Beleuchtung soll die Aussenräume und Verkehrswege in ihrer spezifischen Gesamtstruktur erscheinen lassen. Die Fahrbahnen werden konventionell und in Weiterführung der Beleuchtung im Kontext beleuchtet. Lichtakzente (Bodenstrahler im Bodenniveau) unter den Bäumen haben im Zentrum des Eigerplatzes ihren Schwerpunkt und betonen nachts die öffentliche Nutzung und Durchwegung des Platzes. In Kombination mit zwei Mastleuchten (ergänzendes Lichtmuster auf Platz) wird im Platzbereich eine besondere Lichtsituation geschaffen ergänzt durch die vielfältigen Einzelbeleuchtungen der Läden und Haltestellen.



Detail Baumscheibe mit Gussintarsien

Konzeptansatz: Dezentralität und Überschneidung



Stadtraum und Bautypologie (Deltahaus, Dépôthaus)

Stadtreparaturen sind an 5 Stellen möglich. Die drei wichtigsten sind: der dreieckförmige Bau vor dem Eigergebäude mit Aufhebung des etwas lädierten Miniparkes (im Folgenden Delta-Bau) und die Randbebauung vor dem Dépôtbereich der bem-mobil Tram- und Busanlagen (im Folgenden Dépôtbau). Diese beiden Bauten nehmen die Raumkanten (Baulinien), Traufhöhen und Stockwerkgliederung der umgebenden Bauten, insbesondere des Eiger- und des Peugeothauses auf. Sie vervollständigen und präzisieren damit die latent vorhandene Raumstruktur. Die heute vor-handene Stadtraumfragmentierung wird aufgehoben. Beide Bauten sollen im EG publikumsintensive Nutzungen aufweisen, die den geforderten urbanen Austausch fördern. Weiter wichtig ist die Möglichkeit die Terrasse vor dem COOP zu überdachen, wobei grundsätzlich eine Pavillonverlängerung denkbar ist.

Das Deltahaus kann in den Obergeschossen gewerblich oder büromässig genutzt werden (ca. 120 bis 150 OV-entsprechende Arbeitsplätze).

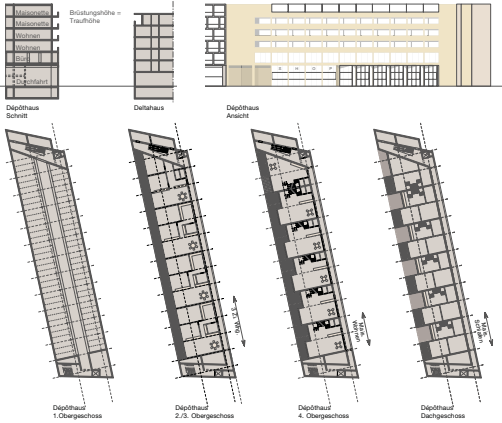
Das Dépôthaus dient im EG der Tram- und Busaus- resp. einfahrt, sowie einem grösseren Laden mit Galeriegeschoss. Das erste, zweite und dritte OG können grundsätzlich für Büro- oder Wohnnutzung geplant werden. Vorschläge im ersten OG eine Büronutzung (ca. 40 Arbeitsplätze) in den übrigen Geschossen einseitig ausgerichtete Wohnungen, die, lärmabgewandt, auf das Dépôtareal mit Nachmittagssonne gerichtet sind. Diese Wohnungen, z.B. 14 grosszügige 3-Zimmer-Wohnungen reagieren auf die heutige grosse Nachfrage nach ausgezeichneten innerstädtischen Wohnungen. Eine Tiefgarage mit 30 bis 60 Stellplätzen unter dem Gebäude und der Tram/Straßenanlage ist problemlos machbar.

Die Projektstudien sind als Machbarkeitsstudien zu verstehen. Der statisch-konstruktive Raster für Tram und Bus eignet sich dank einfacher Überlagerung gleichzeitig auch für normale Wohnungsgrößen. Damit ist eine normale ökonomische Ausgangslage gewährleistet.

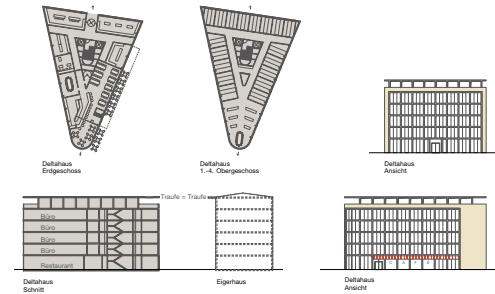


Die Neubauten Delta und Dépôt vervollständigen den Stadtraum. Die Überdachung der Terrasse Coop / BKB, ergänzt diese Raumstruktur. Damit wird der Stadtraum geklärt und ein attraktives Gefäss für weitere Nutzungen geschaffen. Die bestehende Terrasse verliert ihren heute etwas unbestimmten, halböffentlichen Charakter. Die optische Verbindung zur Terrasse auf der andern Strassenseite bindet die Raumeile im Grossplatz zusammen.

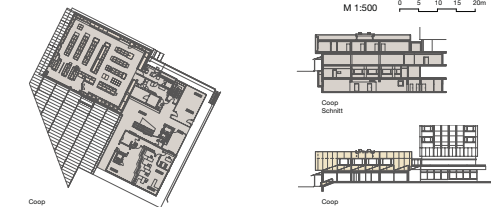
Das Deltagebäude schliesst eine „Stadtücke“ und bildet zusammen mit den bestehenden Bauten und Nutzungen einen kurzen aber kräftigen verkehrsfreien Boulevard, der zusammen mit dem Eigerplatz in den Grossplatz eingebunden ist. Die Erdgeschossnutzung soll publikumintensiven Betrieben zugeführt werden.



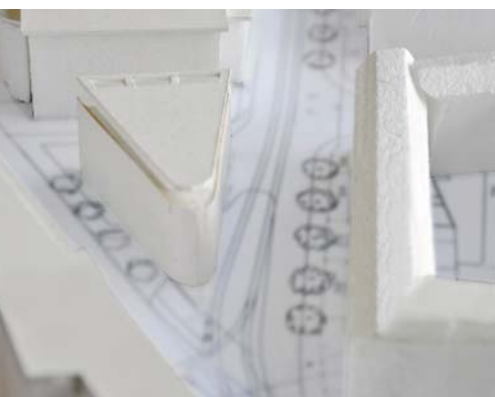
Die Fassaden des Dépôt- und des Deltahauses interpretieren die bestehenden Fassadenstrukturen des Eiger- und des Peugeothauses.



Die Trauf- und Dachhöhen des Peugeot-, Dépôt-, Delta und Eigerhauses sind koordiniert. Die Neubauten interpretieren die bestehenden Geschossstrukturen. Vorschläge EG-Nutzung Deltahaus: Restaurant mit Fumoir, Ticketeria bemobil, Blumen, Coiffeur, Swisscom Natel-Shop, Mobile Zone, Computershop, chem. Reinigung u.ä.



Die Abfolge Boulevard - Eigerplatz - Terrasse bindet eigenständige Stadtraumteile in das urbane Gewebe ein.



Boulevard

Baumbestandener Eigerplatz

überdeckte Terrasse