



## Neubau Werkhof und Verwaltungsgebäude Forsthaus

2-stufiger Projektwettbewerb für Generalplanerteams im offenen Verfahren  
Bericht des Preisgerichts, April 2016



# WERKHOF VERWALTUNG IM FORSTHAUS





# INHALT

<b>Aufgabe</b>	3
Einleitung	5
Programm	6
Termine	7
<b>Jurierung</b>	9
Preisgericht	11
Vorprüfung und Beurteilung 1. Stufe	12
Vorprüfung und Beurteilung 2. Stufe	14
Empfehlung und Würdigung	15
<b>Projekte</b>	17
Rangierung	19
Genehmigung	20
Prämierte Projekte	21
Weitere Projekte	107
<b>Impressum</b>	132



# AUF GABE BE





# EINLEITUNG

Der Gemeinderat der Stadt Bern hat im Jahr 2012 den Grundsatzentscheid gefällt, die Zusammenlegung von städtischen Infrastrukturen am Standort Forsthaus weiter zu verfolgen. Damit ergibt sich, nebst der Möglichkeit von betrieblichen Optimierungen, insbesondere auch die Chance einer städtebaulichen und wirtschaftlichen Aufwertung des Areals am nördlichen Stadteingang.

Der Wettbewerbsperimeter befindet sich beim Autobahnzubringer Forsthaus im Norden Berns. Das nähere Umfeld hat in den vergangenen Jahren wesentliche Umstrukturierungen erfahren. So wurden im März 2013 die neue Kehrrichtverwertungsanlage (KVA) und im Dezember 2014 der neue Feuerwehrstützpunkt in Betrieb genommen. Auf der diagonal gegenüberliegenden Seite des Verkehrsknotens ist die erste Etappe des Universitätscampus Von Roll entstanden.

In der ersten, städtebaulichen Stufe des offenen, anonymen Projektwettbewerbs wurde, nebst dem Grundprogramm – dem Neubau für die Garage, den Baubetrieb und den Kanalnetzbetrieb des Tiefbauamts – auch das Potenzial für die Konzentration weiterer städtischer Nutzungen auf dem Areal geprüft. Anhand der Ergebnisse und der Empfehlungen des Preisgerichts aus der ersten Stufe entschied der Gemeinderat Ende 2015, zusätzlich 370 Büroarbeitsplätze für die Zusammenführung der baubezogenen Abteilungen der Stadtverwaltung ins Raumprogramm aufzunehmen.

# PROGRAMM

Das Tiefbauamt (TAB) der Stadt Bern ist heute auf über 30 Standorte verteilt. Mit der Zusammenlegung der TAB-Betriebseinheiten Garage, Kanalnetz und Bau am Standort Forsthaus können wesentliche betriebliche Optimierungen und Kosteneinsparungen realisiert werden.

In der ersten Stufe des Projektwettbewerbs soll mit einer überzeugenden Setzung das städtebaulich und funktional verträgliche Nutzungsmass für diesen prominenten Ort am nördlichen Stadtzugang gefunden werden. Die zweite Stufe dient der Vertiefung und Konkretisierung der städtebaulichen Gesamtlösung und der Ausarbeitung von konkreten Projektvorschlägen auf der Grundlage des definitiven Raumprogramms.

Das Areal liegt am Rand des Bremgartenwalds unmittelbar angrenzend an den Autobahzubringer Forsthaus, wo einst die alte Strasse nach Wohlen führte. Dank der verkehrstechnisch ausgezeichneten Lage am Stadtrand, mit guter Verbindung zur Kernstadt und zur Stadtumfahrung, wurden in den letzten Jahren die neue Kehrrichtverwertungsanlage und der neue Feuerwehrstützpunkt realisiert. Als weitere Etappe dieser Entwicklung soll jetzt, anstelle des kleineren sanierungsbedürftigen TAB-Werkhofs, ein neuer entstehen. Zudem hat der Gemeinderat der Stadt Bern entschieden, die baubezogenen Abteilungen der Stadtverwaltung mit 370 Büroarbeitsplätzen am Standort Forsthaus zusammenzuführen. Mit den 130 Arbeitsplätzen des Werkhofes entsteht damit Raum für insgesamt 500 Mitarbeitende der Stadtverwaltung.

Ein gut ausgebauter, funktional eingerichteter Werkhof bildet das Rückgrat für einen effizienten und rationellen Infrastrukturunterhalt. Er ist Stützpunkt und Ausgangsort für alle Tätigkeiten rund um den betrieblichen Unterhalt im öffentlichen Grauraum. Alle Arbeitseinsätze mit den dazugehörigen Fahrzeugen, Geräten, Werkzeugen und Materialien erfolgen ab dem neuen Werkhof.

Das Tiefbauamt der Stadt Bern ist für den betrieblichen Unterhalt der Verkehrswege, Kunstbauten, Gewässer, Abwasseranlagen und Spezialinfrastrukturen verantwortlich. Dementsprechend unterhält es einen umfangreichen und modernen Maschinenpark. Mit einem ganzjährigen 24h-Pikettdienst wird die Betriebssicherheit gewährleistet.

Über dem Werkhof sind gut erschlossene, flexibel nutzbare Flächen für die 370 baubezogenen Büroarbeitsplätze anzuordnen. Es ist eine zentrale Kantine für alle Mitarbeitenden mit dazugehörigem Aussenraum vorgesehen. Die allgemeine Infrastruktur ist vorzugsweise an der Schnittstelle zwischen Werkhof- und Bürobetrieb zu platzieren. Die Arbeitswelt ändert sich kontinuierlich, die Tendenz geht in Richtung mehr Teamarbeit, Teilzeitarbeit, Telearbeit und häufigeren organisatorischen und personellen Veränderungen. Es entstehen mehr Schnittstellen zwischen den Mitarbeitenden. So wird die direkte Kommunikation untereinander immer wichtiger. Erwünscht sind flexible Strukturen für die Organisation von 15% Einzelbüros und 85% Teambüros. Es werden kleinere Sitzungszimmer bis zu 10 Plätzen in den Abteilungen eingerichtet. Die zentral gelegenen Sitzungszimmer variabler Grösse werden über ein System gebucht und bewirtschaftet.

# TERMINE

Ausschreibung	Juni 2014
Anmeldung	Juli 2014
Abgabe Planunterlagen und Modell 1. Stufe	Oktober 2014
Vorprüfung und Beurteilung 1. Stufe	Oktober bis Dezember 2014
Empfehlung 1. Stufe	Dezember 2014
Entscheid Nutzungsmass für 2. Stufe	November 2015
Programmausgabe 2. Stufe	November 2015
Abgabe Planunterlagen und Modell 2. Stufe	März 2016
Vorprüfung und Beurteilung 2. Stufe	März / April 2016
Geplanter Baubeginn	2019
Geplanter Bezug	2021





**JU  
RIE  
RUN  
G**



# PREISGERICHT

## Sachpreisrichterinnen und -preisrichter

---

Hans-Peter Wyss	Stadtingenieur, Tiefbauamt Stadt Bern
Patric Schädeli	Abteilungsleiter Betrieb+Unterhalt, Tiefbauamt Stadt Bern
Daniel Conca	Bereichsleiter Entwicklung+Recht, Immobilien Stadt Bern (2. Stufe)
Hans Schweri	Teamleiter Portfoliomanagement, Immobilien Stadt Bern (1. Stufe)
Renate Rolli	Bereichsleiterin Immobilienmanagement, Immobilien Stadt Bern
Heinrich Sauter	Bereichsleiter, Hochbau Stadt Bern

## Fachpreisrichterinnen und -preisrichter

---

Thomas Pfluger	Stadtbaumeister, Hochbau Stadt Bern (Vorsitz)
Jacqueline Hadorn	Bereichsleiterin, Stadtplanungsamt Bern
Beat Consoni	Dipl. Architekt HTL BSA SIA, St. Gallen
Lorenzo Giuliani	Dipl. Architekt ETH BSA SIA, Zürich
Lars Mischkulnig	Dipl. Architekt HTL BSA, Biel
Sibylle Aubort Raderschall	Dipl. Landschaftsarchitektin HTL BSLA SIA, Meilen

## Ersatz Fachpreisrichterinnen und -preisrichter

---

Christian Lindau	Projektleiter, Hochbau Stadt Bern
Ernst Gerber Villena	Dipl. Architekt ETH SIA, Verfahrensbegleiter

## Ersatz Sachpreisrichter

---

Daniel Conca	Ersatz für Hans Schweri in der 2. Stufe (siehe Sachpreisrichter oben)
Bernhard Rüegg	Leiter Fachassistenz Betrieb+Unterhalt, Tiefbauamt Stadt Bern

## Expertinnen und Experten mit beratender Stimme

---

Kristina Bussmann	Bereichsleiterin Portfoliomanagement, Immob. Stadt Bern (2. Stufe)
Karin Aemmer	Freiraumplanung, Stadtplanungsamt Bern (2. Stufe)
Michael Karli	Experte Bauingenieurwesen
Marco Waldhauser	Experte Haustechnik, ökologische Nachhaltigkeit
Martin Wälti	Experte Mobilität und Verkehr
Mark Schürmann	Experte Kostenplanung
Beat Wermuth	Vertretung Quartierorganisation Bern Länggasse-Felsenau

# VORPRÜFUNG UND BEURTEILUNG 1. STUFE

## Vorprüfung

Die generelle Vorprüfung erfolgte durch die Wettbewerbsbegleitung und die Fachstelle Beschaffungswesen der Stadt Bern. Die 18 eingereichten Projekte wurden nach den Grundsätzen der SIA-Ordnung 142, den Anforderungen des Wettbewerbsprogramms und der Fragebeantwortung geprüft. Die Vorprüfung fand im Oktober/November 2014 statt und umfasste folgende Themenbereiche:

- Einhaltung der formellen Programmbestimmungen
- Erfüllung der inhaltlichen Anforderungen hinsichtlich Raumprogramm, Raumbeziehungen, Mobilität, Brandschutz, Hindernisfreiheit und Baurecht
- Überprüfung der durch die Projektverfassenden angegebenen Flächen- und Volumenkenntwerte

Sämtliche Projekte können anhand der eingereichten Unterlagen bewertet werden. Sie erfüllen, bis auf vernachlässigbare Abweichungen, die formellen Programmbestimmungen und werden gemäss Antrag der Vorprüfung zur Beurteilung zugelassen.

Bei der inhaltlichen Vorprüfung wurden aufgrund der sehr anspruchsvollen Anforderungen und Rahmenbedingungen zahlreiche geringfügige Verstösse festgestellt. Die geforderten Flächen gemäss Raumprogramm wurden, mit tolerierbaren Abweichungen, bei allen Projekten eingehalten.

Die vertiefte inhaltliche Vorprüfung der Projekte der engeren Wahl erfolgte zwischen dem 1. und 2. Jurytag und umfasste folgende Themen: Mobilität, Hindernisfreiheit, Tragstruktur, Waldabstände, Baulinien, Elementmengen und zu erwartende Investitionskosten.

## Beurteilung

Das Preisgericht tritt zur Beurteilung der 1. Stufe am 20. November 2014 und am 4. Dezember 2014 zur jeweils ganztägigen Bewertung der 18 abgegebenen Projekte zusammen. Am 1. Jurytag ist Hans-Peter Wyss entschuldigt abwesend. Das Preisgericht ist trotz dieser Absenz beschlussfähig.

Nach einer freien Besichtigung der Projekte nimmt das Preisgericht vom Ergebnis der ersten formellen und teilweise materiellen Vorprüfung Kenntnis. Im Anschluss erläutert der Experte für Mobilität in einem separaten Rundgang vor den Projekten seine summarischen Vorprüfungserkenntnisse.

Nachdem sich das Preisgericht – in drei Gruppen auf die Projekte aufgeteilt – eingesehen hat, werden sämtliche Projekte in einer ersten Vorstellungsrunde im Plenum präsentiert.

## Erster Wertungsrundgang

In einem 1. Wertungsrundgang werden die Projekte nach den im Programm aufgeführten Kriterien beurteilt. Folgende zwölf Projekte scheiden aufgrund von wesentlichen Mängeln bei einem oder mehreren Kriterien im ersten Wertungsrundgang aus:

Spirou  
Werkforst  
«Very Welcome»  
Sprung in die Stadt  
forsThAusBern  
BLOG  
'T-Rex'  
PANORAMA  
Sunshine  
SILHOUETTE  
Pi  
Forsthuus

Im Anschluss an den ersten Wertungsrundgang erläutern die unabhängigen externen Kostenplaner ihre auf Basis der Elementmethode berechnete vergleichende Grobkostenschätzung. Dabei hat sich gezeigt, dass sich die favorisierten Projekte bezüglich der zu erwartenden Investitionskosten für den Teil Werkhof nur geringfügig unterscheiden. Grössere Differenzen zeigten sich erwartungsgemäss bei den sehr unterschiedlichen Vorschlägen für das Ausmass von zusätzlichen Nutzflächen für Büroarbeitsplätze.



Bei der darauf folgenden Besichtigung des Areals macht sich die Jury nochmals ein konkretes Bild der städtebaulichen Situation vor Ort. Der anschliessende Kontrollrundgang ergibt keine Korrektur der bisher getroffenen Entscheidung. Die nachgenannten sechs Projekte bleiben in der engeren Wahl:

«Boxenstopp»

JURI

SYNERGIE

MOMENTUM

*Kourt*

UNIMOG

Danach genehmigt das Preisgericht einstimmig den Vorprüfungsbericht. Einstimmig beschliesst es weiter, den Anträgen der Vorprüfung und der Fachstelle Beschaffungswesen der Stadt Bern stattzugeben und alle Projekte zur Beurteilung zuzulassen.

### Zweiter Wertungsrundgang

Das vollständige und beschlussfähige Preisgericht tritt am 4. Dezember 2014 zur Beurteilung der nach dem ersten Wertungsrundgang verbliebenen sechs Projekte und der abschliessenden Beurteilung sämtlicher Eingaben zusammen. Das Preisgericht nimmt Kenntnis vom Ergebnis der vertieften Vorprüfung und genehmigt den Vorprüfungsbericht einstimmig.

Nach der eingehenden Diskussion aufgrund der Projektbeschreibungen und der Resultate aus der vertieften Vorprüfung, werden die verbleibenden sechs Projekte der engeren Wahl überprüft und auf ihr Potenzial für eine Weiterbearbeitung in der 2. Stufe des Wettbewerbs hinterfragt. Die zu erwartenden Projektkosten für den Teil Werkhof liegen relativ nahe beieinander. Die Differenzen bezüglich der Gesamtkosten ergeben sich weitgehend aus den unterschiedlichen Vorschlägen für das Ausmass an zusätzlichen Flächen für Büroarbeitsplätze.

### Kontrollrundgang

In einem Kontrollrundgang werden die ausgeschiedenen Projekte nochmals begutachtet und insbesondere betrieblich überprüft. Rückkommensanträge werden keine gestellt. Somit verbleiben folgende sechs Projekte in der engeren Wahl und sind für die Weiterbearbeitung in der 2. Stufe des Wettbewerbs selektioniert:

«Boxenstopp»

JURI

SYNERGIE

MOMENTUM

*Kourt*

UNIMOG

### Empfehlung des Preisgerichts für die 2. Stufe

Das städtebaulich verträgliche Mass der Nutzung wird in der Jury kontrovers diskutiert. Eine klare Haltung besteht darin, das Gebäude als Teil der bereits bestehenden Infrastrukturbauten am Rand des Bremgartenwaldes zu lesen. Die andere klare Haltung versteht das Gebäude als Adresse zur Stadt, welches sich am Stadteingang präsentiert. Nach eingehender Diskussion im Plenum werden der Veranstalterin für die Weiterbearbeitung der 2. Stufe folgende Empfehlungen abgegeben:

Empfehlung A:

Das Areal ist in seinem Kontext als Infrastrukturort zu verstehen, als Ergänzung zu den bestehenden Nutzungen der Kehrrechtverwertungsanlage und des Feuerwehrstützpunktes. Nebst dem infrastrukturellen Raumprogramm (Werkhof) könnten darin auch noch die Büros des Tiefbauamts (Leitung - Entwicklung - Projektierung - Realisierung) aufgenommen werden.

Empfehlung B:

Der Ort ist als Auftakt zur Stadt auszubilden und das Raumprogramm dementsprechend mit weiteren geeigneten öffentlichen Nutzungen zu ergänzen. Die Volumetrie prägt den Ort an der Strassenkreuzung und schafft einen überzeugenden Bezug zwischen der Stadt und dem bestehenden Infrastrukturstandort Forsthaus.

# VORPRÜFUNG UND BEURTEILUNG 2. STUFE

## Vorprüfung 2. Stufe

Im März/April 2016 erfolgte die formelle und inhaltliche Vorprüfung der sechs Projekte, welche für die 2. Stufe selektioniert wurden. Alle sechs Projekte können anhand der eingereichten Unterlagen bewertet werden. Sie erfüllen, bis auf unwesentliche Abweichungen, die formellen Programmbestimmungen und werden gemäss Antrag der Vorprüfung zur Beurteilung und Preiserteilung zugelassen. Die vertiefte inhaltliche Vorprüfung wurde aufgrund der für die 2. Stufe angepassten Anforderungen und den generellen Überarbeitungspunkten aus der 1. Stufe (Städtebau, Freiraum und Adressbildung) und der Fragebeantwortung vorgenommen. Sie umfasste folgende Themen: Mobilität, Hindernisfreiheit, Tragstruktur, Brandschutz, Freiraum, Haustechnik und Ökologie, Baulinien, Elementmengen und zu erwartende Investitionen.

Da drei der sechs Projekte baurechtlich als Hochhäuser gelten, wurde diesem Thema spezielle Beachtung geschenkt. Gemäss den Vorgaben des regionalen Hochhauskonzepts Bern wurde das Q-Team Hochhaus beigezogen, das zuhanden der Jury eine schriftliche Beurteilung der Projekte formulierte.

## Kosten

In der 2. Wettbewerbsstufe erstellte das externe Kostenplanerbüro für alle sechs Projekte eine Grobkostenschätzung mit einer Genauigkeit von +/-20%. Das Ergebnis hat gezeigt, dass sich die zu erwartenden Realisierungskosten bei fünf der sechs Projekte innerhalb einer Bandbreite von +/-3% bewegen. Die Abweichungen bei den einzelnen Elementmengen und den entsprechenden Kostenkennwerten sind dabei teilweise wesentlich grösser als 3%. Über sämtliche Kostenpositionen betrachtet, ergab sich bei fünf der sechs Projekte ein Ausgleich bezüglich der Gesamtkosten. Dieser Umstand deutet darauf hin, dass bei allen Projekten noch ein Potenzial zur Kostenoptimierung besteht. Projekt Momentum weist infolge der grössten Geschossfläche und einem hohem Anteil an transparenten Fassadenelementen eine Kostenabweichung von ca. +10% auf.

## Beurteilung 2. Stufe

Das vollständige und beschlussfähige Preisgericht tritt am 5. April 2016 zur Beurteilung der sechs Projekte der 2. Stufe zusammen.

## Dritter Wertungsrundgang

Nachdem sich das Preisgericht – in drei Gruppen auf die Projekte aufgeteilt – eingesehen hat, werden alle Projekte unter Kenntnisnahme der vertieften inhaltlichen Vorprüfung im Plenum präsentiert und diskutiert. Die Projekte Momentum und Boxenstopp werden aufgrund von wesentlichen funktionalen und gestalterischen Mängeln ausgeschieden. Damit verbleiben folgende Projekte in der engeren Wahl:

JURI  
SYNERGIE  
*Kourt*  
UNIMOG

## Abschliessende Beurteilung

Vor der definitiven Rangierung und der Preisverteilung werden nochmals sämtliche Projekte, auch jene aus der 1. Stufe, begutachtet. Rückkommensanträge werden keine gestellt.

Im abschliessenden Wertungsrundgang wird klar, dass für die Weiterbearbeitung die beiden Projekte Juri und Unimog bei allen Preisrichterinnen und Preisrichtern sowie den anwesenden Expertinnen und Experten klar im Vordergrund stehen. Die städtebauliche Setzung, die Adressbildung und die innere Organisation der beiden Vorschläge werden nochmals im Detail miteinander verglichen. Während Unimog bezüglich der betrieblichen Abläufe mehr zu überzeugen vermag, liegen die Stärken des Projekts Juri bei der sehr guten städtebaulichen Setzung, in der auch die Adressbildung überzeugender gelöst wird. Das Potenzial der beiden Projekte, die beide noch nicht in allen Teilbereichen zu überzeugen vermögen, wird, bezogen auf eine mögliche Weiterbearbeitung, in der Jury eingehend diskutiert.

# EMPFEHLUNG UND WÜRDIGUNG

## Empfehlungen des Preisgerichts

Das Preisgericht empfiehlt der Veranstalterin einstimmig, die Verfassenden des Projektes Juri mit der Weiterbearbeitung gemäss den Empfehlungen aus dem Wettbewerbsverfahren zu beauftragen. Bei der Weiterentwicklung des Projektes müssen aus Sicht des Preisgerichts, nebst den aus dem Projektbescrieb hervorgehenden Ausführungen, insbesondere folgende Aspekte überprüft, beziehungsweise überarbeitet werden:

- Gestaltung Zugangsbereich und Sockelgeschoss
- Masse und Geometrie der Rampe und Anordnung der Parkierung in den Untergeschossen
- Gestaltung, Anordnung und Geometrie der Veloabstellplätze sowie deren Gesamtzahl
- Anordnung der Personalgarderoben
- Wegführung Betriebs- und Büropersonal
- Lage der Terrasse des Aufenthaltsbereichs mit Bezug zur Umgebung
- Glasanteil Bürogeschosse (Minergie-P-Eco)
- Organisation Bürogeschosse

## Würdigung der Arbeiten

Das Preisgericht dankt den Teilnehmenden des zweistufigen Wettbewerbs im Namen von Hochbau Stadt Bern für die geleistete Arbeit. Die Qualität und die Bearbeitungstiefe der eingereichten Projekte sowie die sehr unterschiedlichen Lösungsansätze ermöglichten dem Preisgericht eine umfassende Diskussion der Lösungsmöglichkeiten für die anspruchsvolle Bauaufgabe.

Die wesentlichen städtebaulichen, architektonischen und betrieblichen Fragen konnten geklärt und eine eindeutige Empfehlung an die Veranstalterin für die Weiterbearbeitung abgegeben werden. Die mit 18 Eingaben vergleichsweise kleine Anzahl von Teilnehmenden dürfte damit zusammenhängen, dass zweistufige Verfahren deutlich mehr Aufwand generieren als einstufige Projektwettbewerbe.

Das Siegerprojekt Juri belegt, dass das Raumprogramm der 2. Wettbewerbsstufe auf dem Areal auf weitgehend überzeugend Weise untergebracht werden kann. Das Ziel des zweistufigen Projektwettbewerbs, an diesem für die Stadt wichtigen Ort eine angemessene Konzentration von städtischen Infrastrukturen zu ermöglichen, konnte erreicht werden.

Das Siegerprojekt Juri verfügt dank seiner überzeugenden stadträumlichen Setzung sowie seinem klugen strukturellen und organisatorischen Aufbau über sehr gute Voraussetzungen, um im Rahmen der Weiterentwicklung die hohen funktionalen, gestalterischen, ökonomischen und ökologischen Anforderungen überzeugend erfüllen zu können.





**PRO  
JEK  
TE**



# RANGIERUNG

Für Preise, Ankäufe und Entschädigungen steht dem Preisgericht eine Summe von insgesamt CHF 300 000.00 exkl. MwSt. zur Verfügung. Das Preisgericht legt abschliessend folgende Rangierung sowie die Zuteilung von Preisen und Entschädigungen fest:

<b>1. Rang</b>	1. Preis	JURI	Mit Antrag zur Weiterbearbeitung	CHF 50 000.00
<b>2. Rang</b>	2. Preis	UNIMOG		CHF 45 000.00
<b>3. Rang</b>	3. Preis	SYNERGIE		CHF 30 000.00
<b>4. Rang</b>	4. Preis	<i>Kourt</i>		CHF 25 000.00
<b>5. Rang</b>	5. Preis	«Boxenstopp»		CHF 20 000.00
<b>6. Rang</b>	6. Preis	Momentum		CHF 10 000.00

Die 18 Teams, die in der 1. Wettbewerbsstufe teilgenommen haben, erhalten je eine Entschädigung als Unkostenbeitrag von CHF 5 000.00 exkl. MwSt. Die sechs Teams, die an der 2. Wettbewerbsstufe teilgenommen haben, erhalten zusätzlich je eine Entschädigung als Unkostenbeitrag von CHF 5 000.00 exkl. MwSt.

# GENEHMIGUNG

**Die Veranstalterin hat den vorliegenden Bericht zum zweistufigen Projektwettbewerb genehmigt.**

Bern, im April 2016



Thomas Pfluger

**Das Preisgericht hat den vorliegenden Bericht genehmigt.**

Bern, im April 2016



Hans-Peter Wyss



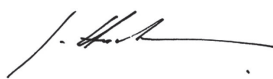
Thomas Pfluger



Sibylle Aubort Raderschall



Patric Schädeli



Jacqueline Hadorn




Bernhard Rüegg



Daniel Conca



Beat Consoni



Christian Lindau



Renate Rolli



Lorenzo Giuliani



Ernst Gerber Villena



Heinrich Sauter



Lars Mischkulnig

# PRÄMIERTE PROJEKTE

JURI Team Büro B Architekten, Bern

---

UNIMOG Team Müller & Truniger Architekten, Zürich

---

SYNERGIE Team Itten+Brechbühl Architekten, Bern

---

*Kourt* Team GfA Gruppe für Architektur GmbH, Zürich

---

«Boxenstopp» Team 3B Architekten, Bern

---

Momentum Team ARGE Haidacher Lensing Buresch, Graz

---

# PRO JEKT IM ERS TEN RANG





# 1. Rang, 1. Preis. Projekt JURI

## Büro B Architekten AG

### Architektur

Büro B Architekten AG  
Schwanengasse 10, 3011 Bern

#### Mitarbeit:

Christopher Berger, Michael Schmid,  
Sebastian Durisch, Lukas Kissling, Ivo Stani

### Landschaftsarchitektur

weber+brönnimann ag / landschaftarchitekten bsla  
Pascal Weber  
Munzingerstrasse 15, 3007 Bern

### Bauingenieur und Mobilität

weber+brönnimann ag / ingenieure und planer usic  
Dominique Weber  
Munzingerstrasse 15, 3007 Bern

### Gebäudetechnik HLKSE

Enerconom AG  
Roman Portmann  
Weyermannsstrasse 20, 3001 Bern

### Gastrokonzept (2. Stufe)

hpmisteli hotel- und gastrokonzepte gmbh  
Turmweg 32, 3173 Oberwangen

### Bauphysik und Nachhaltigkeit (2. Stufe)

Grolimund + Partner AG  
Thunstrasse 101a, 3006 Bern

### Visualisierung (2. Stufe)

nightnurse images  
Schweighofstrasse 409, 8055 Zürich

## JURI

Feuerwehrstützpunkt und KVA bilden ein bestehendes Baufeld im Bremgartenwald. Das Projekt Juri nimmt in seiner Ausrichtung und seiner volumetrischen Gliederung Bezug auf diesen Bestand. Ein elf geschossiger Baukörper an der Kreuzung Murten- und Bremgartenstrasse soll zusammen mit dem künftigen Hochschulbau auf dem gegenüberliegenden von Roll-Areal einen markanten Ort an der Peripherie der Stadt Bern definieren.

Das Projekt konnte schon in der ersten Stufe durch die Zusammensetzung aus Sockelbau und Verwaltungstrakt eine klare Zuordnung der Nutzungen aufzeigen, die es ermöglichte, auf die noch unklaren Prioritäten flexibel zu reagieren. Unabhängig von der Höhe der jeweiligen Variante überzeugt das Projekt in seinem strukturellen Aufbau in Grundriss und Schnitt.

Mit der Tieferlegung des Werkhofes und einer Brüstung gegenüber dem bestehenden Terrain kann teilweise auf eine Umzäunung verzichtet werden. Der Eindruck eines hermetisch abgegrenzten Areals wird verhindert. Die vertikale Raumschichtung im Sockelbau ist intelligent gelöst. Darüber ragt das Bürovolumen auf, das durch die offene Zugangszone einen losgelösten Charakter erhält.

Die Setzung der Gebäude und die klare Trennung der Funktionen und Verkehrsführungen in der Topografie könnte dem Projekt zu einem stimmigen Auftritt an der Murtenstrasse verhelfen. Die sorgfältige textliche Analyse von Städtebau und Landschaft findet in der Ausgestaltung des Vorplatzes noch nicht ihre optimale Umsetzung und hat im Zusammenhang mit der Ausformulierung des Zuganges noch Potenzial zur Klärung und Weiterentwicklung. Die beschriebene Materialisierung und das Vegetationskonzept wie auch die Nutzungsanordnung sind schlüssig. Eine freiere und grosszügigere Umsetzung der Themen könnte dem Gebäude zu einem adäquaten Auftritt verhelfen und gleichzeitig die Fussgängerführung von der Kreuzung zum Eingang grosszügiger und direkter ermöglichen. Der Vordere Bereich wird von der Jury als Platz und nicht bloss als Zugang gelesen.

Externe Besuchende und interner Bauamtsverkehr folgen richtigerweise zwei voneinander getrennten Erschliessungssystemen. Dies hat den Vorteil, dass der Verwaltungsbau unabhängig vom Werkhof erschlossen werden kann und auch Drittnutzern ungehindert Einlass gewährt. Die Werkhofebene wird separat von Westen erschlossen. Der PKW-Verkehr wird unmittelbar nach der Einfahrt über eine Rampe in das Untergeschoss und der Werkverkehr über eine eigenständige Schlaufe zu den einzelnen Boxen geführt. Zwei seitlich geschickt angelagerte Erschliessungs- und Nebenraumschichten verknüpfen den internen Personenverkehr zwischen dem Werkhof und dem Verwaltungsbau in der Vertikalen und Horizontalen.

Das Eingangsgeschoss und das erste Obergeschoss bilden gemeinsam eine halböffentliche Zone mit Ausstellungsräumen und Sitzungszimmern, die auch als Begegnungsbereich zwischen Werkhofbetrieb und dem Verwaltungstrakt fungiert. Diese Position galt in der 1. Stufe dem Restaurationsbetrieb, der neu zugunsten eines grösseren Aussenaufenthaltes über den Werkhallen angeordnet wird. Nicht überzeugen können dabei die beiden wenig attraktiven und schattigen Innenhöfe.

Das Volumen ist gut proportioniert. Die Gliederung in einen liegenden Sockelbau und einem darauf platzierten schmalen stehenden Verwaltungstrakt ist Folge einer klaren Nutzungszuordnung. Gestalterisch nicht zu überzeugen vermag in der 2. Stufe der zweigeschossige Übergang vom Sockel zum stehenden Volumen. Die Haupttreppe wirkt zufällig platziert, der Windfang mit den umliegenden Nutzungen ist räumlich unpräzise. Der Eingang für Behinderte ist schwierig aufzufinden und nicht gleichwertig. Die Fassaden weisen viele unterschiedliche Elemente auf, die sich in der vorliegenden Form noch nicht zu einem Ganzen fügen. Eine Beruhigung des Fassadenbildes ist anzustreben. Dabei ist auch eine Integration der Dachaufbauten in die Volumetrie zu berücksichtigen.





Ansicht Bremgartenstrasse



Ansicht Murtenstrasse

Die Organisation des Werkhofes ist durchdacht geplant. Die einzelnen Betriebe sind örtlich klar zusammengefasst, und die Durchfahrt ermöglicht eine gute Ausnutzung der knappen Platzverhältnisse. Das Garagen-Ersatzteillager sollte wenn möglich im Erdgeschoss in unmittelbarer Nähe der Garagen-Werkstattarbeitsplätze angeordnet werden. Die Lagerräume im Untergeschoss müssen gemäss der geplanten Nutzung platziert, dimensioniert und gestaltet werden. Das Beladen der Salzsilos sowie die Befüllung der Einsatzfahrzeuge kann ohne grössere Fahrmanöver bewerkstelligt werden. Zudem ist eine gleichzeitige Befüllung von zwei Einsatzfahrzeugen möglich und eine Vorbeifahrt jederzeit gesichert. Die Lage der Garderoben mit einem separaten Eingang ist sinnvoll. Die Lage der Garderoben in unmittelbarer Nähe zur Kantine ist jedoch zu überprüfen.

Der als Skelett mit aussteifenden Lift- und Treppenhaukernen konzipierte Baukörper ist eine angemessene und effiziente Lösung für die Nutzung des Werkhofes und bietet Flexibilität bei allfälligen Nutzungsänderungen. Der strukturell klar aufgebaute Massivbau weist genügend stabilisierende Elemente auf. Die Spannweiten sowie die Materialisierungen sind nachvollziehbar.

Die Gesamtkosten liegen leicht unter dem Durchschnitt aller berechneten Projekte. Die Flächen und Volumen liegen ebenfalls knapp an den unteren Mittelwerten, was sich positiv auf die Wirtschaftlichkeit auswirkt.

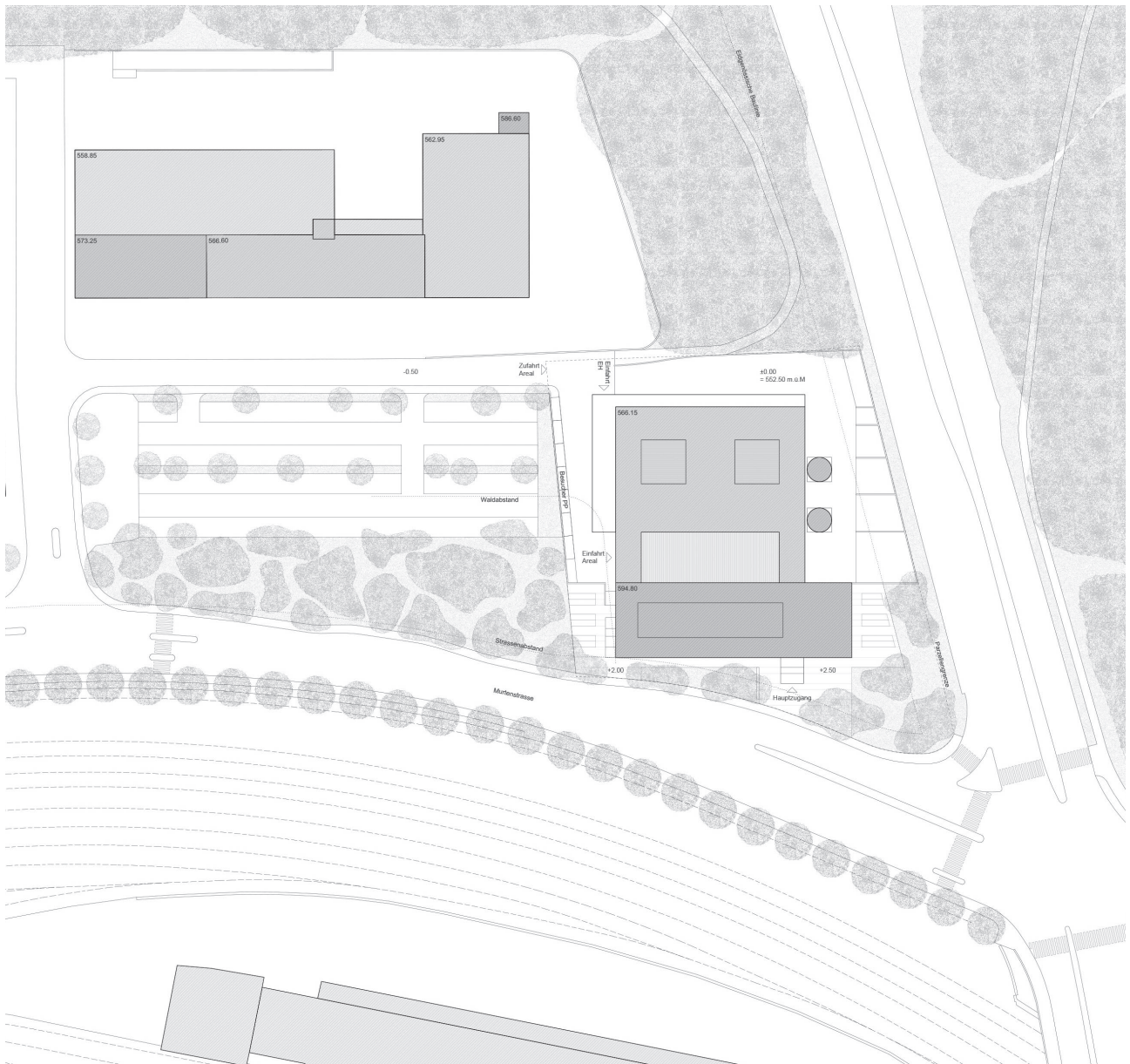
Das Gebäudetechnikkonzept ist insgesamt stimmig ins Projekt eingearbeitet. Unklar ist die Umsetzung der Horizontalverteilung, die nach den Ausführungen der Verfasser an der Decke angedacht ist, im Gebäudeschnitt jedoch nicht aufgezeigt wird. Die Erfüllbarkeit der Anforderungen des Labels Minergie-P-ECO wird aufgrund des hohen Glasanteils mit vollverglasten Fassadenflächen sowohl in Bezug auf die graue Energie als auch auf den sommerlichen Wärmeschutz kritisch bewertet.

Das Bauvorhaben weist einzelne Brandschutzmängel auf. Diese können durch planerische Änderungen korrigiert werden. Der Innenhof ist brandschutztechnisch als Atrium auszuführen. Zusätzlich sind die allgemeinen Bestimmungen für Hochhäuser zu berücksichtigen.

In Bezug auf den Verkehr wurde oberirdisch eine kreuzungsarme und direkte Erschliessung des Werkhofes gewählt. Das Ein- und Ausparken für Lastwagen ist für einige Parkfelder erschwert. Die Verbindung zu den unterirdischen Parkplätzen für Lastwagen führt über eine steile Rampe, auf der nur die Personenwagen kreuzen können. Für die PW-Parkierung ist ein drittes Untergeschoss nötig. Die Veloparkierung ist nahe dem Eingang angeordnet. Der Fussverkehr ist mit Ausnahme der Treppe beim Haupteingang konfliktarm organisiert.

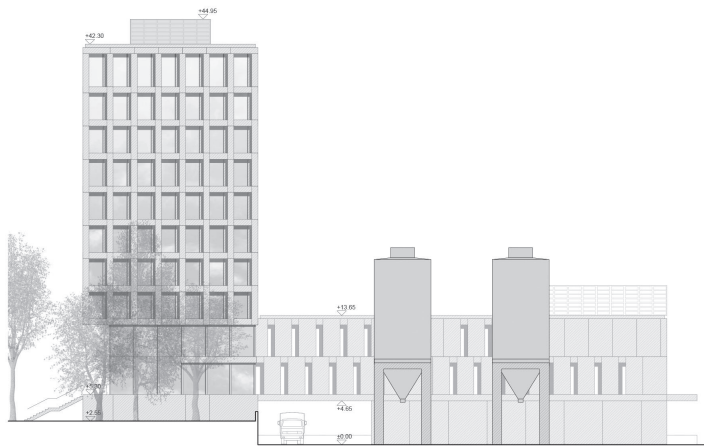
Die Beurteilung des Hochhauses durch das Q-Team deckt sich im Wesentlichen mit der Einschätzung der Fachjury: klare Zuordnung von Bürohochhaus zum Strassenraum und Werkhof an Industrieareal, aber die Ankunftssituation und der Eingangsbereich im Sockel des Hochhauses sind nicht gelöst.

Gesamthaft überzeugt das Projekt in seiner städtebaulichen Einordnung. Das Volumen ist schlüssig aus einer konsequenten Gliederung der geforderten Funktionen entwickelt worden. Die Betriebsabläufe sind durchdacht und ökonomisch angeordnet. Die innere Welt ist mit viel Tageslicht und interessanten Raumfolgen versehen, was wichtige Elemente für eine gute Arbeitsatmosphäre sein werden. Die Fassadengestaltung weist nachvollziehbare Ansätze auf, doch müssten bestimmte Bereiche, wie die dreigeschossige, teilweise zurückversetzte Eingangszone, neu überdacht werden.

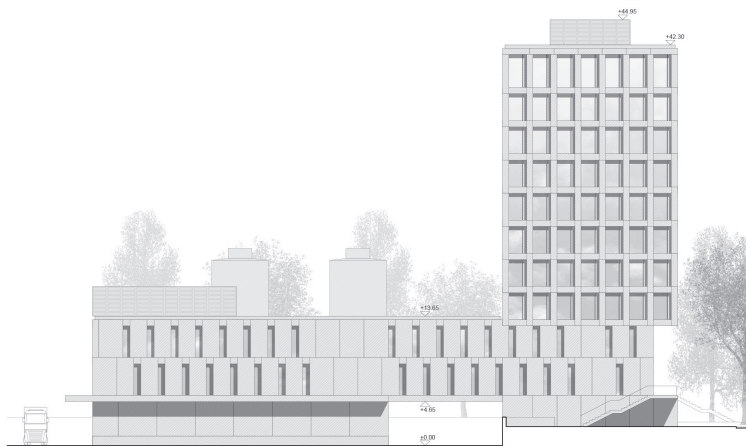


Situation

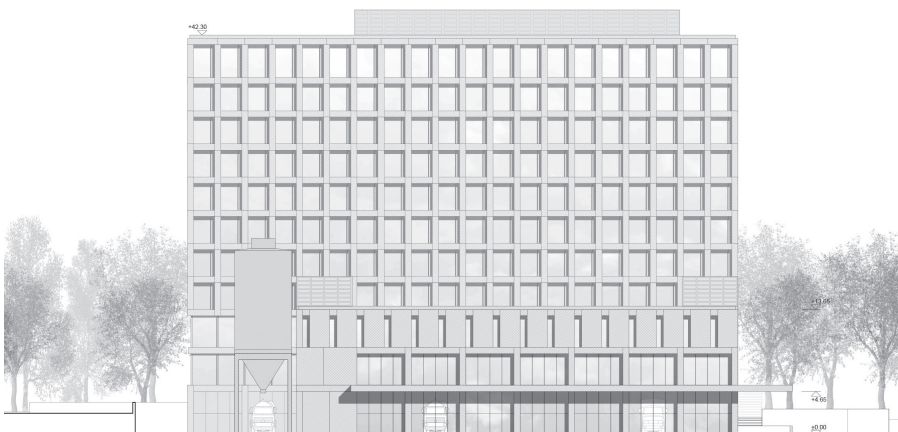




Ostfassade



Westfassade

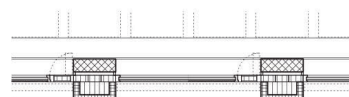
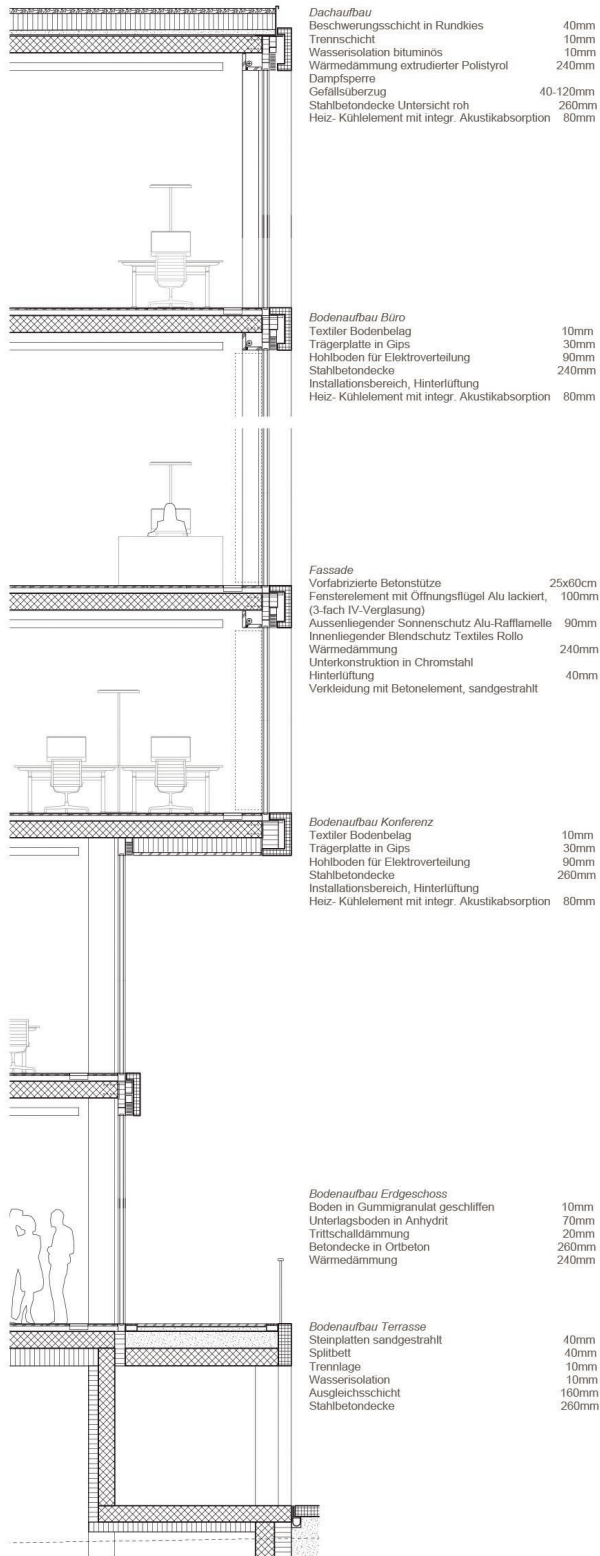


Nordfassade









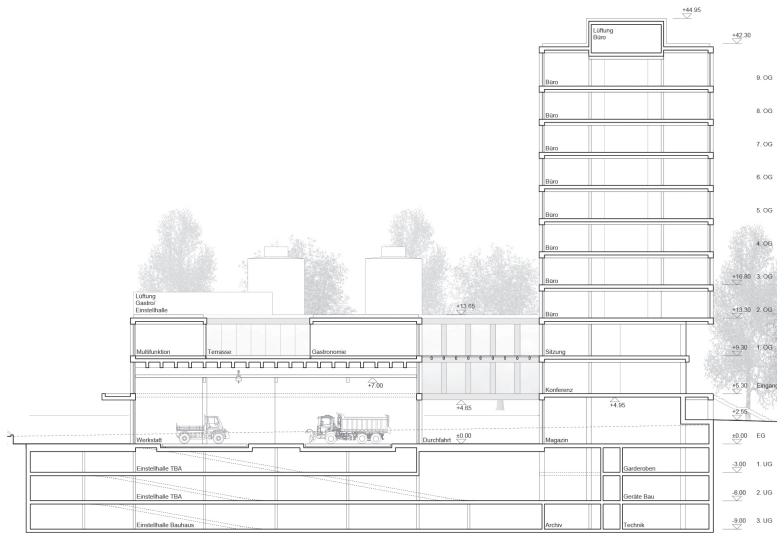
Fassadenschnitt

Ansicht Fassade

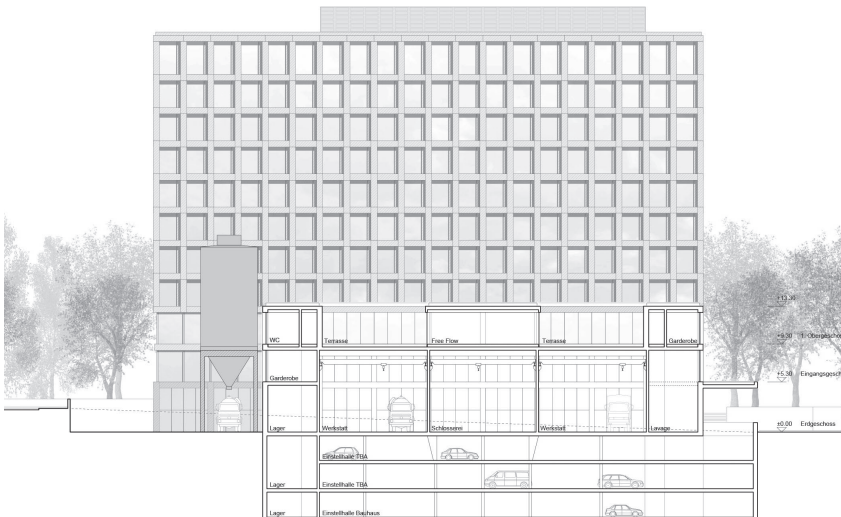




Werkhof



Schnitt A-A

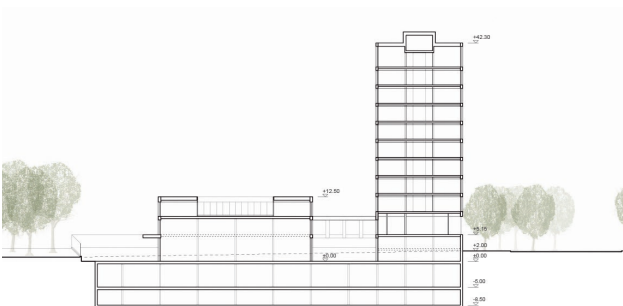
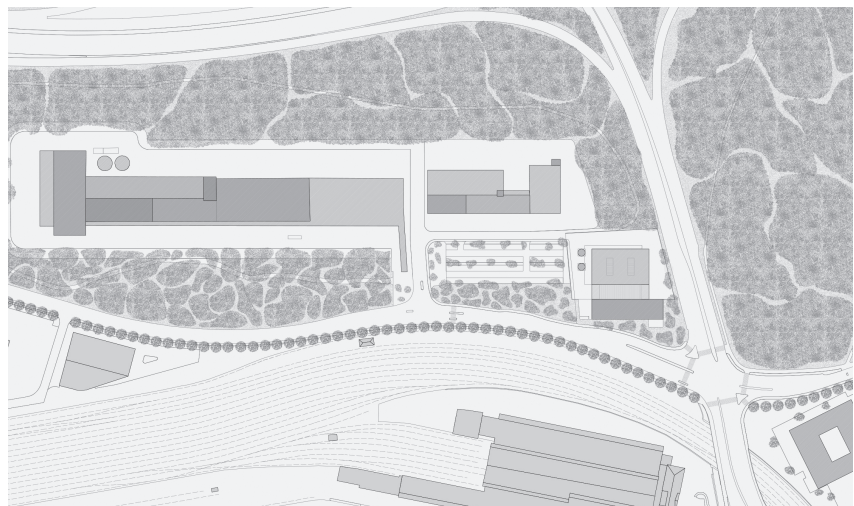


Schnitt B-B

# Projekt JURI (1. Stufe)



Ansicht Kreuzung

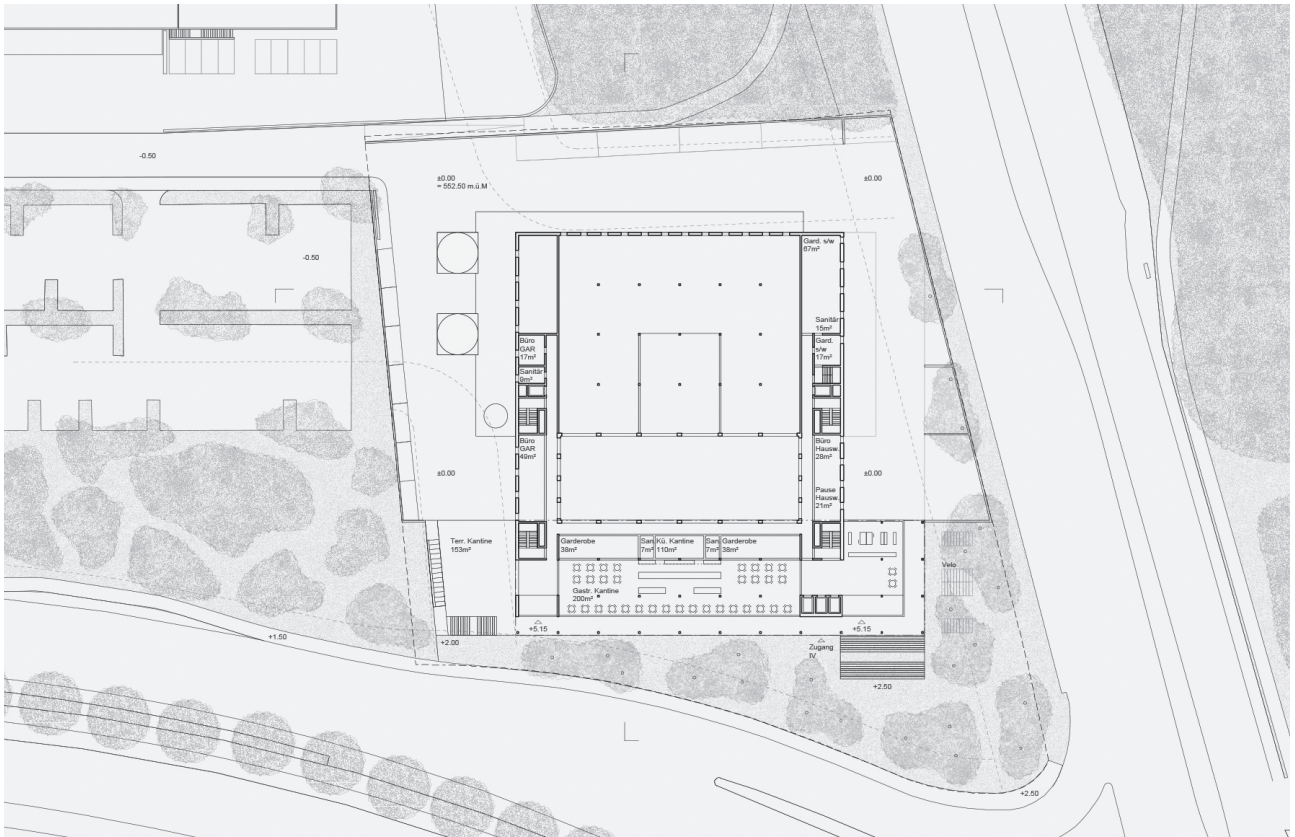


Schnitt A-A



Westfassade

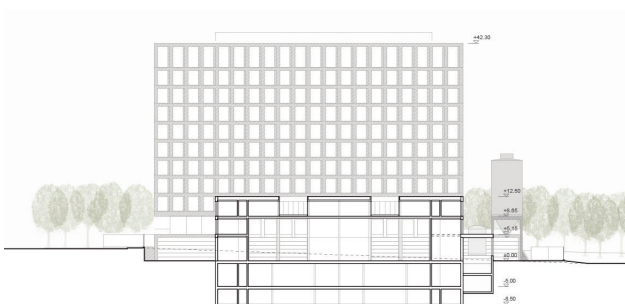




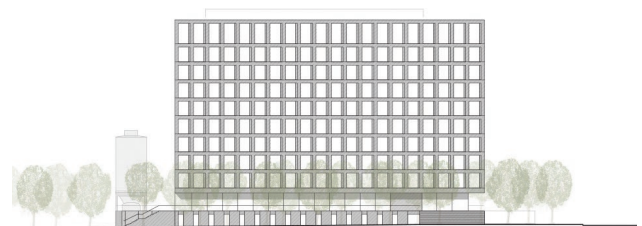
Erdgeschoss



1. Obergeschoss



Schnitt B-B



Südfassade

# PRO JEKT IM ZWEI TEN RANG







## 2. Rang, 2. Preis. Projekt UNIMOG

### Müller & Truniger Architekten

#### **Architektur**

Müller & Truniger Architekten  
Hardturmstrasse 169, 8005 Zürich

#### Mitarbeit:

Dieter Schudel, Andreas Müller,  
Daniel Truniger, Alexander Dettli,  
Jasmin Peter, Adrian Zwahlen

#### **Landschaftsarchitektur (2. Stufe)**

Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und  
Städtebau GmbH  
Lorenz Eugster, Alex Schürch  
Hardstrasse 18, 8004 Zürich

#### **Bauingenieurwesen Holz**

Pirmin Jung Ingenieure für Holzbau AG  
Andreas Zweifel, Pirmin Jung, Manuel Vogler  
Grossweid 4, 6026 Rain

#### **Bauingenieurwesen Beton (2. Stufe)**

Dr. Hanspeter Kaiser  
Escalier du Court-Chemin 4, 1700 Fribourg

#### **Gebäudetechnik HLKSE (2. Stufe)**

Denkgebäude AG, Heiner Siegrist  
Theaterstrasse 29, 8400 Winterthur

#### **Mobilität (2. Stufe)**

Kontextplan, Steven Kappeler, Christian Stach  
Genfergasse 10, 3011 Bern

#### **Baumanagement (2. Stufe)**

Andreas Akeret, Dieter Buri  
Sandrainstrasse 3, 3000 Bern

#### **Bauphysik (2. Stufe)**

Pirmin Jung Büro für Bauphysik  
Daniel Müller  
Grossweid 4, 6026 Rain

## UNIMOG

Das Gebäude besteht aus einer städtebaulichen Figur, welche sich aus einer Volumenkomposition von Sockel und Turm zusammensetzt. Der dreigeschossige Sockelbau folgt mit seiner verzogenen Geometrie der Parzellenform und dem Strassenverlauf. Der Hochbau weist dreizehn Geschosse auf und ist an den südlichsten Rand der Parzelle gesetzt. Der Turm ruht auf dem Boden und verschleift sich mit dem Sockelkörper. Mit seiner orthogonalen Struktur bezieht sich das Hochhaus auf die angrenzenden Bauten der Kehrlichtverbrennungsanlage und der Feuerwehr. Die Verfasser möchten mit dem Turm einen markanten städtebaulichen Abschluss auf dem Forsthausareal bilden, was aufgrund seiner Dimension jedoch nur bedingt gelingt. Die Bezugnahme zum diagonal gegenüberliegenden zukünftigen Hochbau der Universität Bern ist überzeugender, da die beiden Volumen hinsichtlich Massstäblichkeit und Körnung verwandt sind.

Das Gebäude steht an einem im Verhältnis zur Grösse des Turms knapp bemessenen und karg gestalteten Vorplatz. Es ist aus der Sicht der Jury fraglich, ob die Ruderalvegetationsfelder und die prägnant gesetzte Betonschale, die der Retention dient und nicht immer attraktiv aussehen wird, dem zentralen Ankunftsort den notwendigen repräsentativen Auftritt verschaffen können.

Man betritt den Sockelbau über ein zentrales Eingangsportal, welches im Verhältnis zur Grösse und Bedeutung des Gebäudes zu klein erscheint. Das Sockelgeschoss ist mit zu vielen Nebennutzungen belegt und daher weder einladend noch offen gestaltet.

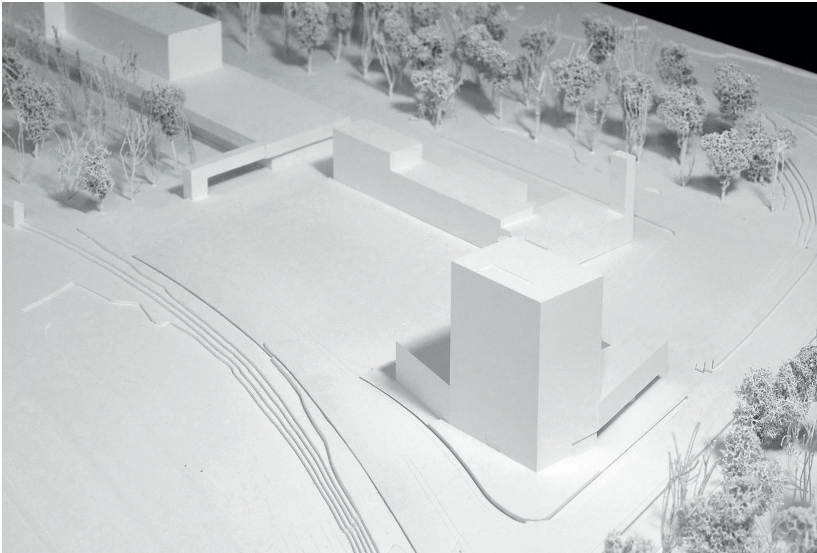
Der Empfangsbereich erstreckt sich über drei Geschosse und ist grosszügig ausformuliert. Durch die seitlich angeordnete Lage verliert die Lobby jedoch die ihr zugeordnete Bedeutung. Über eine räumlich ansprechend inszenierte Kaskadentreppe gelangt man auf die öffentliche Ebene,

auf welcher sich die Mensa/Cafeteria sowie die Ausstellungs- und Sitzungsräume befinden. Diese gruppieren sich um einen zentralen Innenhof, welcher sein räumliches Potenzial jedoch nicht voll ausschöpfen kann, da er mancherorts durch Gänge und abgeschlossene Räume verbaut wird. Als einziger Aufenthaltsbereich für alle im Gebäude arbeitenden Personen ist auch dieser Bereich atmosphärisch karg ausgefallen.

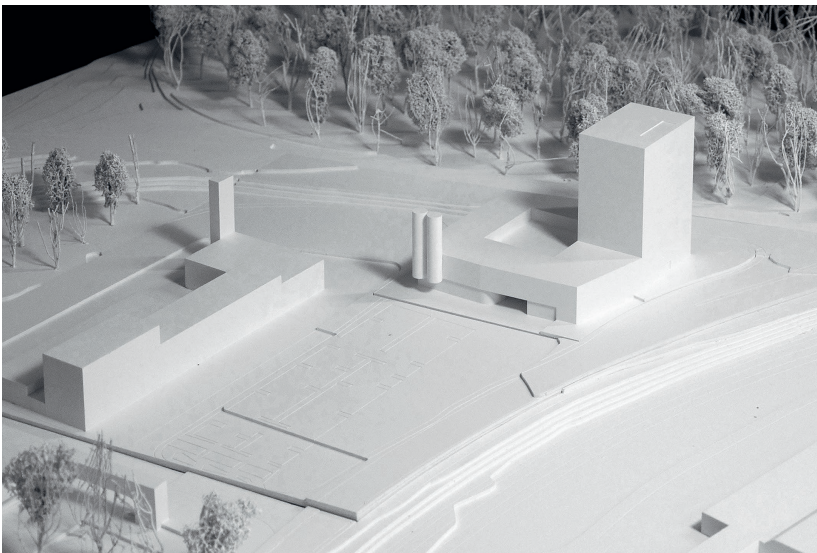
Die Sockelgeschosse werden über zwei dezentral gelegene Treppenhäuser erschlossen. Die vertikale Erschliessung des Büroturms erfolgt über einen zentralen Treppenhäuser- und Liftkern. Die Büroggeschosse sind sehr effizient und flexibel organisiert und lassen verschiedene Arbeitsplatzmodelle zu. Der Werkhof erstreckt sich über drei Geschosse. Im Erdgeschoss befinden sich die Garagenplätze sowie die Werkstätten, und im Zwischengeschoss sind die Büros untergebracht. Die nötigen Parkplätze und Lagerräume befinden sich in den Untergeschossen.

Die Fassade besteht aus einer vorgefertigten Holzelementbauweise. Sie setzt sich aus einem Gefüge von vertikalen und horizontalen Faserzementprofilen zusammen. Diese werden abwechselnd mit Blindfüllungen aus Welleternit oder transparenten Fensterteilen ausgefüllt. Durchgehende Sturz- und Brüstungselemente aus Welleternitplatten strukturieren die Fassade zusätzlich horizontal. Eine Ausnahme bildet das dritte Geschoss im Sockelbau, wo sich das sogenannte «Piano Mobile» befindet. In diesem öffentlichen Bereich wird die Rastereinteilung bewusst geöffnet und durchlässiger gemacht. Die Idee, den Sockel und den Turm mit einer durchgehenden Fassadenstruktur zu vermählen und dabei eine Balance zwischen Effizienz (Werkhof) und Eleganz (Bauhaus) zu suchen, stellt einen interessanten Ansatz dar. Leider vermag die Umsetzung nicht in allen Teilen zu überzeugen.





Ansicht Bremgartenstrasse



Ansicht Murtenstrasse

Mit der gewählten Gebäudegeometrie wird die Arealfläche optimal ausgenutzt. Die Raumorganisation funktionierte aus betrieblicher Sicht bis auf einige wenige Details sehr gut. Die Fahrgasse ist überdacht und bietet den nötigen Wetterschutz, jedoch scheint die Belichtung des Durchfahrtsbereiches nicht ausreichend. Die Berücksichtigung der betrieblichen Beziehungen Werkstatt – Garderoben – Büros sind ideal, die Lage der Salzsilos hingegen ist nicht optimal. Das Befüllen von zwei Winterdienstfahrzeugen wäre in dieser Form nicht möglich.

Als Konstruktion wird eine Hybridbauweise vorgeschlagen. Das Sockelgeschoss besteht aus einem konventionellen Massivbau und wird betoniert, und das Hochhaus wird in einer vorgefertigten Holzbauweise erstellt. Das Gebäude ist strukturell klar aufgebaut, die Spannweiten sind nachvollziehbar, und der Bau weist genügend stabilisierende Elemente auf. Die Konstruktion in Holz müsste noch genau geprüft werden, da eine reine Holzbauweise im Hochhausbau sehr aufwändig und kostenintensiv ist. Die kostenrelevanten Geschossflächen liegen zwar im Durchschnitt, werden aber durch das hohe Gebäudevolumen relativiert. Der tiefe Anteil an transparenten Flächen wirkt sich positiv auf die Gesamtkosten aus, welche im Mittel aller Projekte liegen.

Das Gebäudetechnikkonzept ist nachvollziehbar und überzeugt im Grundsatz. Der Leerraum zwischen den Untergängen kann jedoch nur bedingt für Installationen benützt werden, da die Leitungen nur in einer Richtung geführt werden können. Zudem fehlt dem Leichtbau die Masse, um den sommerlichen Wärmeschutz zu erfüllen. Insgesamt kann das Projekt jedoch die gestellten Anforderungen an Minergie-P-ECO erreichen.

Das Projekt weist einzelne Brandschutzmängel auf, welche jedoch durch planerische Änderungen korrigiert werden könnten. Ein zentraler Punkt ist die Holzbaukonstruktion des Hochhauses, welche mit der Fachstelle Brandschutz auf seine grundsätzliche Machbarkeit hin überprüft werden müsste.

Die Verkehrsführung ist gut gelöst, und die Untergeschosse sind mit einer doppelspurigen Rampe gut erschlossen. Oberirdisch wird der Verkehr im Gegenuhrzeigersinn durch den Werkhof geführt. Die Parkplätze für die Personenwagen (inkl. Besuchende) befinden sich auf beiden Untergeschossen und sind gut organisiert. Die Lastwagen können die Rampe nur einspurig benutzen, was die Führung über eine Lichtsignalanlage nötig macht. Die Velofahrer werden über eine normgerechte Rampe in die unterirdische Velostation geführt. Die Anordnung der Veloabstellplätze im Eingangsgeschoss müsste hinsichtlich der Lage und Organisation jedoch noch optimiert werden.

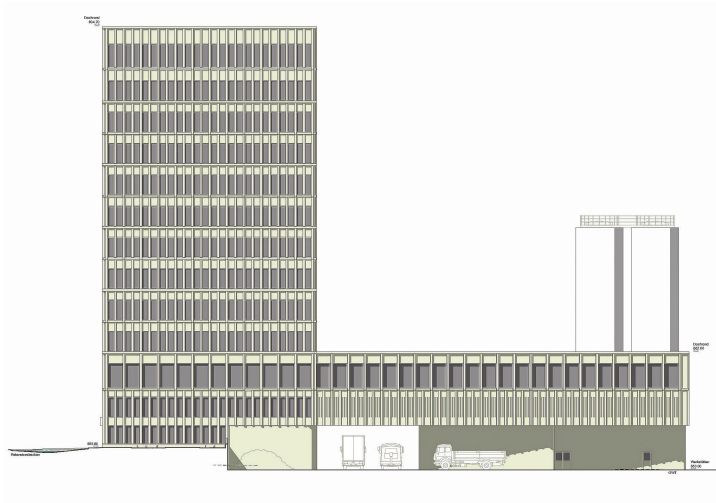
Die in der ersten Runde vorgeschlagene Volumenkomposition, bestehend aus einem Sockel und Turm, erachtete die Jury als einen städtebaulichen Ansatz mit grossem Entwicklungspotenzial. Die nun vorgeschlagene Verschmelzung der beiden unterschiedlichen Gebäudegeometrien überzeugt leider nicht mehr in allen Punkten. Die Jury hätte sich eine klare Antwort auf die Frage, ob der Turm auf dem Sockel ruht oder neben dem Sockel steht, gewünscht. Zudem wirkt die Setzung des Gebäudes im Zusammenhang mit dem Vorplatz nicht stimmig. Der Baukörper verliert an Grosszügigkeit und Eleganz, was auch in der Beurteilung des Hochhauses durch das Q-Team entsprechend bemerkt wurde.

In der Gesamtbetrachtung handelt es sich trotz allem um einen architektonisch interessanten und konstruktiv innovativen Projektbeitrag mit grossen betrieblichen Stärken, der städtebaulich jedoch nicht zu überzeugen vermag.

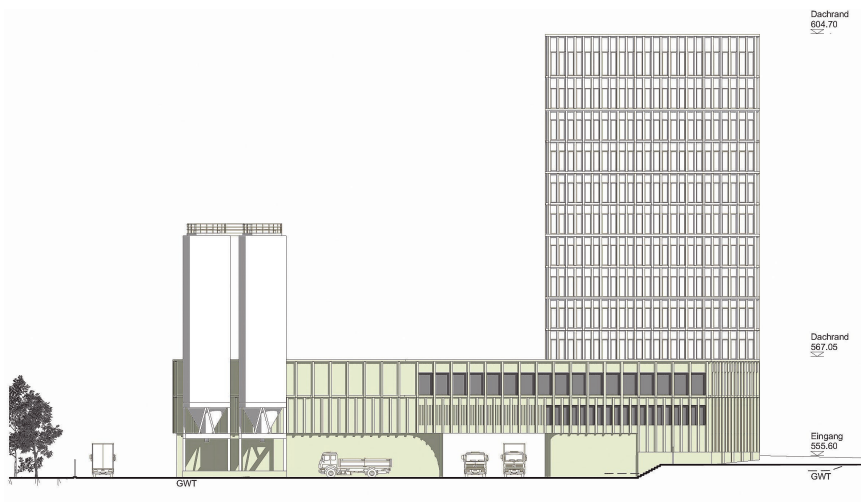




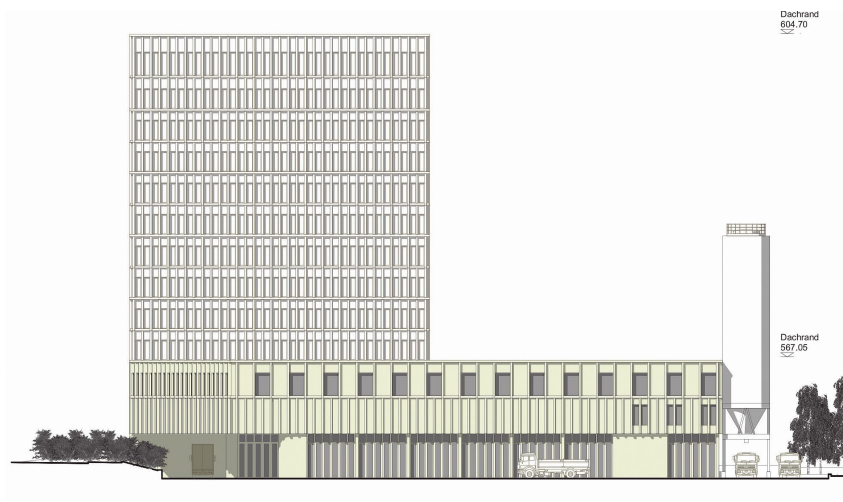
Situation



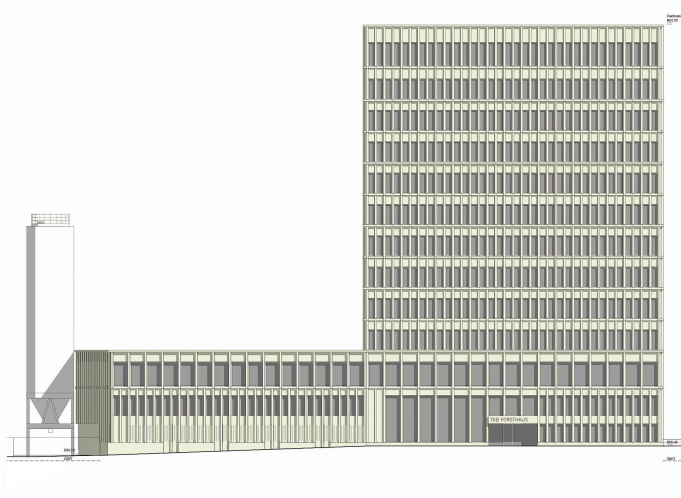
Nordostfassade



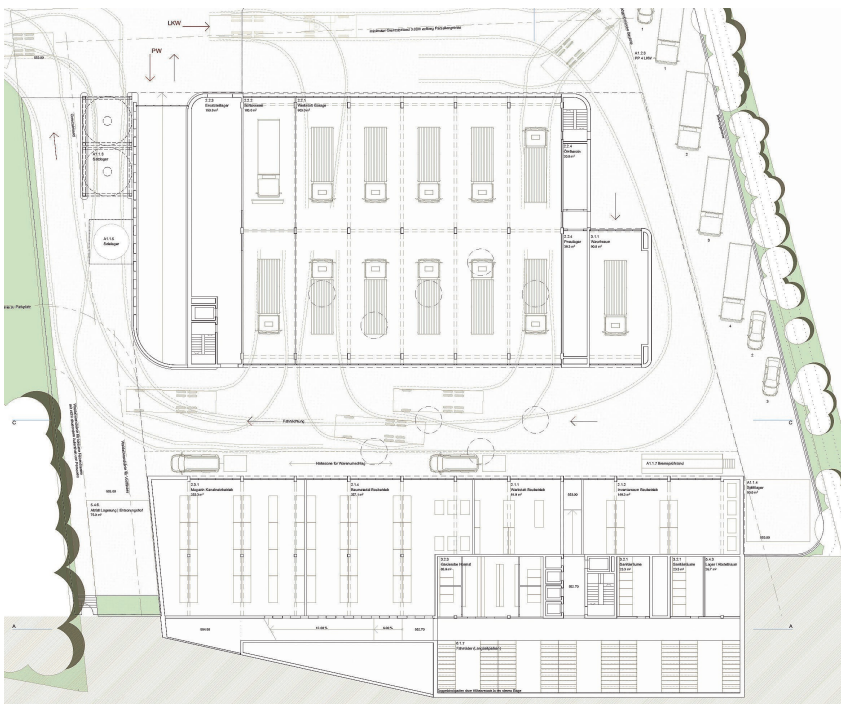
Südwestfassade



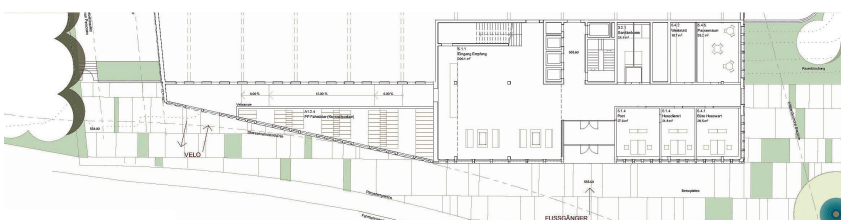
Nordwestfassade



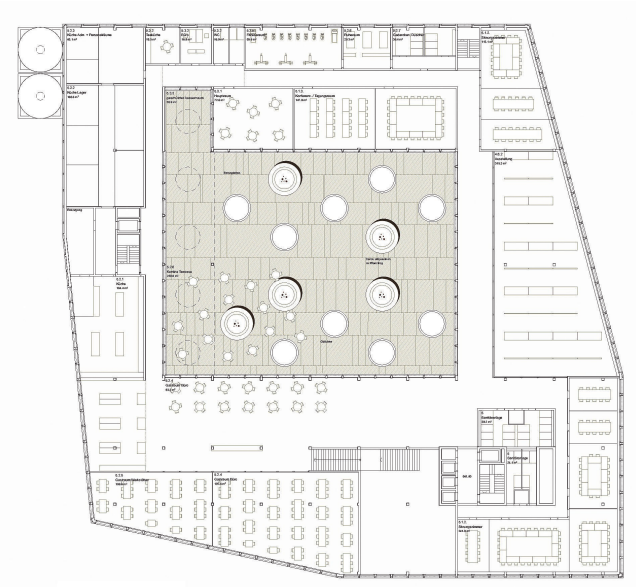
Südostfassade



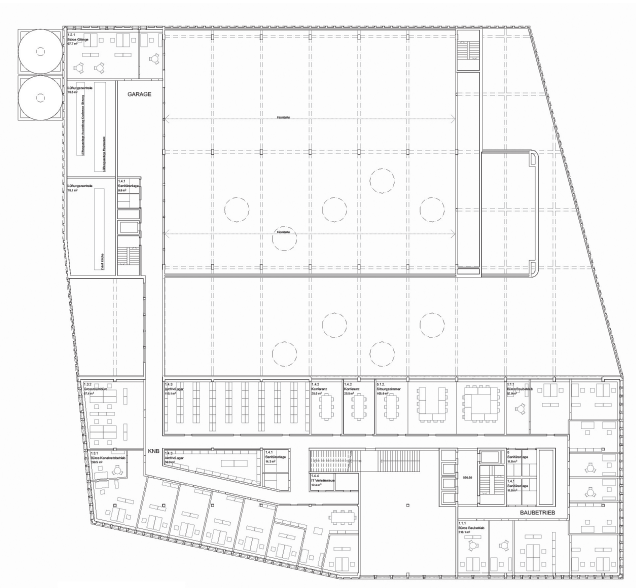
Erdgeschoss



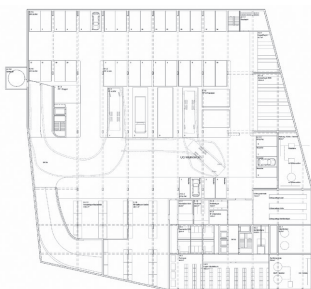
Eingangsgeschoss



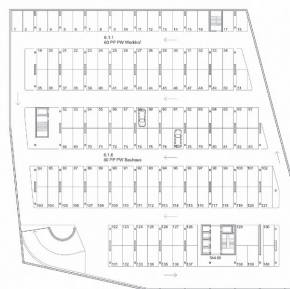
1. Obergeschoss



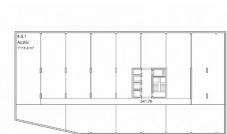
Zwischengeschoss



1. Untergeschoss

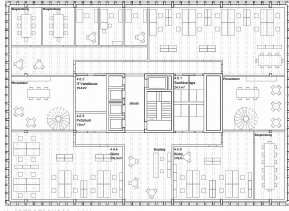


2. Untergeschoss

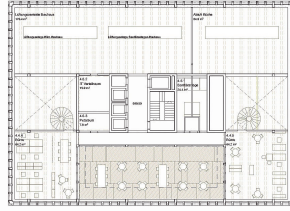


3. Untergeschoss

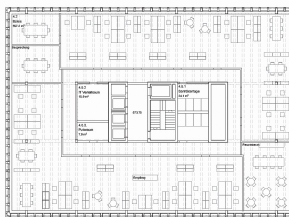




10. Obergeschoss



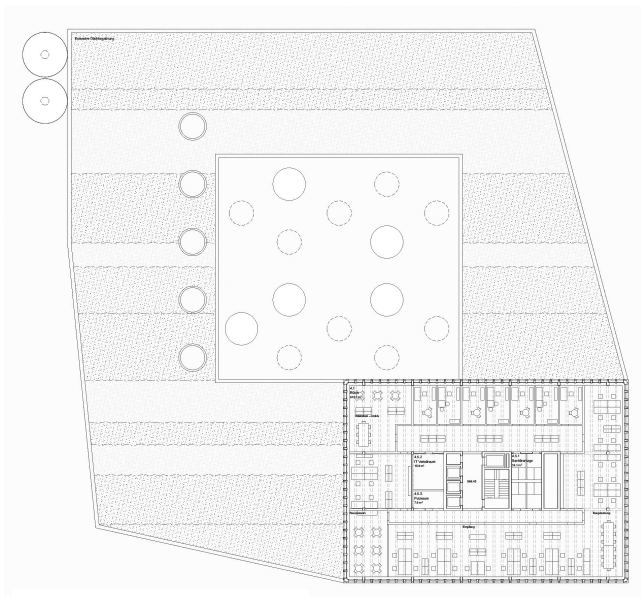
11. Obergeschoss



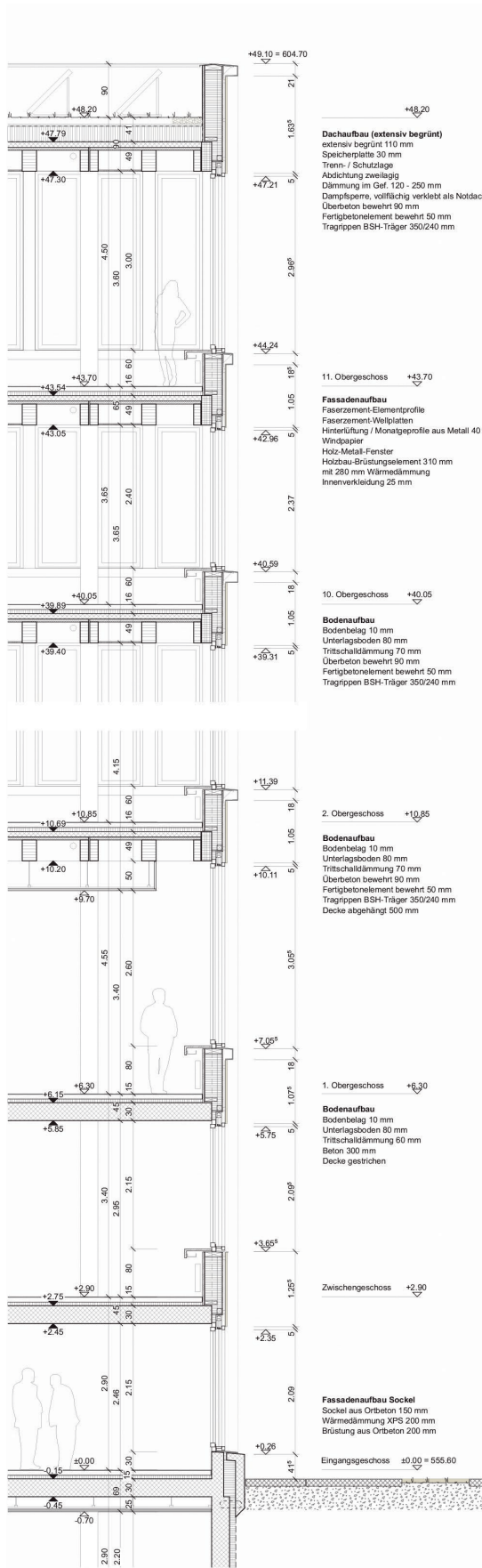
4.-5. Obergeschoss



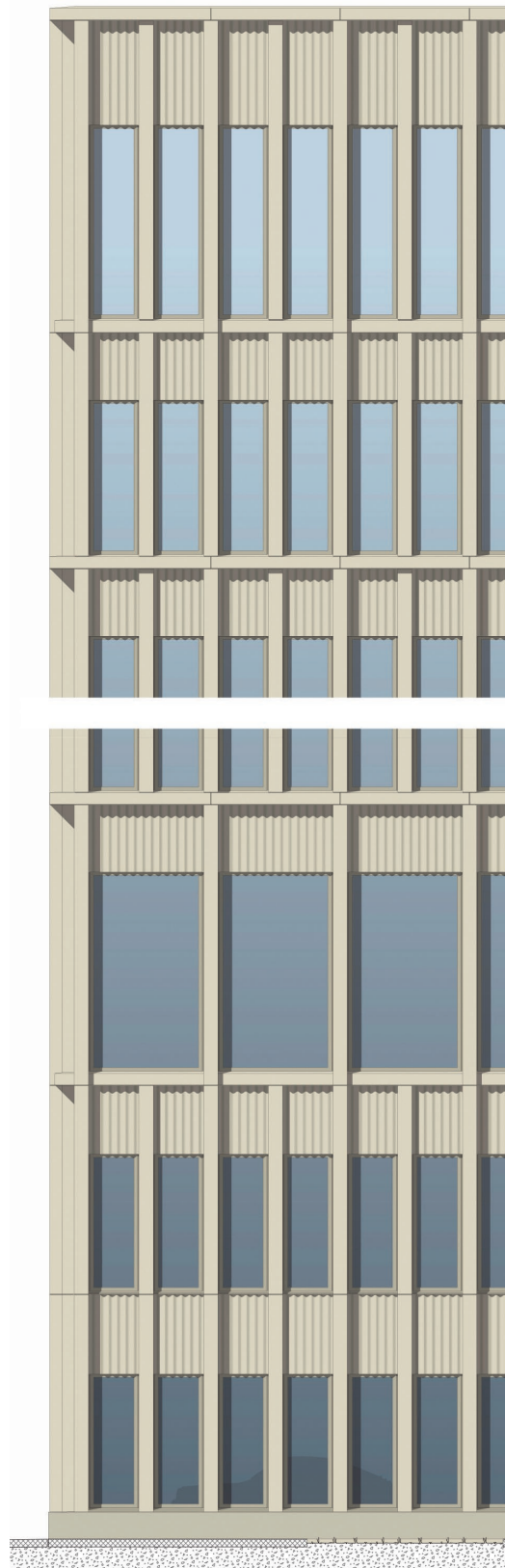
6.-7. Obergeschoss



2.-3. Obergeschoss



Fassadenschnitt



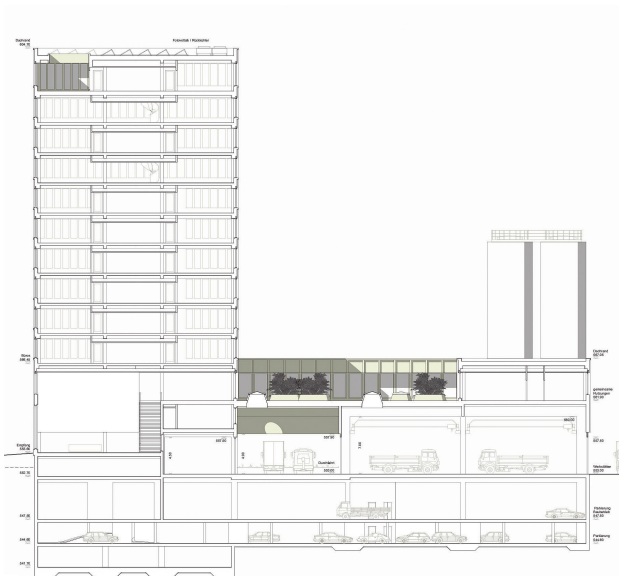
Ansicht Fassade



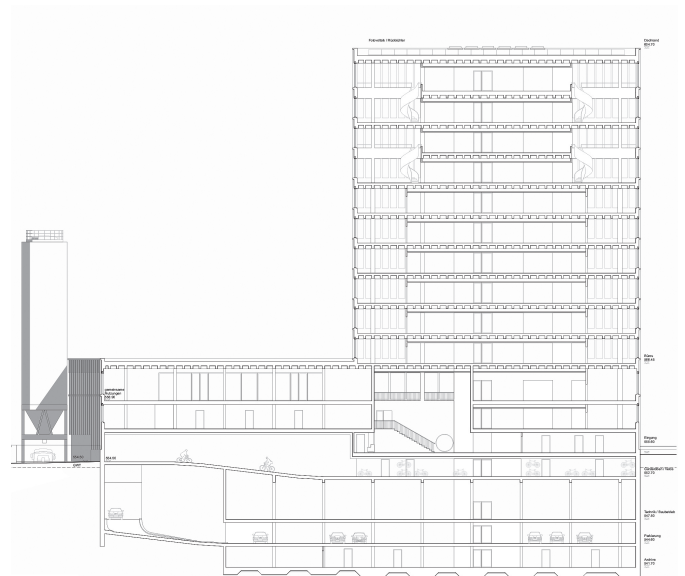
Ansicht Kreuzung



Eingang / Empfang



Schnitt B-B



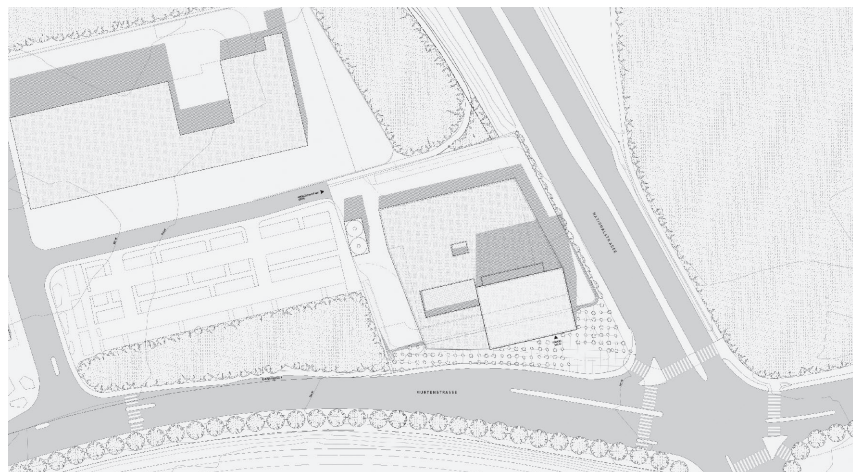
Schnitt A-A



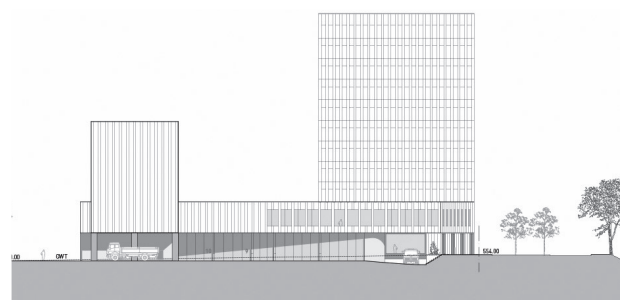
# Projekt UNIMOG (1. Stufe)



Ansicht Murtenstrasse

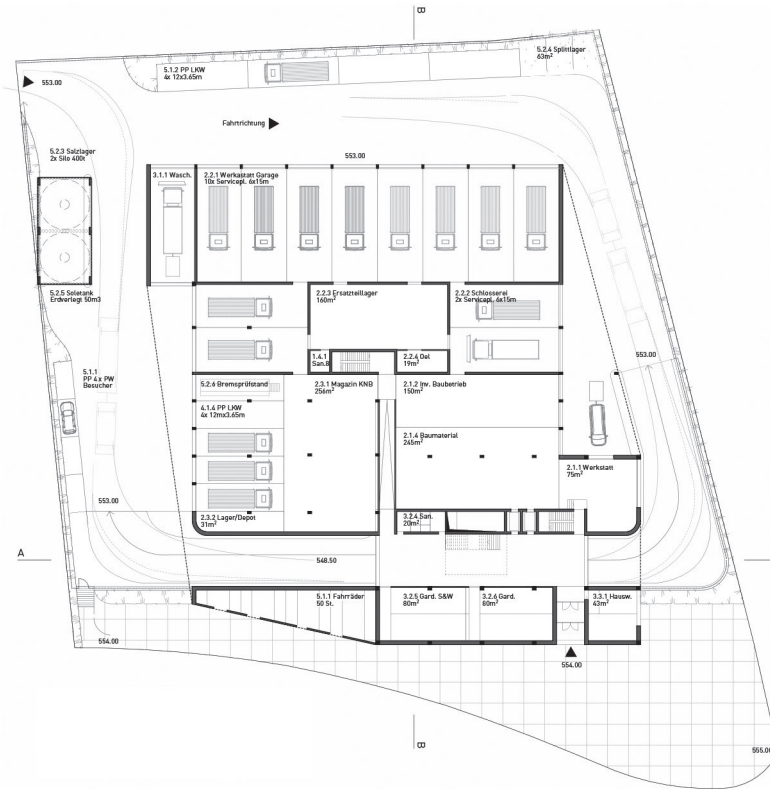


Schnitt B-B

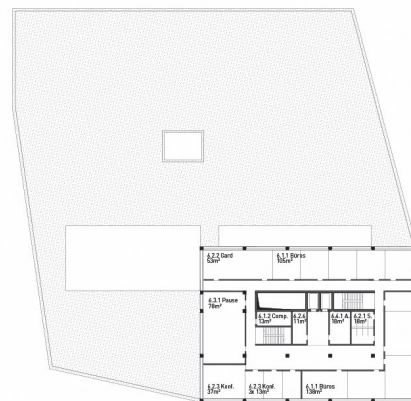


Südwestfassade

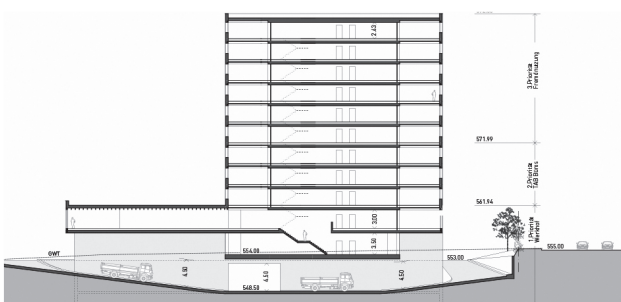




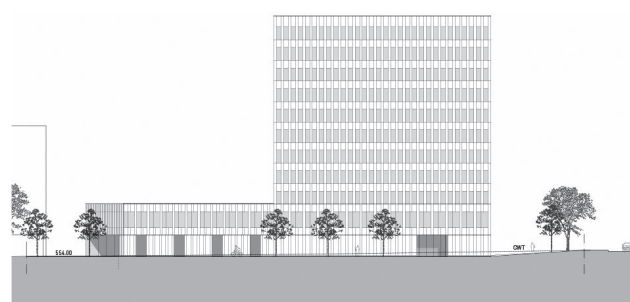
Erdgeschoss



2. Obergeschoss

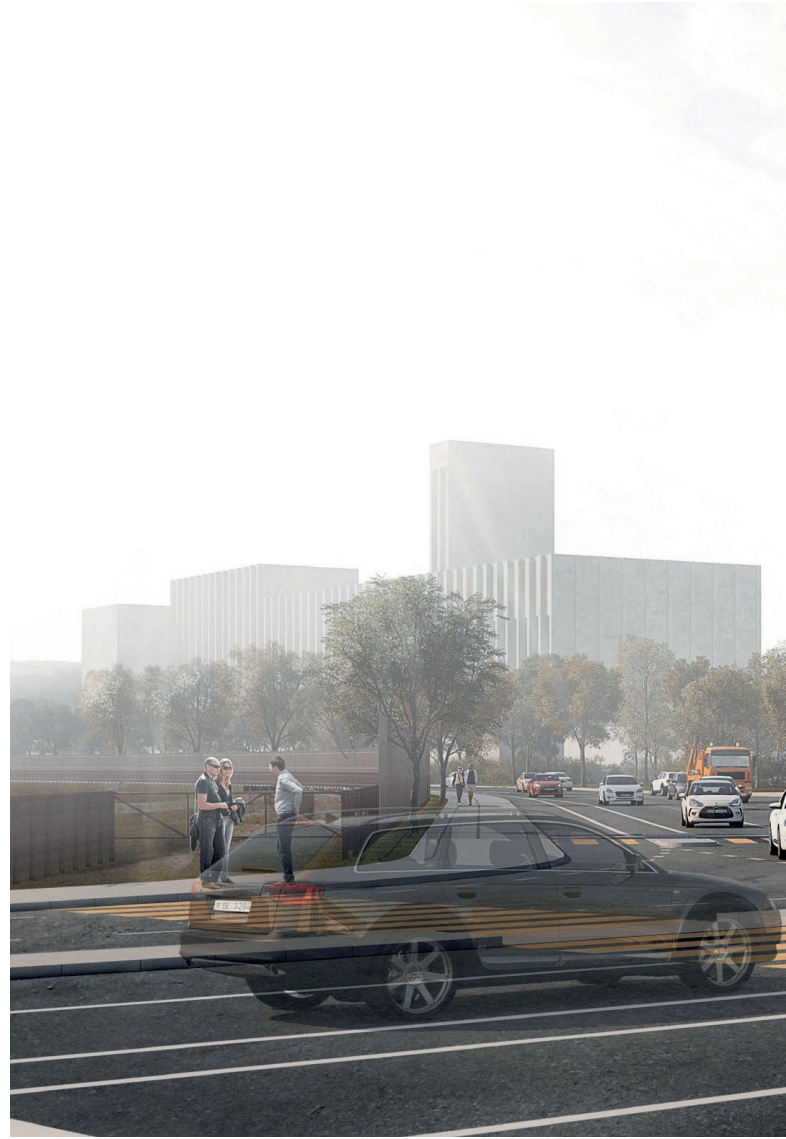


Schnitt A-A



Südostfassade

# PRO JEKT IM DRIT TEN RANG





## 3. Rang, 3. Preis. Projekt SYNERGIE

### Itten+Brechtbühl AG

#### Architektur

Itten+Brechtbühl AG  
Nordring 4A, 3001 Bern

#### Mitarbeit:

Hector Alamar Tamarit, Christian Frischknecht,  
Jost Kutter, Levin Marth, Andrea Mathys  
Isa Neto, Roberto Rubio

#### Landschaftsarchitektur (2. Stufe)

w+s Landschaftsarchitekten AG  
Toni Weber, David Gadola  
Untere Steingrubenstrasse 19, 4500 Solothurn

#### Bauingenieurwesen

Ernst Basler + Partner AG  
Christoph Haas  
Mühlebachstrasse 11, 8032 Zürich

#### Gebäudetechnik HLKSE/GA (2. Stufe)

Ernst Basler + Partner AG  
Marc Rinderknecht, Graziano Incerti, Martin Meier  
Mühlebachstrasse 11, 8032 Zürich

#### Mobilität (2. Stufe)

Ernst Basler + Partner AG  
Christoph Lippuner  
Mühlebachstrasse 11, 8032 Zürich

#### Nachhaltigkeitsexpertin (2. Stufe)

Ernst Basler + Partner AG  
Sabrina Krank  
Mühlebachstrasse 11, 8032 Zürich

#### Fassadenplanung (2. Stufe)

Ernst Basler + Partner AG  
Marco Bachmann  
Mühlebachstrasse 11, 8032 Zürich



## SYNERGIE

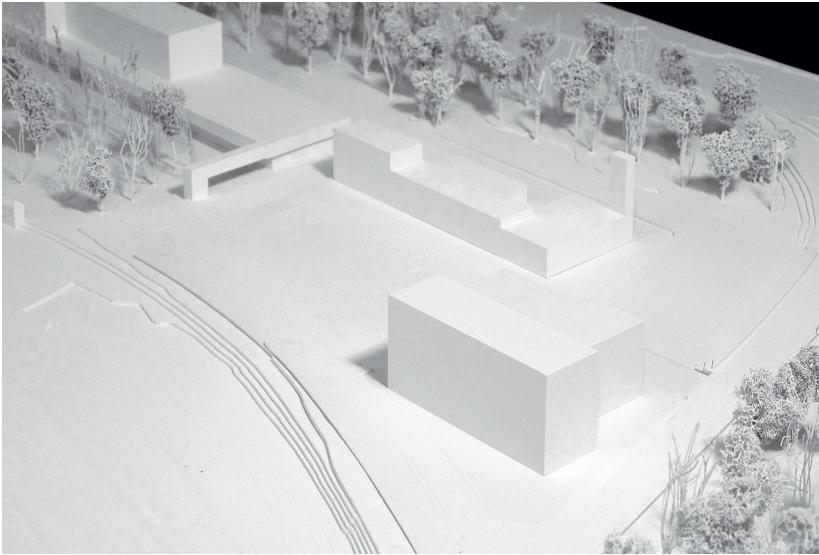
Die Verfassenden entwickeln ihre städtebauliche Konzeption in der ersten Bearbeitungsstufe aus der Organisation eines guten Werkhofs und der Zugehörigkeit der Anlage zu den Infrastrukturbauten des Feuerwehrstützpunktes und der KVA. Die Gliederung des Baukörpers generiert sich aus der Organisation des Werkhofes mit der Ausbildung einer inneren Fahrgasse und der Zuordnung der Büroräume mit eigener Adresse zur südlichen Murtenstrasse hin. So lassen sich auch die Aussenparkplätze in der näheren Umgebung angemessen zuordnen. In dieser ausgewogenen Komposition liegender und stehender Volumen werden auch die Silos als vertikaler Akzent gut integriert. In der zweiten Bearbeitungsstufe wird die Raumanordnung und Gliederung des Areals weiterentwickelt. Das bedeutend grössere Gebäude wird wieder als Verschränkung unterschiedlicher Baukörper konzipiert, die sich um den zentralen Lichthof anordnen. Der achtgeschossige Kopfbereich entfaltet zur Stadt hin eine ortsbaulich sinnvolle Präsenz. Hingegen erscheinen die angrenzenden vier- bis sechsgeschossigen Baukörper gegenüber dem Kopfbau zu kräftig. Sie schwächen dessen Präsenz und können zum niedrigeren Feuerwehrgebäude keinen guten räumlichen Übergang schaffen.

Dank der guten Organisation werden an der Murtenstrasse eine angemessene Adresse und eine einladende Eingangssituation geschaffen. Bedauerlich ist jedoch, dass es nicht gelingt, den Vorplatz wirklich frei von Verkehr und Parkplätzen zu halten; das Potenzial des Ortes scheint noch nicht optimal ausgeschöpft zu sein. Eine willkommene Geste ist das Angebot der südwestorientierten

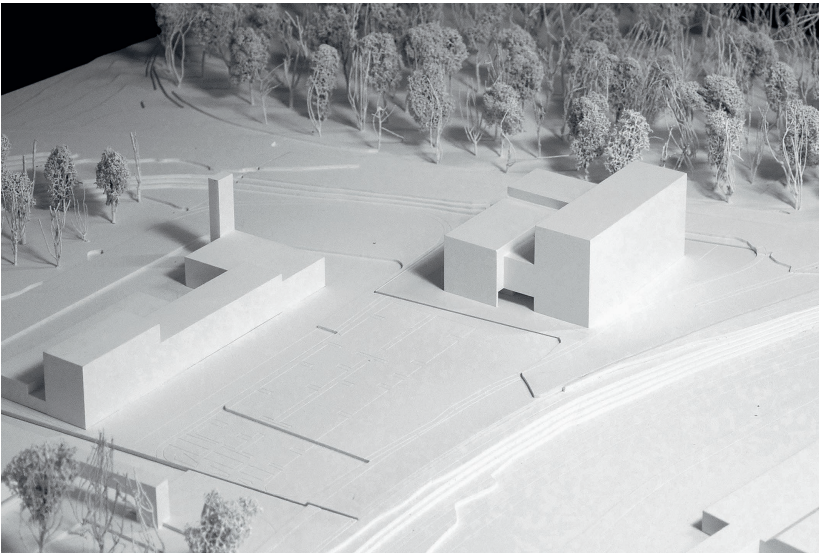
Terrasse vor der Kantine. Hingegen wird die Möglichkeit, Dachflächen in den oberen Geschossen als Freiräume für die Mitarbeitenden auszuarbeiten, nicht genutzt.

Durch die klare Organisation im Erdgeschoss gelingt es, eine differenzierte Raumanordnung des Werkhofes anzubieten. Ortsbaulich sehr verständlich und angemessen ist die Trennung in den nördlichen Werkhofbereich mit innerer Fahrgasse und den im Süden zur Murtenstrasse hin angeordneten Kopfbau. Dank dem Vorplatz entsteht grundsätzlich eine eigenständige Eingangssituation, und die erwünschte Adressbildung kann erzeugt werden. Der über zwei Treppenläufe führende Eingang bis zum Empfang im ersten Obergeschoss ist noch verhalten und könnte repräsentativer ausgebildet sein. Attraktiv ist die in diesem Geschoss angeordnete Mensa, welche vermittelnd zwischen beiden Hauptnutzungen sehr gut funktioniert. Unverständlich ist die Anordnung der Garderoben und Lageräume des Werkhofs auf dem zweiten Obergeschoss. Die räumliche Verschränkung der beiden Hauptnutzungen ist anregend. Die Gebäudetiefe der Bürogchosse erlaubt sowohl eine zweibündige als auch eine dreibündige Organisation der Bürolandschaft.

Die Fassaden sind durch die geschossweise Stapelung breiter Pfeiler und ähnlich hoher Brüstungen geprägt, welche ausgewogene Proportionen der Öffnungen ergeben. Die Pfeiler entsprechen den inneren Tragpfeilern, während der Brüstungsbereich im Innern für die Anordnung der Medien genutzt wird. Die äusseren Verkleidungselemente sind als winkelförmige, glasfaserarmierte Betonelemente gefertigt und erzeugen eine robuste, unterhaltsarme Fassadenkonstruktion.



Ansicht Bremgartenstrasse



Ansicht Murtenstrasse

Aus Sicht des Betriebs handelt es sich um ein gutes Projekt, welches durch die gewählte Anordnung im Erdgeschoss leider etwas an Fläche verliert. Die Rampe zu den Untergeschossen ist doppelspurig befahrbar und sorgt für eine optimale Erschliessung. Die Salzsilos sind sehr gut platziert. Die gewählte Anordnung der vier Ausgabestellen lässt eine flexible Befüllung nach unterschiedlichen Fahrzeugtypen zu. Die Terrasse des Aufenthaltsbereichs ist gegen die Aussenseite gerichtet und damit nicht in einem Innenhof gefangen. Nicht optimal sind die zweigeteilte Schlosserei sowie die teilweise nicht überdachte Durchfahrt. Die Garderoben im 2. Obergeschoss verursachen für die Mitarbeitenden im Innern des Gebäudes lange Wege. Zudem sind die betrieblichen Büros vom Haupteingang weit weg und unbequem zu erreichen.

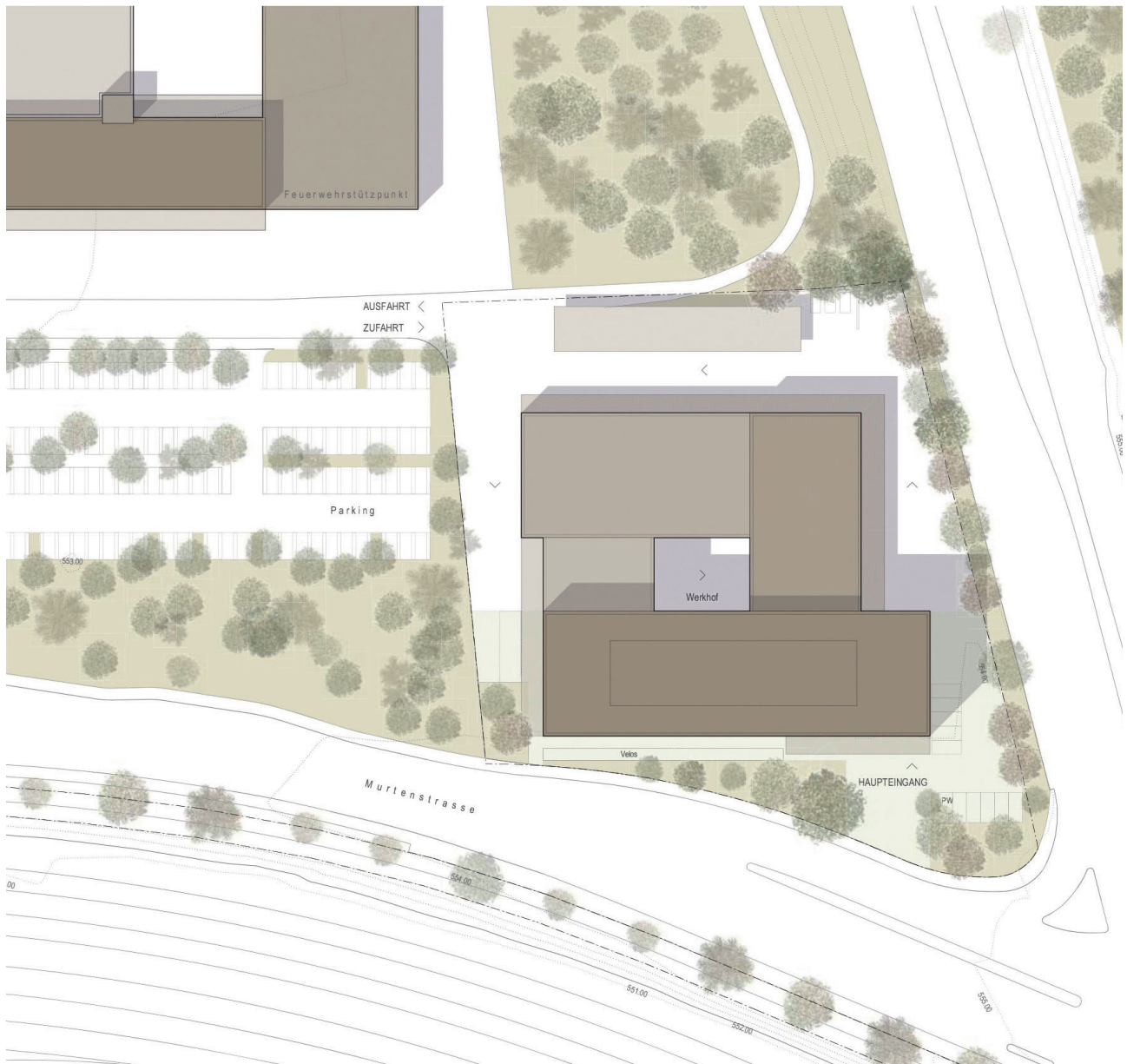
Das Projekt ist als konventioneller Massivbau mit einer klaren und guten Tragstruktur konzipiert. Es sind genügend stabilisierende Elemente vorgesehen, Spannweiten und Materialisierung sind nachvollziehbar. Etwas ungünstig in Bezug auf die Stabilisierung ist das Zusammenhängen verschieden hoher Gebäudeflügel. Der im Vergleich geringere Anteil an transparenter Fassade und eine günstige Fassadenkonstruktion wirken sich positiv auf die Gesamtkosten aus, welche im Vergleich aller Projekte leicht unterdurchschnittlich zu bewerten sind.

Das Gebäudetechnikkonzept verfolgt einen innovativen Ansatz mit hohem Detaillierungsgrad. Der sommerliche Wärmeschutz, beziehungsweise die rein adiabatisch vorgesehene Kühlung wirft noch Fragen auf. Die Erfüllbarkeit von Minergie-P-ECO scheint gegeben. Eine Aussage zur energetischen Einbindung der Fahrzeughalle fehlt.

Das Projekt weist betreffend Brandschutz einige Mängel auf, welche jedoch durch planerische Änderungen korrigiert werden könnten.

Die oberirdische Erschliessung ist direkt und die Parkierung der Lastwagen konfliktarm gelöst. Die Besucherparkplätze sind nur über die Lastwagenzufahrt erreichbar. Die Rampe ins Untergeschoss ist für ein sicheres Kreuzen von Lastwagen ausgelegt. Die Parkierung ist auf zwei Untergeschossen gut gelöst. Das Rampengefälle ist für die Veloabstellplätze im Untergeschoss zu gross und die Zufahrt gefährlich. Die Fussverkehrserschliessung ist konfliktarm organisiert.

Der Vorschlag überzeugt in allen Bearbeitungsstufen durch eine gute Organisation des Werkhofes und in der zweiten Stufe durch eine gute stadträumliche Präsenz. Die Proportionierung des Gebäudes im nördlichen Bereich und die Einordnung ins Gesamtareal hingegen überzeugen weniger. In der räumlichen Organisation wie in der architektonischen Gestaltung zeigen sich nur wenige Mängel. Insgesamt handelt es sich um einen guten Projektvorschlag.



Situation

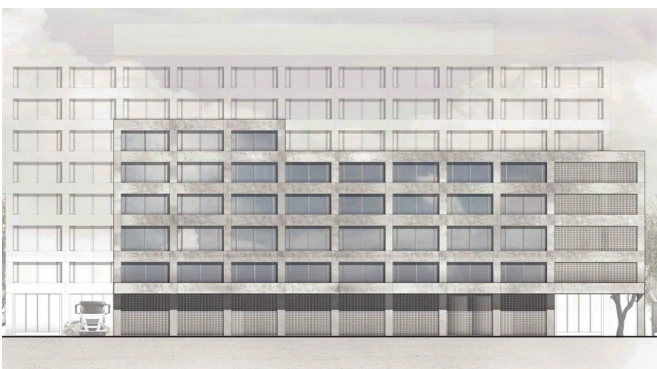




Nordostfassade



Südwestfassade

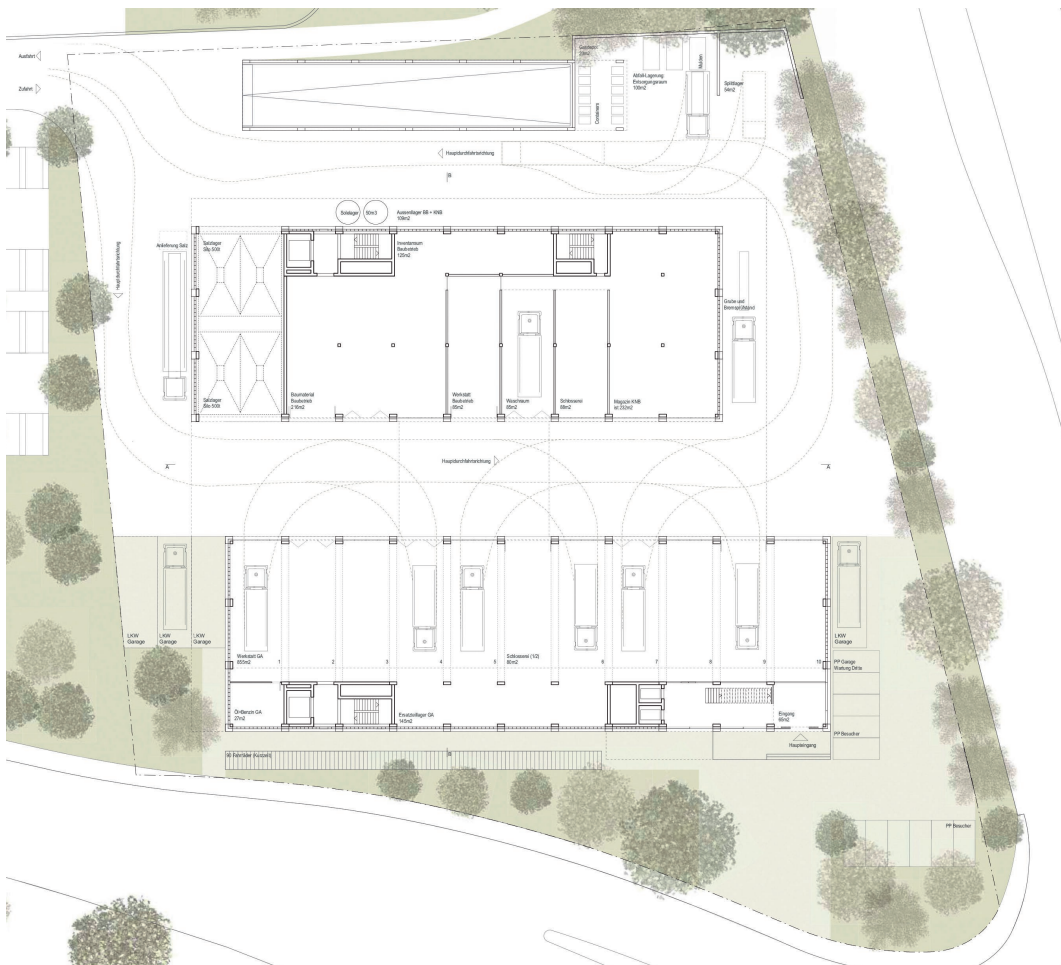


Nordwestfassade





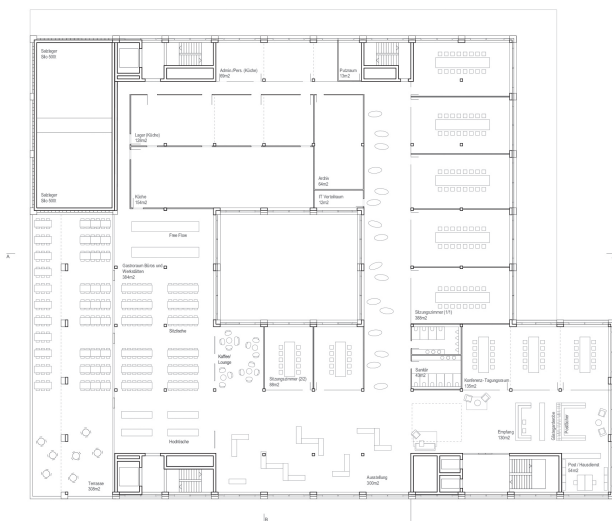
Südostfassade



Erdgeschoss



2. Obergeschoss



1. Obergeschoss



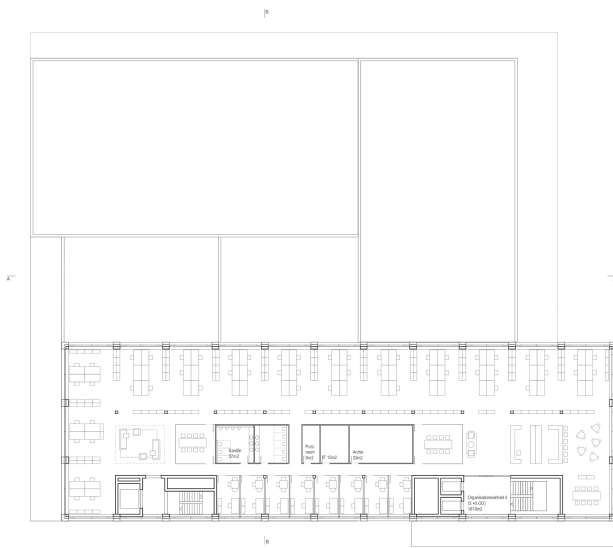
1. Untergeschoss



Zwischengeschoss



2. Untergeschoss



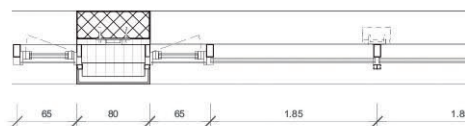
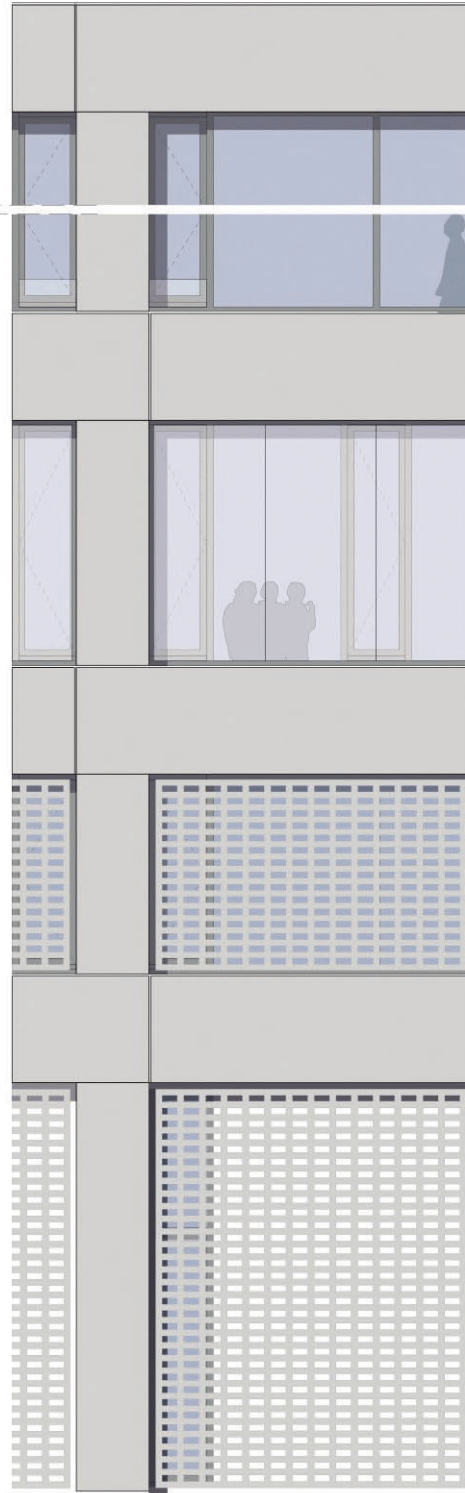
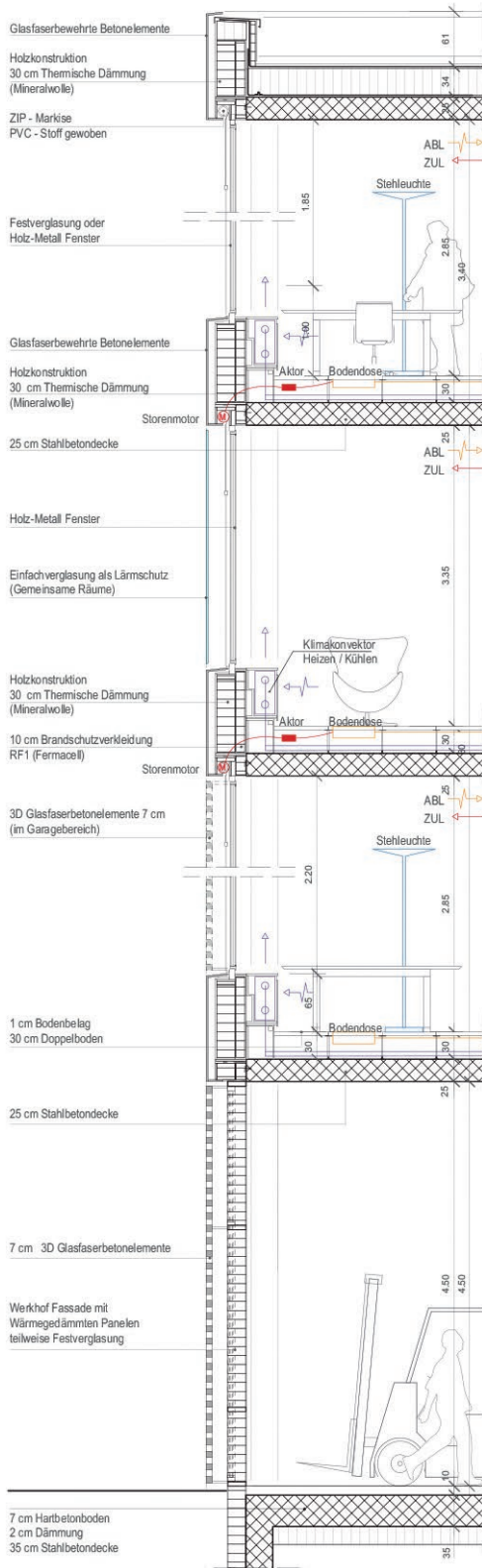
5./6. Obergeschoss



4. Obergeschoss



3. Obergeschoss

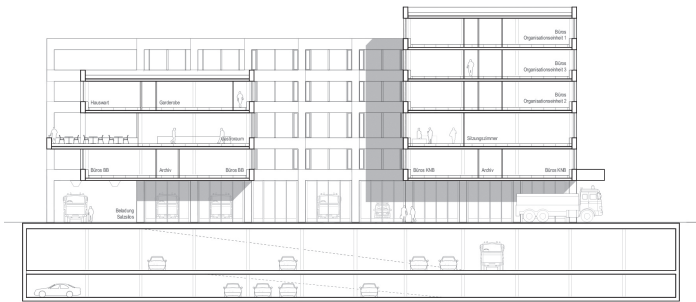


Fassadenschnitt

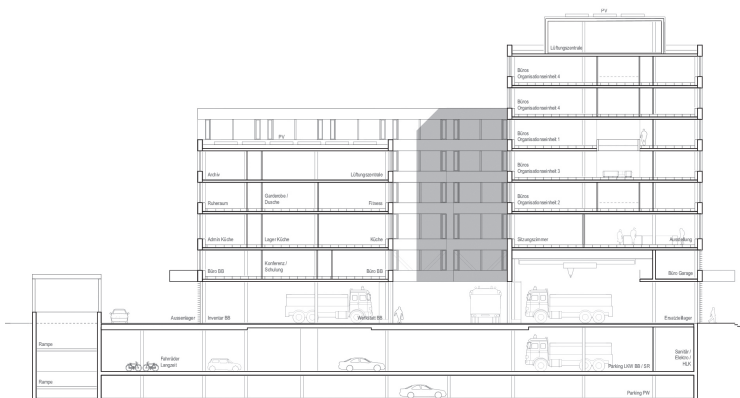
Ansicht Fassade



Werkhof



Schnitt A-A



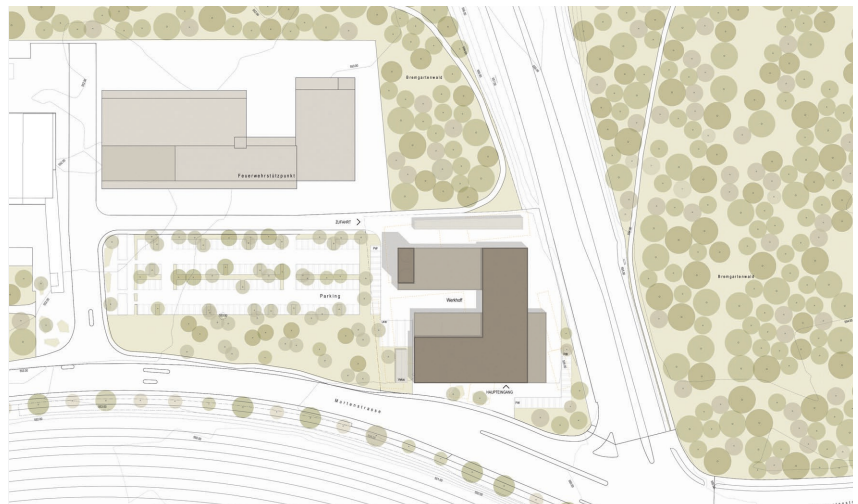
Schnitt B-B



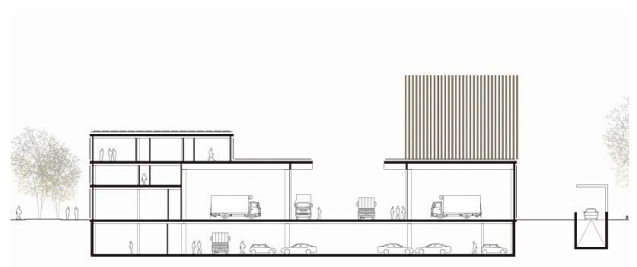
# Projekt SYNERGIE (1. Stufe)



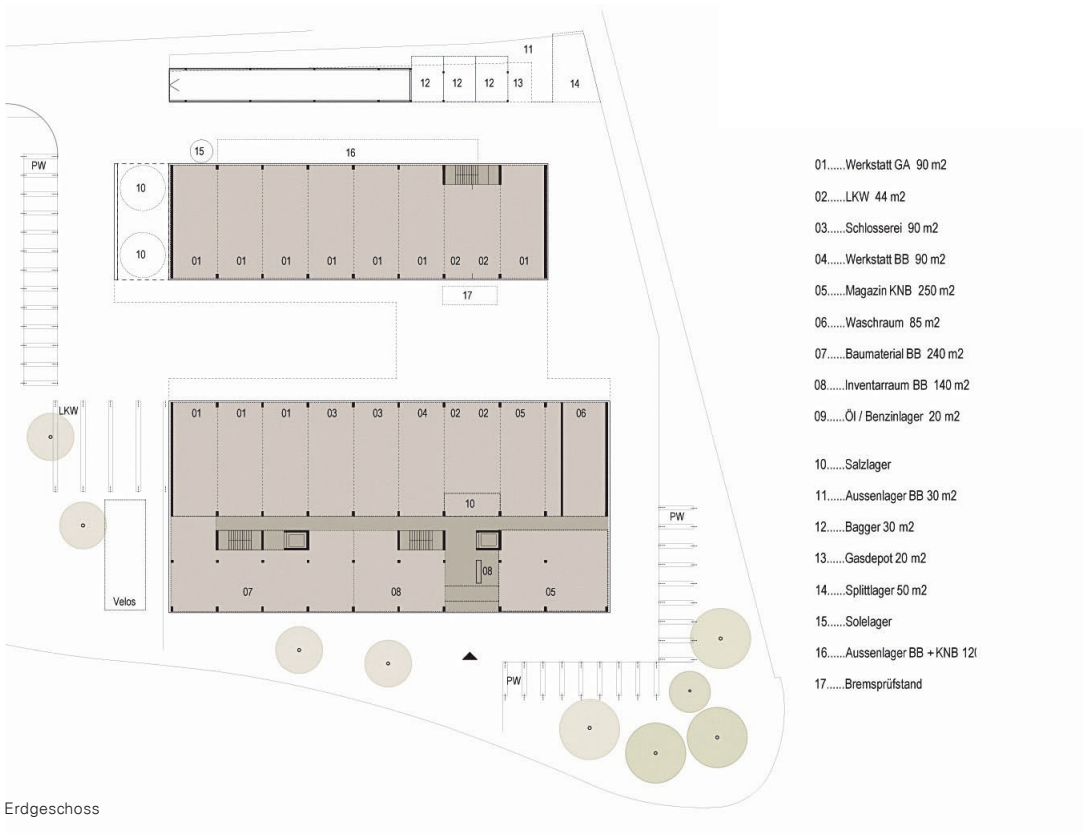
Perspektive Werkhof (ohne Büroerweiterung)



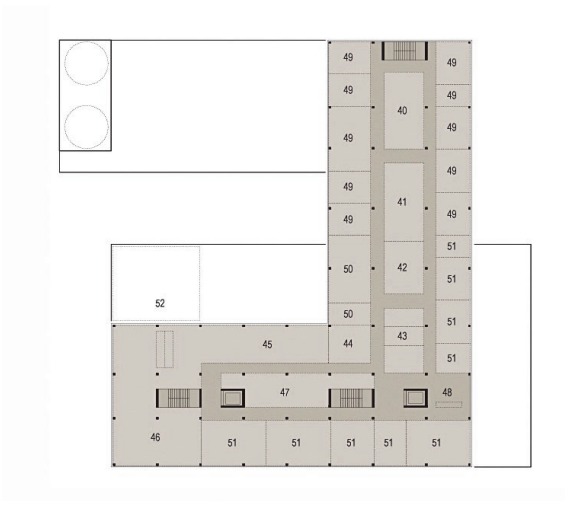
Ostfassade



Schnitt B-B



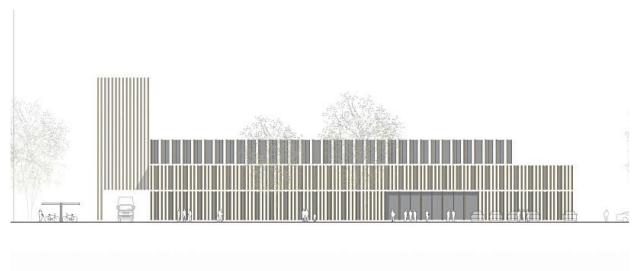
Erdgeschoss



1. Obergeschoss



Schnitt A-A



Südfassade

# PRO JEKT IM VIER TEN RANG







## 4. Rang, 4. Preis. Projekt Kourt

### GfA Gruppe für Architektur GmbH

#### Architektur

GfA Gruppe für Architektur GmbH  
Ankerstrasse 3, 8004 Zürich

#### Mitarbeit:

Barbara Burren, Ilinca Manaila, Detlef Schulz,  
Patrick Frodl, Reimund Houska, Christa Kanalz,  
Victor Tomas

#### Landschaftsarchitektur (2. Stufe)

Andreas Geser Landschaftsarchitekten,  
Andreas Geser  
Freyastrasse 20, 8004 Zürich

#### Bauingenieurwesen (2. Stufe)

stempfle consulting GmbH  
Hartwig Stempfle  
Ankerstrasse 3, 8004 Zürich

#### Gebäudetechnik HLKSE (2. Stufe)

hat 1-4 GmbH,  
Roland Wüthrich  
Gewerbestrasse 3, 8404 Winterthur

#### Mobilität (2. Stufe)

stadt raum verkehr  
Markus Birchler  
Shilquai 75, 8005 Zürich

## Kourt

Die Verfasser schlagen ein siebengeschossiges Volumen mit zentralem Innenhof vor, welches in der südlichen Ecke mit einem dreigeschossigen «Portikusgebäude» ergänzt wird.

Der an einen städtischen Blockrand erinnernde Baukörper bezieht sich in seiner Körnung und Geometrie auf die angrenzenden Bauten des Forsthausareals. Zudem reagiert das Gebäude auf den zukünftig schräg gegenüberliegenden Hochbau der Universität Bern. Auf den ersten Blick schafft der Portikus als Eingangsgebäude entlang der Murtenstrasse mit der Bar «Chez Kourt» und dem mit einzelnen Bäumen angemessen gestalteten Vorplatz eine einladende und urban formulierte Zugangssituation. Das Portikusgebäude lässt jedoch den Hauptbau an der südlichen Ecke des Areals in den Hintergrund rücken und raubt ihm dadurch die angemessene städtebauliche Präsenz.

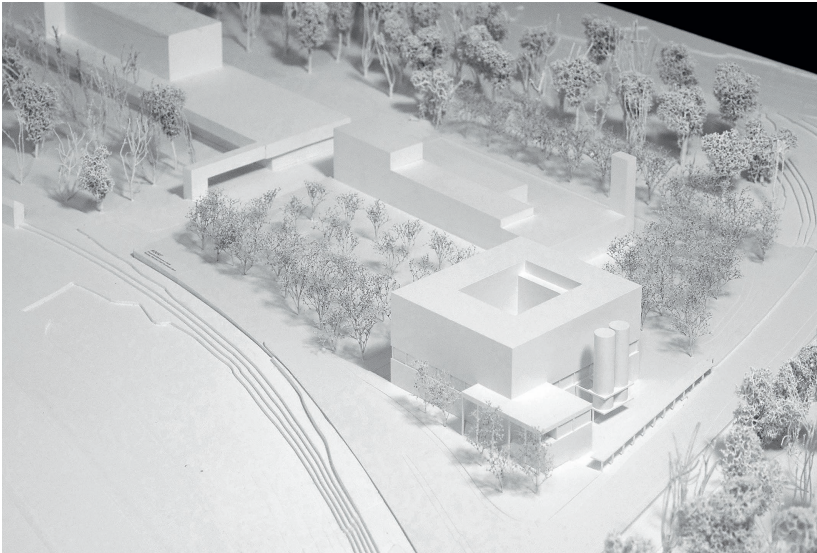
Über eine überdachte, dreigeschossige Kaskadentreppe gelangt man auf das sogenannte «Piano Nobile». Hier befindet sich der Empfangsbereich und die um einen Lichthof angeordneten öffentlichen Nutzungen wie Ausstellungs- und Sitzungsräume sowie Cafeteria und Mensa. Leider wird das Potenzial des zentralen Lichthofes nicht voll ausgeschöpft. Zu viele Gänge und abgetrennte Räume nehmen ihm den nötigen Freiraum, um seine Qualitäten voll entfalten zu können. Als Pausenaufenthaltsbereich für alle im Gebäude Beschäftigten ist er durch seine tief im Gebäude eingeschnittene Lage zwar gut geschützt vor Lärmimmissionen, er wirkt aber räumlich wenig attraktiv und schattig. Auf die in der ersten Stufe gegen Süden und Richtung Stadt ausgerichtete Terrasse wurde leider in der Weiterbearbeitung verzichtet.

Die vertikale Erschliessung erfolgt über vier gleichwertige Treppenhäuser. Diese befinden sich jeweils in den Ecken des Gebäudes. Die horizontale Verteilung erfolgt ringförmig um den Innenhof. Das Treppenhaus im Eingangsbereich ist unterdimensioniert, da es von sämtlichen Mitarbeitenden benutzt wird. Über der erwähnten Eingangsebene befinden sich vier Büroggeschosse mit einer offenen und flexibel bespielbaren Grundrissorganisation, welche einzig durch die Treppenhauskerne und die Stützen strukturiert werden.

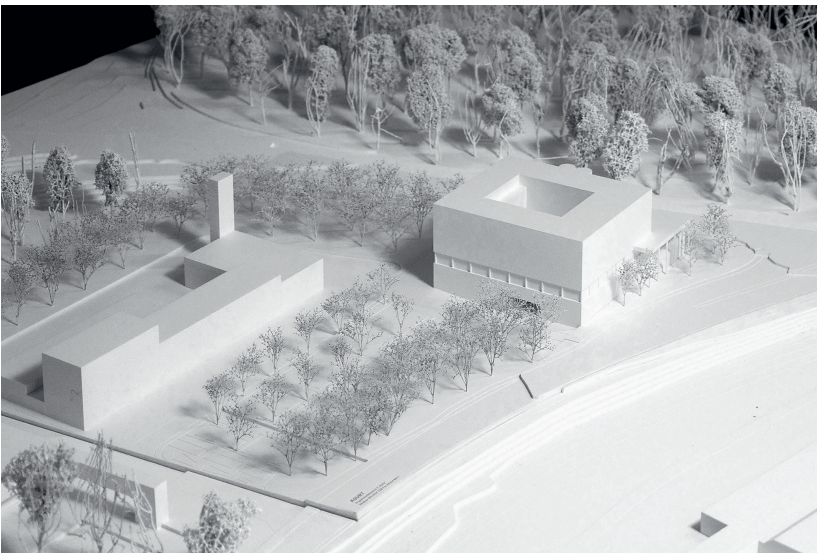
Der Werkhof wird über drei Geschosse organisiert. Im Erdgeschoss befinden sich die Fahrzeugabstellplätze und Werkstätten, direkt darüber liegt das Mezzaningeschoss. Es beherbergt die Büros, welche einen direkten Sichtbezug in die Fahrgasse haben. In den Untergeschossen befinden sich die Parkplätze für die LKWs und Personenvanwagen sowie die Garderoben und Lagerräume.

Der Ausdruck des Gebäudes wird wesentlich vom «Portikusgebäude» geprägt. Das mit Säulen gesäumte Vordach sowie die breite Kaskadentreppe erinnern jedoch eher an ein Museum als an einen Werkhof mit Bürogebäude. Die Verfasser schlagen eine je nach Geschoss und Nutzung unterschiedlich ausformulierte Rasterfassade vor, bei welcher lediglich der Öffnungsgrad variiert. Der an und für sich plausible Ansatz vermag jedoch in seiner Gesamterscheinung nicht in allen Punkten zu überzeugen.





Ansicht Bremgartenstrasse



Ansicht Murtenstrasse

Aus betrieblicher Sicht handelt es sich um ein gutes Projekt, welches nur wenige Schwachstellen aufweist. Die gewählte Verkehrslösung mit einer getrennten Ein- und Ausfahrt überzeugt hinsichtlich der Entflechtung der Verkehrsflüsse. Das Erdgeschoss mit der zenital belichteten Fahrgasse funktioniert gut.

Die Konstruktion besteht aus einer konventionellen Massivbauweise mit Platten und Stützen in Beton. Die Fassade setzt sich aus vorgefertigten und vorgehängten Betonelementen zusammen. Das Projekt ist strukturell klar aufgebaut und weist genügend stabilisierende Elemente auf. Um Verformungen zu vermeiden, wäre eine zusätzliche Stützenreihe in der Deckenmitte sinnvoll. Die Gesamtkosten des Projektes liegen leicht unter dem Mittelwert.

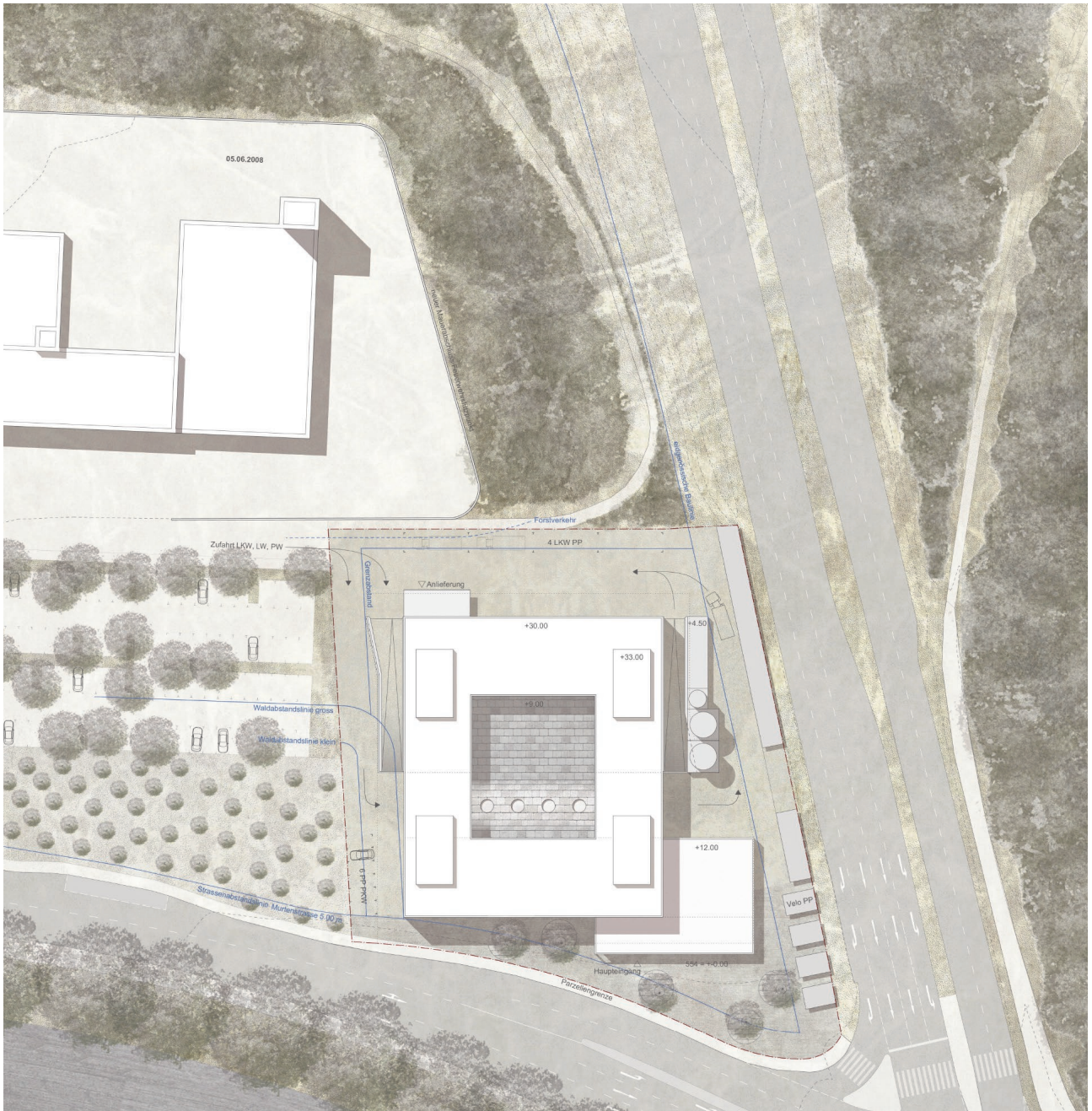
Das Gebäudetechnikkonzept ist nachvollziehbar und überzeugend. Im Untergeschoss erscheint der Dämmperimeter jedoch zu kompliziert. Die Unterbringung der Zentrale im dritten Untergeschoss ist im Hinblick auf die Leitungsführung nicht optimal. Das Projekt erfüllt die gestellten Anforderungen an den Minergie-P-ECO-Standard. Es weist betreffend Brandschutz einige Mängel auf, welche jedoch durch planerische Änderungen korrigiert werden könnten.

Das Verkehrsregime ist aufwändig gelöst. Der Verkehr wird ober- wie auch unterirdisch konfliktarm im Gegenuhrzeigersinn geführt. Die Parkplätze für Besucherinnen und Besucher im Erdgeschoss sind nicht vom Werkverkehr getrennt. Zudem sind im Untergeschoss einige Parkplätze hintereinander angeordnet und können nicht individuell genutzt werden. Für die Parkierung von Personenwagen wird ein drittes Untergeschoss benötigt.

Das einfach ausformulierte und präzise gesetzte Hofgebäude stellte in der ersten Runde des Wettbewerbes einen vielversprechenden Ansatz dar. Im Besonderen überzeugte die Jury die angedachte Torsituation mit dem zukünftig schräg gegenüberliegenden Hochbau der Universität Bern. Leider wurde dieser klare städtebauliche Ansatz in der zweiten Phase durch das Anfügen eines zusätzlichen Volumens zu stark verwässert. Das Hofgebäude scheint sich hinter dem Portikus zu verstecken.

Alles in allem handelt es sich um ein sehr sorgfältig ausgearbeitetes Projekt, welches auf der betrieblichen Seite durch die «Erfindung» einer getrennten Ein- und Ausfahrt zu überzeugen vermag. Aus städtebaulicher Sicht wäre weniger mehr gewesen.





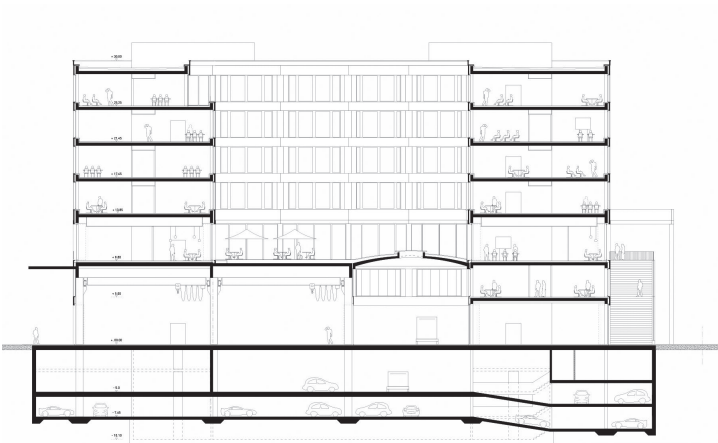
Situation



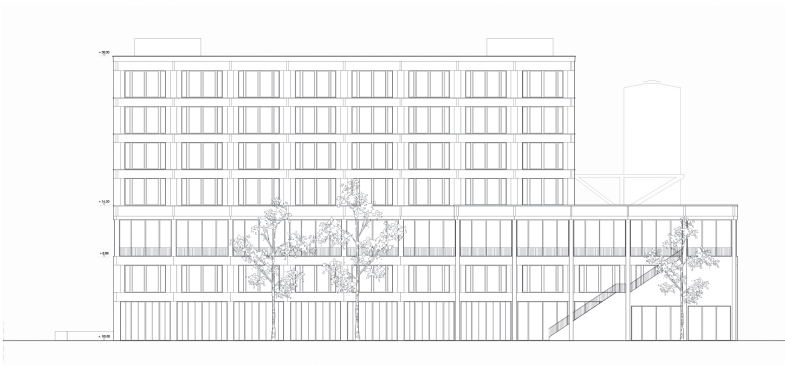
Nordostfassade



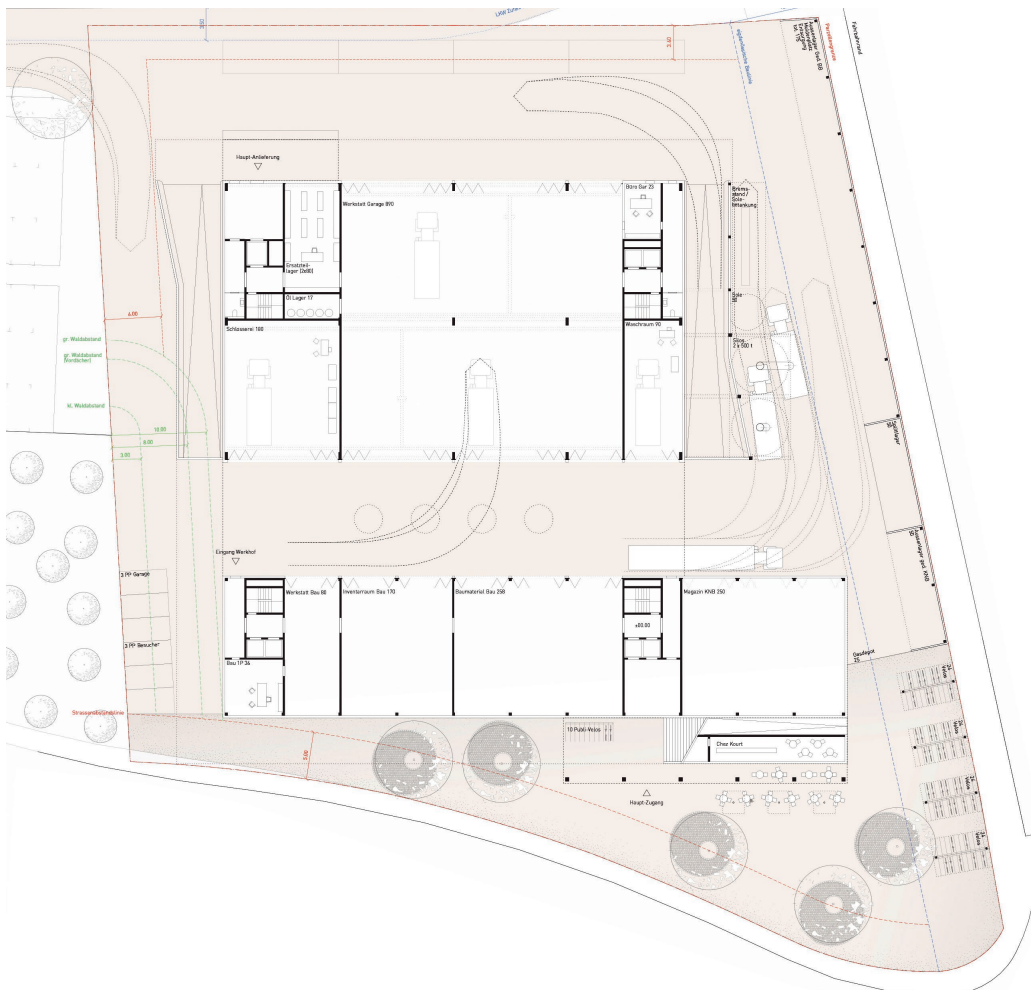
Schnitt A-A



Schnitt B-B



Südostfassade



Erdgeschoss





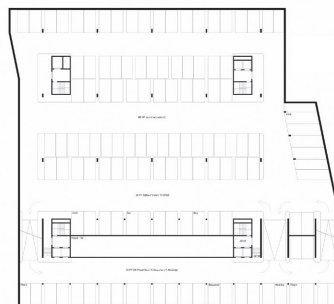
Piano Nobile



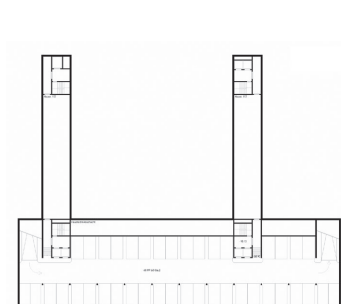
Mezzaningeschoss



1. Untergeschoss



2. Untergeschoss



3. Untergeschoss



4. Obergeschoss

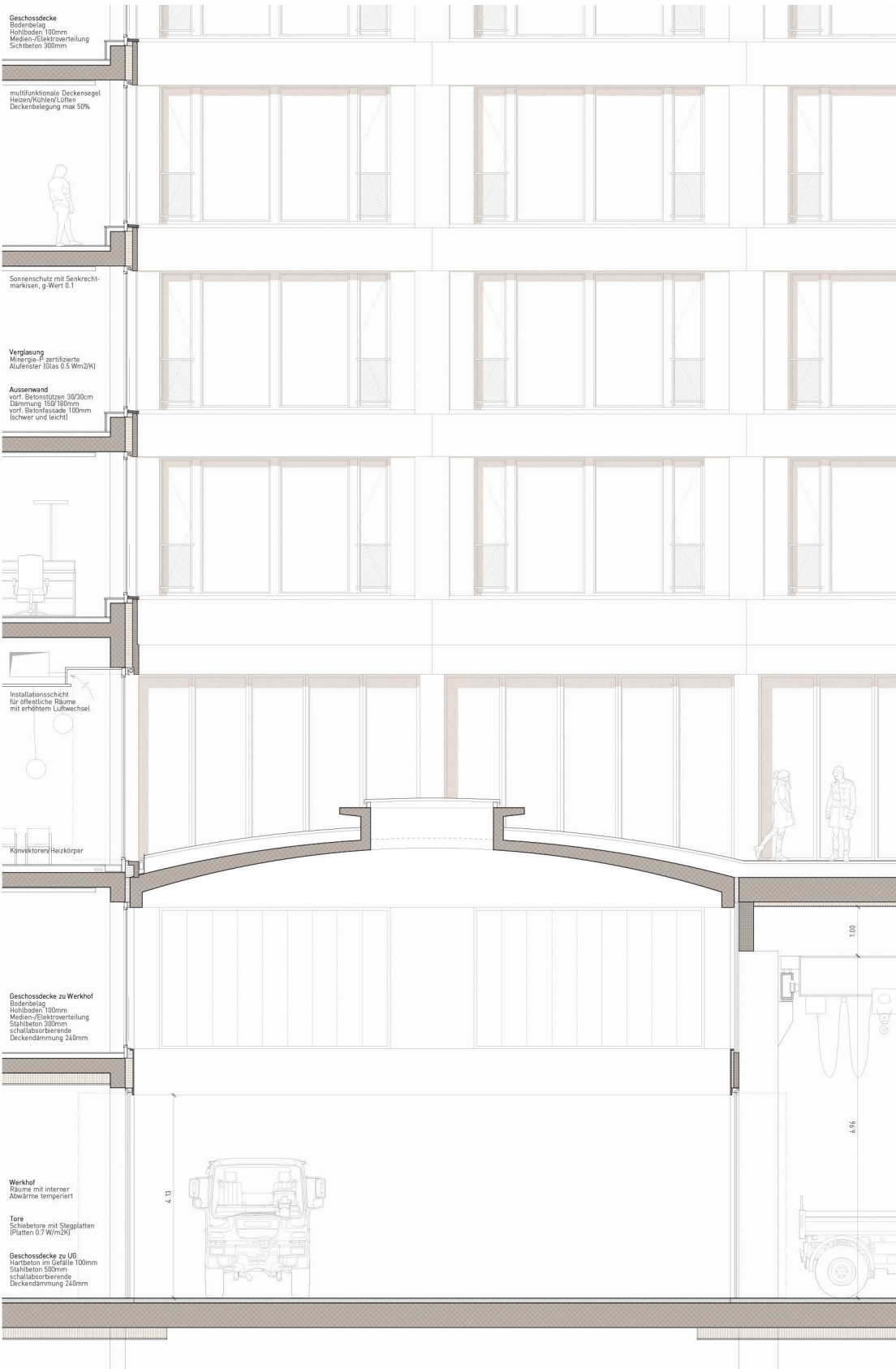


1.-3. Obergeschoss



Ansicht Fassade

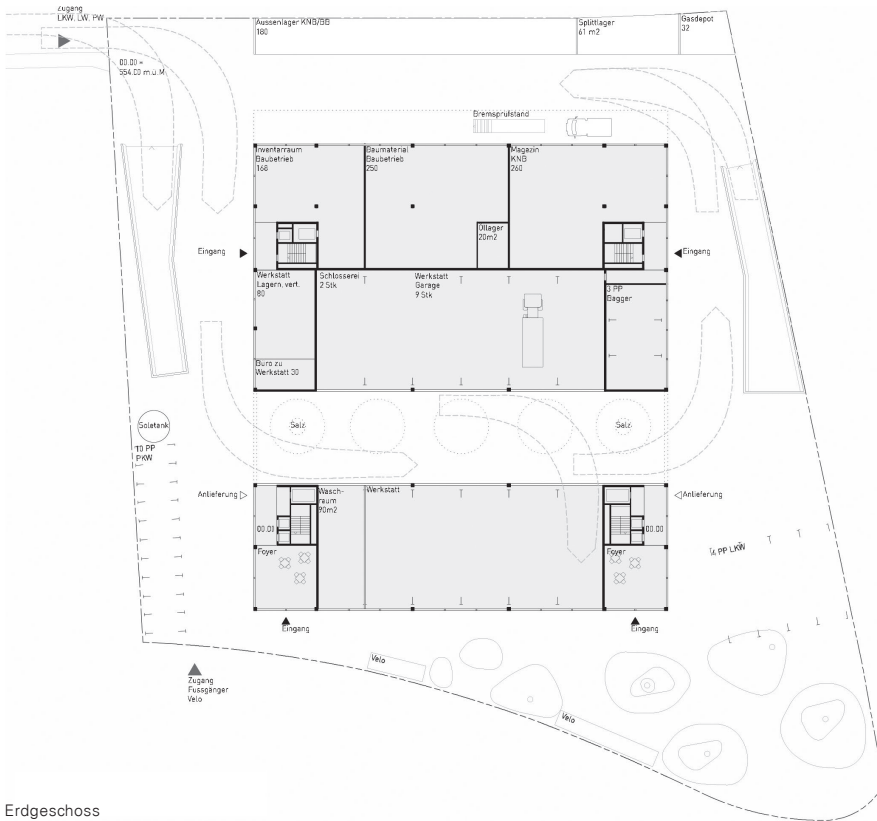
Fassadenschnitt



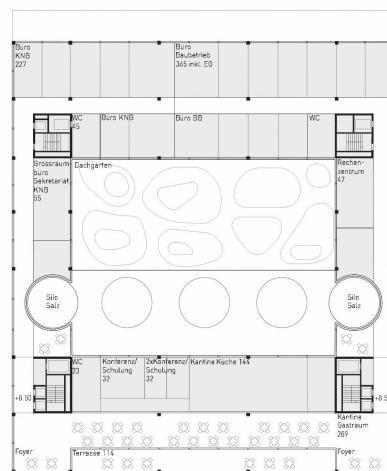




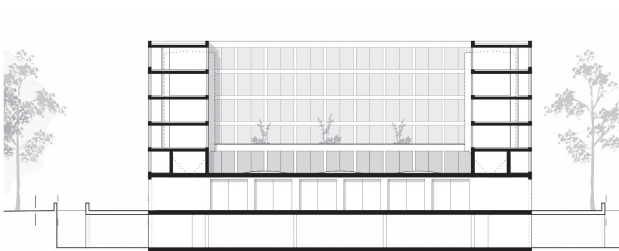




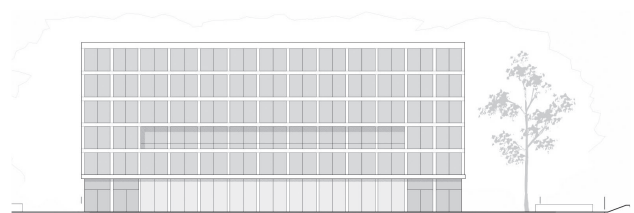
Erdgeschoss



1. Obergeschoss



Schnitt B-B



Südfassade

# PRO JEKT IM FÜNF TEN RANG





## 5. Rang, 5. Preis. Projekt «Boxenstopp» 3B Architekten AG

### Architektur

3B Architekten AG  
Sandrainstrasse 3b, 3007 Bern

#### Mitarbeit:

Franz Bamert, Martin Gsteiger, Adrian Turla  
Michel Plancherel, Anne-Catherine Gay,  
Melvin Murati, Lisa Ziegler

### Landschaftsarchitektur (2. Stufe)

exträ Landschaftsarchitekten AG  
Simon Schöni, Tina Kneubühler,  
Vasiliki Stavrotheodorou  
Schönburgstrasse 52, 3013 Bern

### Bauingenieur und Verkehrsplanung (2. Stufe)

Emch + Berger AG  
Guido Rindsfuser, Jukka Etter, Daniel Bommer  
Schlösslistrasse 23, 3001 Bern

### Elektroplanung (2. Stufe)

BERING AG  
Peter Hofer, Janos Zanolari, Simon Leuenberger  
Papiermühlestrasse 4, 3000 Bern 25

### HLKS-Ingenieur (2. Stufe)

Matter + Ammann  
Werner Minder, Adrian Ammann, Hans Schwab  
Weissensteinstrasse 80, 3007 Bern

### Bauphysik (2. Stufe)

Marc Rüfenacht Bauphysik und Energie  
Marc Rüfenacht  
Muesmattstrasse 37, 3012 Bern

## «Boxenstopp»

Das Projekt Boxenstopp hält an seiner in der 1. Stufe erarbeiteten städtebaulichen Strategie fest, das Gebäude nicht zur Strasse und zur Stadt hin zu orientieren, sondern dieses wie die KVA und den Feuerwehrtstützpunkt im Bremgartenwald zu platzieren. In der ersten Stufe beschränkten sich die Projektverfassenden darauf, eine Lösung aufzuzeigen, die zusätzlich zum Werkhof lediglich die Büros des Tiefbauamts ins Raumprogramm aufgenommen hatte.

Um den ursprünglichen Kerngedanken beizubehalten, wird der Verwaltungstrakt auf knappem Grundriss in einem 15-geschossigen Turm auf dem von der Murtenstrasse abgewandten Gebäudeteil platziert. Die neue Baumbepflanzung entlang der Murtenstrasse soll zu einem Teil des Bremgartenwaldes werden. Durch das Abrücken des Turmes von der Strasse soll der gesamte Neubau – wie in der 1. Stufe aufgezeigt – im Wald stehen.

Der in der 1. Stufe interessante städtebauliche Ansatz kann die zusätzlichen Arbeitsplätze nur schlecht integrieren. Der Hauptzugang ist schwer auffindbar, der Vorbereich erscheint beengend und unattraktiv. Die Eingangshalle wirkt uninspiriert. Der lange Zugang zum Verwaltungstrakt ist räumlich und betrieblich unbefriedigend.

In der ersten Stufe gelang es den Projektverfassenden, dank der geschickten und kompakten Anordnung des Werkhofes einen ausreichend grossen Bereich entlang der Murtenstrasse freizuhalten, um glaubhaft die Kulisse des Bremgartenwaldes als Stadtrand an dieser Stelle zu ergänzen. Mit der Anforderung, zusammen mit dem Werkhof nun auch ein Bauhaus zu realisieren, hat sich die Ausgangslage wesentlich geändert. Diesem Umstand trägt das Projekt zu wenig Rechnung, was insbesondere in der Organisation der Aussenräume ablesbar wird. Die von

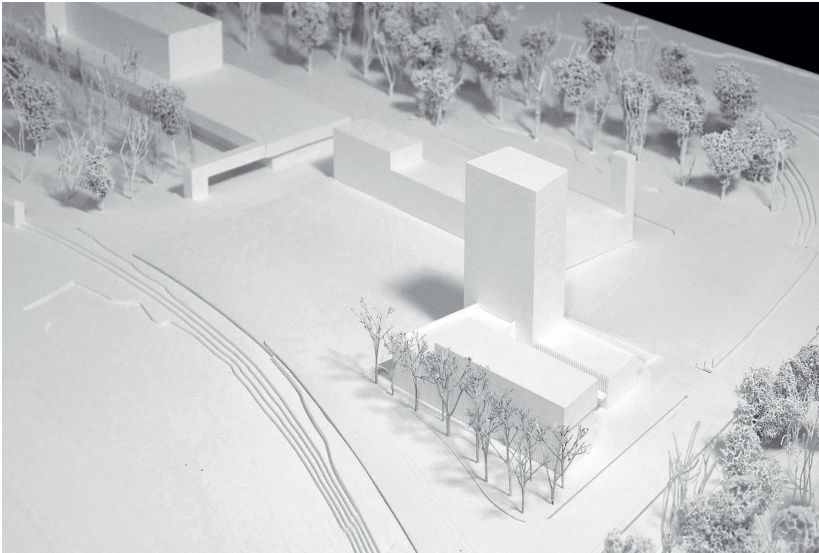
der Murtenstrasse abgerückte Setzung des Hochhauses zusammen mit der dichten Nutzung der Erdgeschossflächen für den Betrieb des Werkhofes, machen eine Organisation der beiden Betriebe nebeneinander schwierig. Dies kommt insbesondere in der Zugangssituation des Hochhauses zum Ausdruck. Die Geste des auskragenden Hochhauses lässt einen grosszügigen Vorbereich und einen Zugang direkt an der Westseite des Hochhauses vermuten. In Wirklichkeit sind dort aber die Siloanlagen platziert. Der Zugang für den gesamten Gebäudekomplex ist in der Gebäudeskulptur schwierig ablesbar und zu kleinräumig in der vorderen Südwestecke organisiert und von Veloabstellplätzen dominiert. Die Anbindung an die Fussgängerquerung an der Kreuzung ist uninspiriert.

Das Angebot der grossen, südwestorientierten Terrasse im Bereich der Kantine wird positiv gewürdigt, die gestalterische Aussage in Bezug auf Atmosphäre und Aufenthaltsqualität dieses grosszügigen Pausenbereiches bleibt jedoch im Wesentlichen aus.

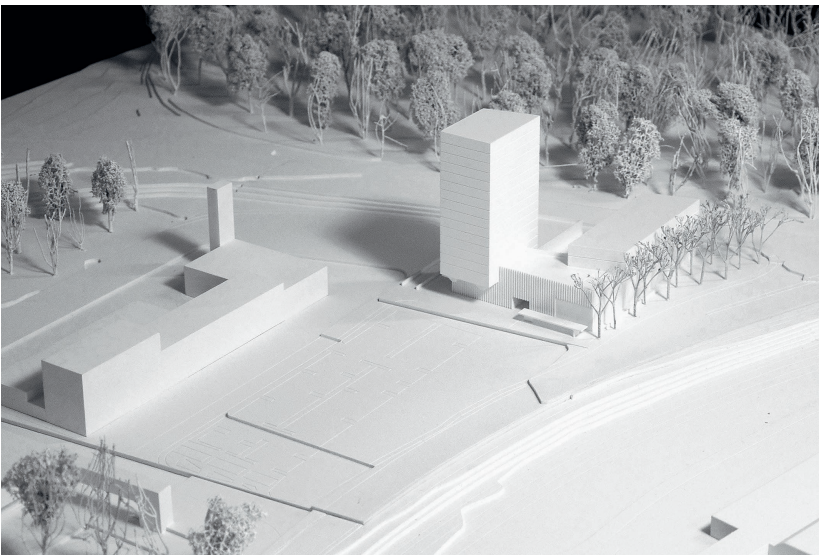
Mit den zusätzlichen 370 Büroarbeitsplätzen sind für die 2. Stufe neue Voraussetzungen geschaffen worden. Leider ist es den Verfassenden nur bedingt gelungen, diese auch betrieblich und architektonisch sinnvoll umzusetzen. Das Hochhaus weist eine zu kleine Grundfläche auf und ist somit tendenziell unwirtschaftlich. Positiv hat sich dagegen die Vergrösserung der Einstellhalle auf die darüber liegenden Geschosse ausgewirkt. Die ursprünglich zweibündige Einteilung ist in eine dreibündige mit innen liegender Kaskadentreppe verändert worden.

Die neue Mittelzone erlaubt grosszügige Aufenthaltsbereiche im ersten und zweiten Obergeschoss und kann dadurch zu einem guten Arbeitsklima beitragen. Auch der Aussenbereich auf dem Dach des Verbindungstraktes wird positiv bewertet. Nicht zu überzeugen vermag hingegen die Anlieferung der Küche durch die Autoeinstellhalle.





Ansicht Bremgartenstrasse



Ansicht Murtenstrasse



Die Verfassenden versuchen die verschiedenen Nutzungen des Gebäudes durch Differenzierungen in Fassade und Volumetrie von aussen ablesbar zu machen.

Diese Differenzierung wirkt jedoch besonders im Hinblick auf das stark gegliederte Volumen gegenüber dem Bestand unruhig. Die Verschiedenartigkeit der einzelnen Bauten droht in der Waldlichtung zu einer unkontrollierbaren Konkurrenzsituation zu werden.

Die Erschliessung der Untergeschosse ist mit einer doppelspurigen Rampe gesichert. Die Terrasse des Aufenthaltsbereiches ist gegen aussen offen und ermöglicht eine gute Aussensicht. Die Garage ist leider – trotz des entsprechenden Hinweises in den Überarbeitungspunkten – nach wie vor zweigeteilt. Zudem ist die Zugänglichkeit zu den Betriebsräumen des angrenzenden Baubetriebs unter Betrieb nicht gewährleistet. Die Durchfahrt ist nicht überdacht. Die Schrägstellung der Werkstattflächen bedingen umständliche Fahrbeziehungen bei stark eingeschränkten Sichtverhältnissen. Dieser Umstand wiederholt sich bei der Parkierung der Lastwagen im Untergeschoss erneut.

Die Tragstruktur weist deutliche Mängel auf: Die Stabilisierung des Hochhauses ist nicht korrekt gelöst, da der Erschliessungskern exzentrisch ist und so Torsion erzeugt. Die Fassadenkreuze fehlen in Erd- und Untergeschossen. Die Lage der Stützen im Längsbau ändert sich in den Geschossen, es sind Lastumleitungsdecken einzubauen. Im Text steht dazu nichts, in den Schnitten ist keine Verdickung der Decken erkennbar. In Bezug auf die Tragstruktur ist der Beitrag problematisch zu werten.

Die Konstruktion der Fassade und der hohe Glasanteil sind als eher kostenintensiv zu bewerten. Aufgrund der vergleichsweise niedrigen Flächen und Volumen weist das Projekt jedoch Gesamtkosten auf, die nur knapp über dem Durchschnitt aller Projekte liegen.

Das Gebäudetechnikkonzept ist insgesamt stimmig ins Projekt eingearbeitet. Die sehr geringe Schachtdanzahl wirft Fragen nach der notwendigen Abhanghöhe für die Horizontalverteilung der Installationen auf.

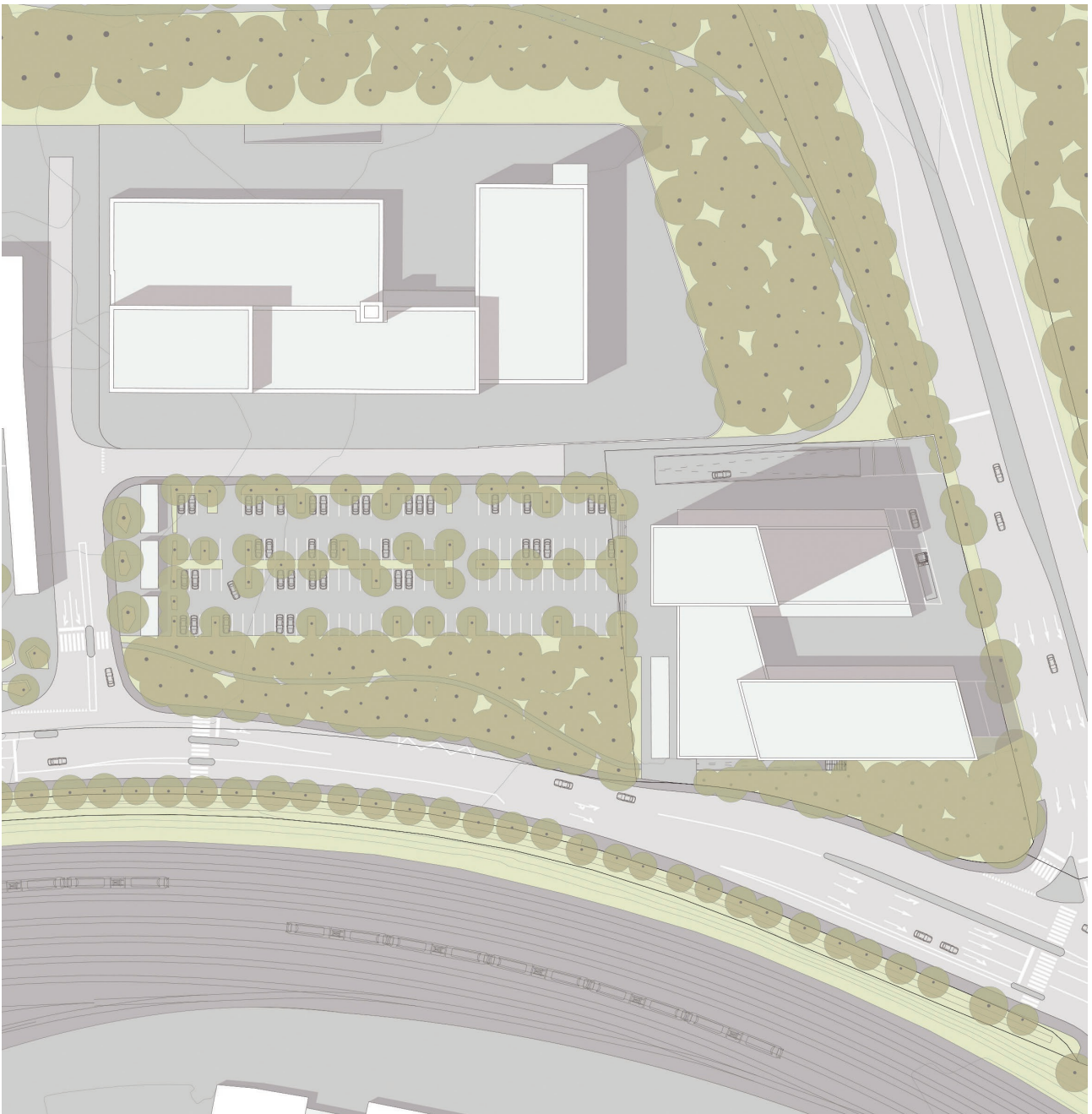
Die Erfüllbarkeit der Anforderungen des Labels Minergie-P-ECO wird durch den hohen Glasanteil der Doppelfassade, die benötigte graue Energie und Fragezeichen beim sommerlichen Wärmeschutz kritisch bewertet.

Das Bauvorhaben weist einzelne Brandschutzmängel auf. Diese könnten durch planerische Änderungen korrigiert werden.

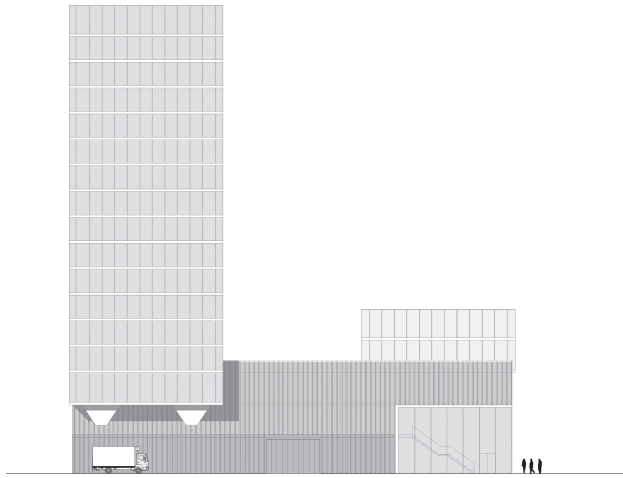
Der Verkehr wird oberirdisch gegen den Uhrzeigersinn über kurze Distanz durch das Gebäude geführt. Die doppelspurig geführte Rampe ins Untergeschoss lässt im unteren Teil nicht in jedem Begegnungsfall ein Kreuzen zu. Die unterirdische Autoparkierung ist kompakt und übersichtlich auf zwei Niveaus gelöst. Die Velorampe weist mit etwa 14% ein zu grosses Gefälle auf; eine Überdachung müsste geprüft werden. Die Fussverkehrserschliessung ist konfliktarm organisiert.

Die Beurteilung des Hochhauses durch das Q-Team deckt sich im Wesentlichen mit der Einschätzung der Fachjury: eine im Zusammenspiel mit der KVA interessante Setzung des Hochhauses, das jedoch sowohl mit der Adressbildung und Erschliessung wie auch mit der inneren Organisation nicht zu überzeugen vermag.

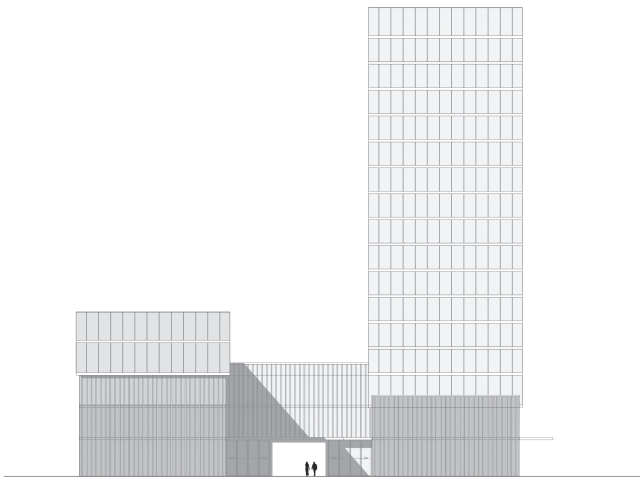
Aus städtebaulicher Sicht war das in der ersten Stufe vorgelegte Projekt, welches nur mit den Büros des Tiefbauamts erweitert worden ist, ein wertvoller und interessanter Ansatz. Leider haben sich die Verfassenden schwergetan, das in der 2. Stufe geforderte wesentlich grössere Bürovolumen in das Projekt zu integrieren. Das nach der Überarbeitung vorliegende Projekt kann die betrieblichen, städtebaulichen und gestalterischen Anforderungen nicht vollständig erfüllen.



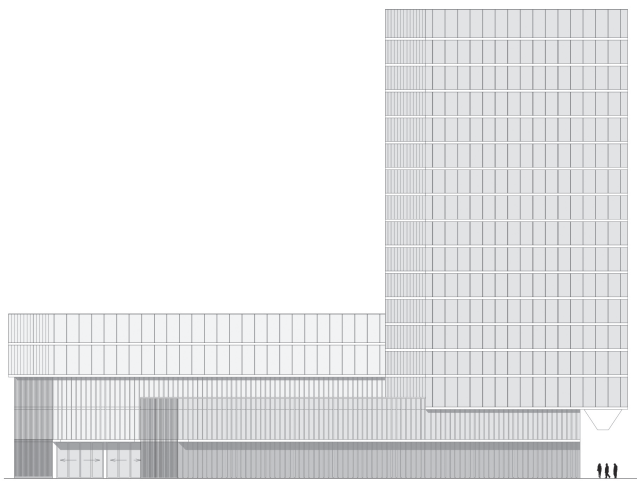
Situation



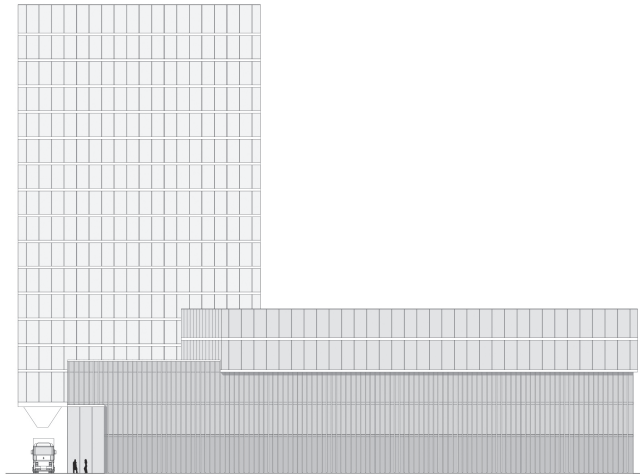
Westfassade



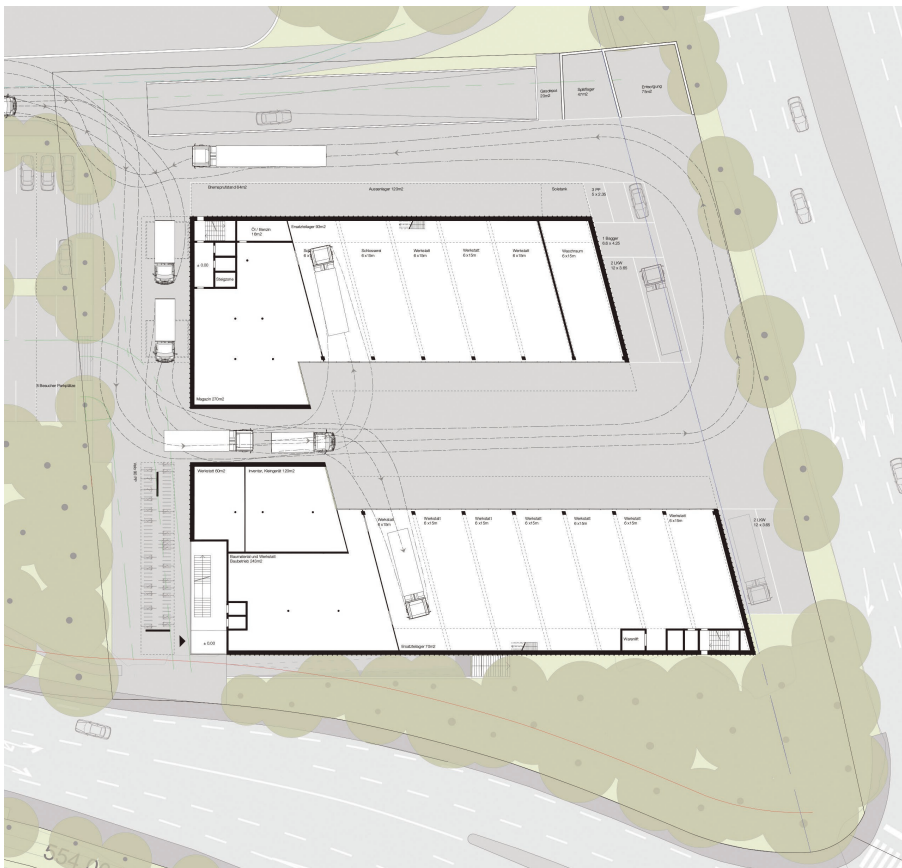
Ostfassade



Nordfassade

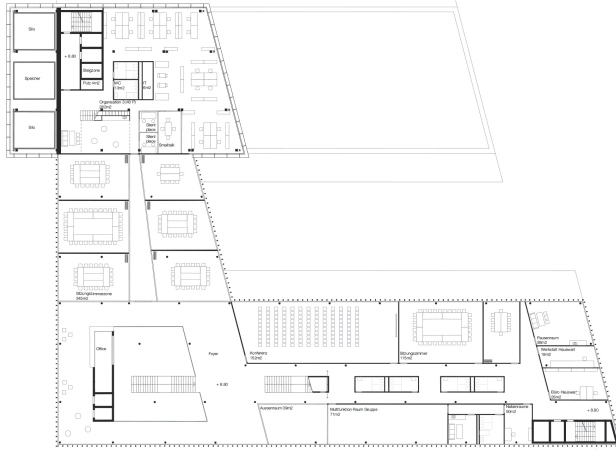


Südfassade

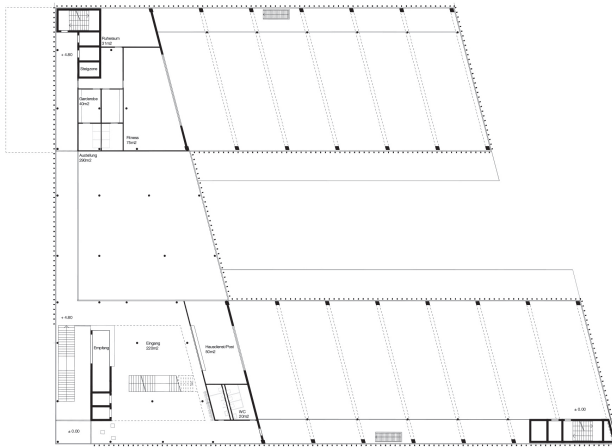


Erdgeschoss

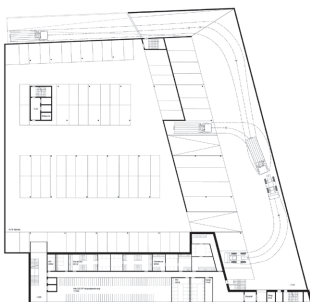




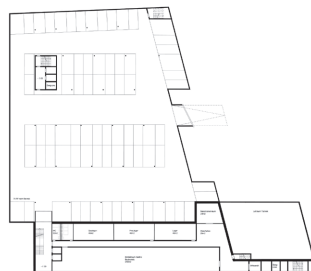
1. Obergeschoss



Mezzaningeschoss



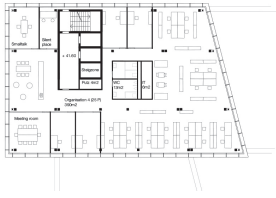
1. Untergeschoss



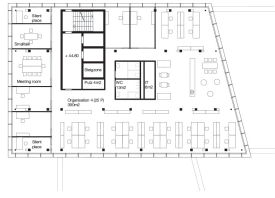
2. Untergeschoss



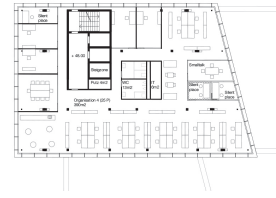
3. Untergeschoss



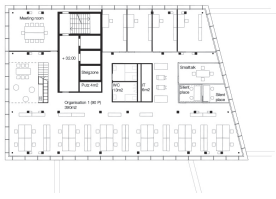
11/14. Obergeschoss



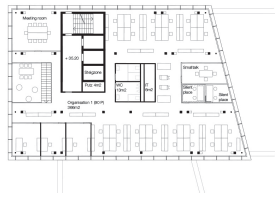
12/15. Obergeschoss



13. Obergeschoss



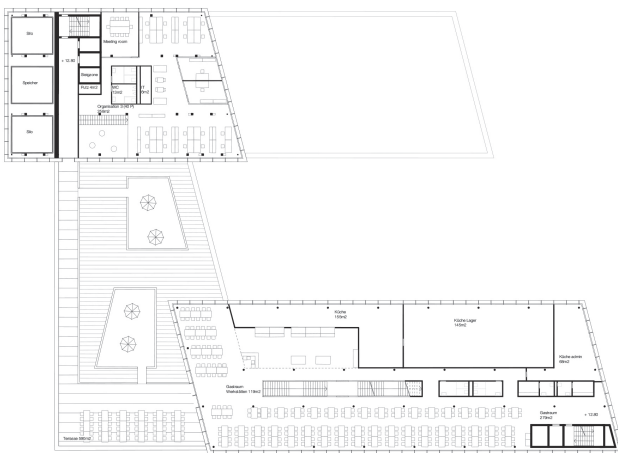
8. Obergeschoss



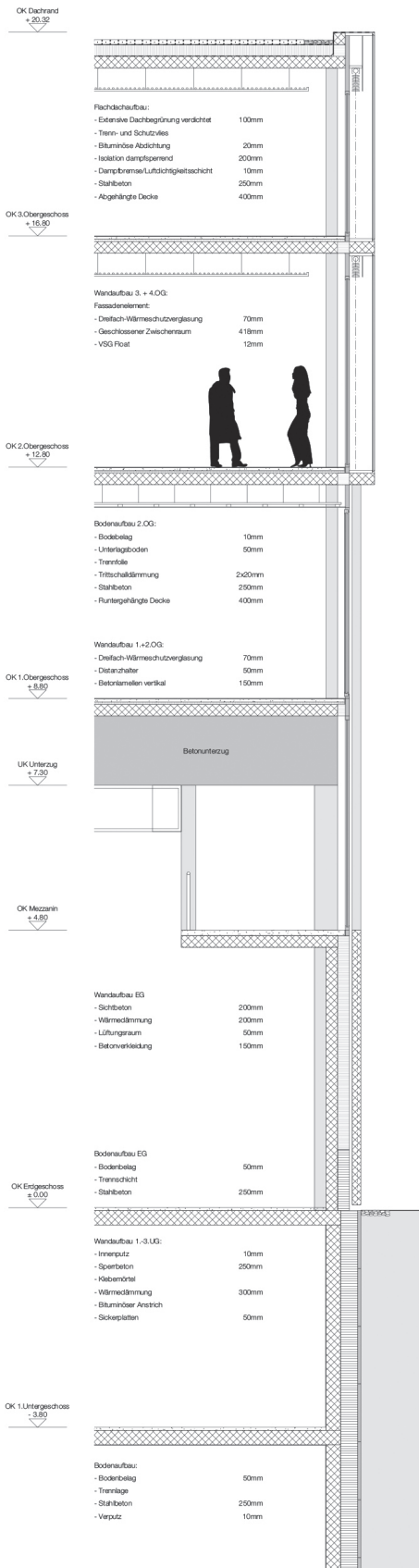
9/10. Obergeschoss



3. Obergeschoss



2. Obergeschoss



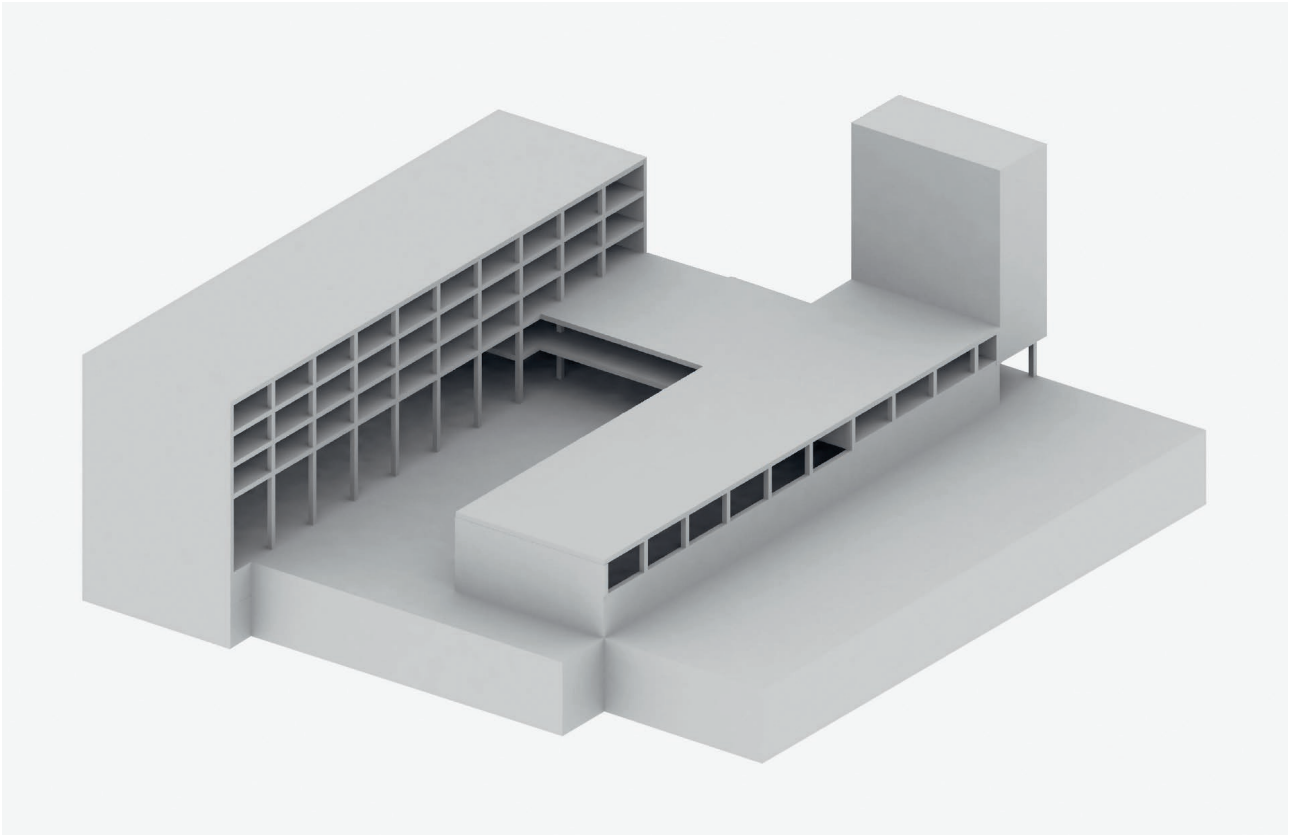
Fassadenschnitt

Ansicht Fassade

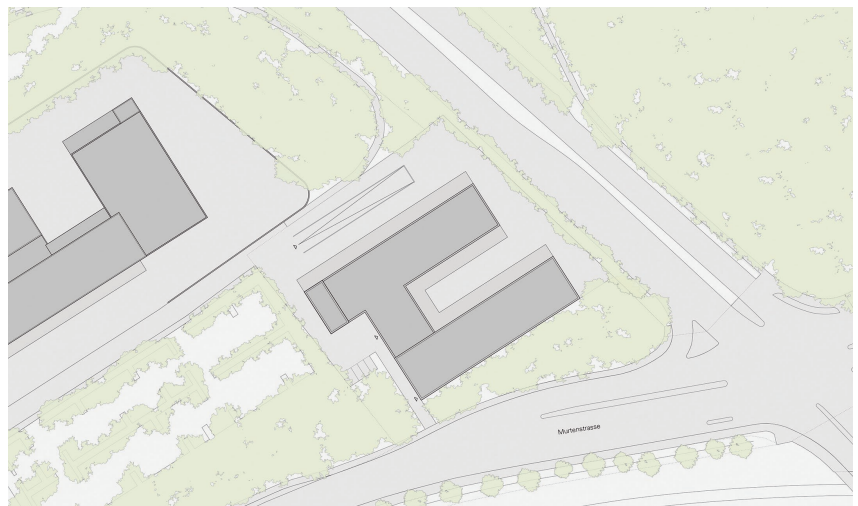




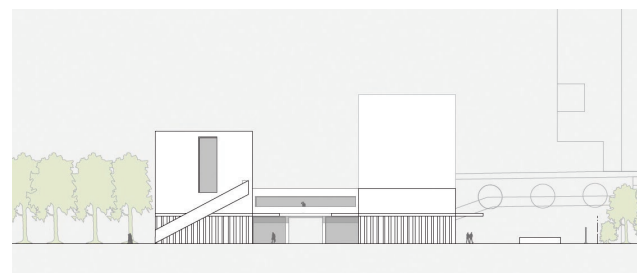
# Projekt «Boxenstopp» (1. Stufe)



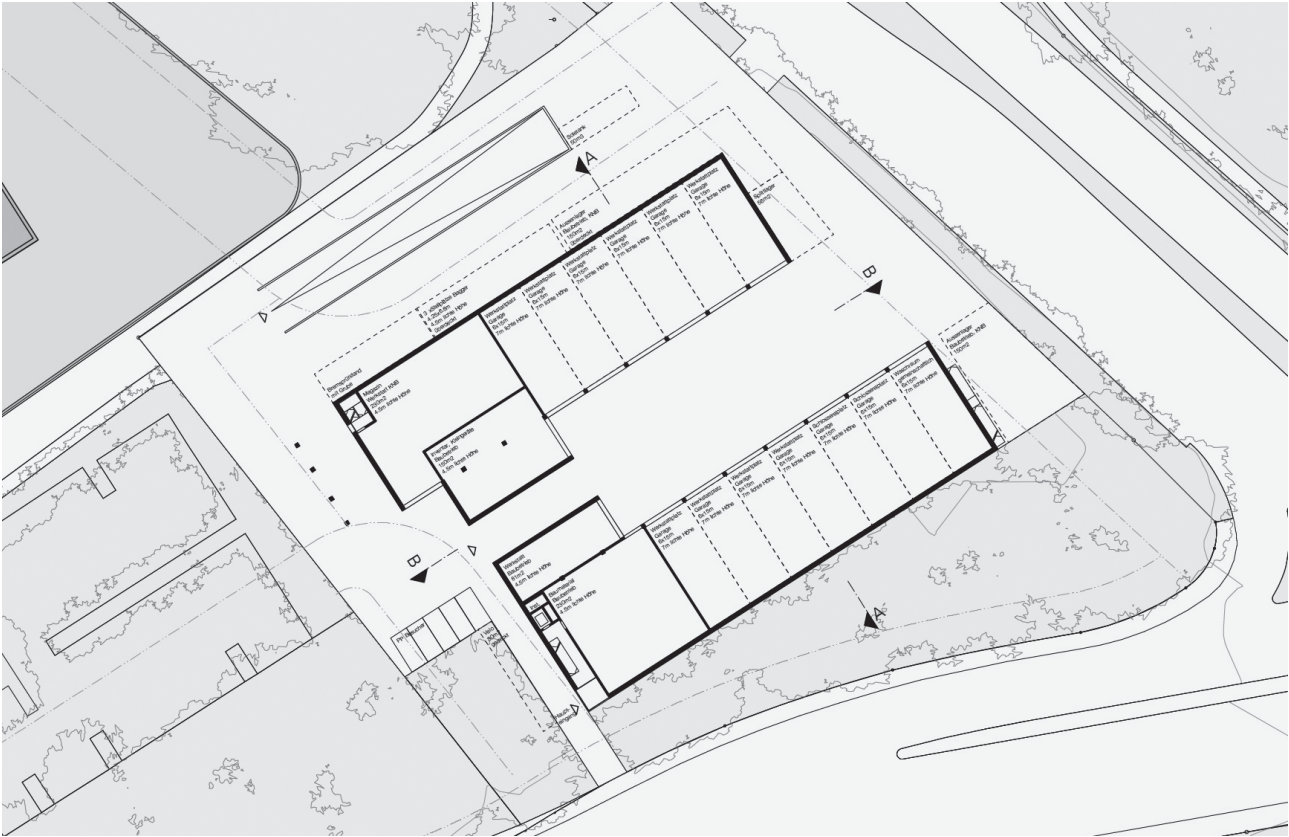
Modell



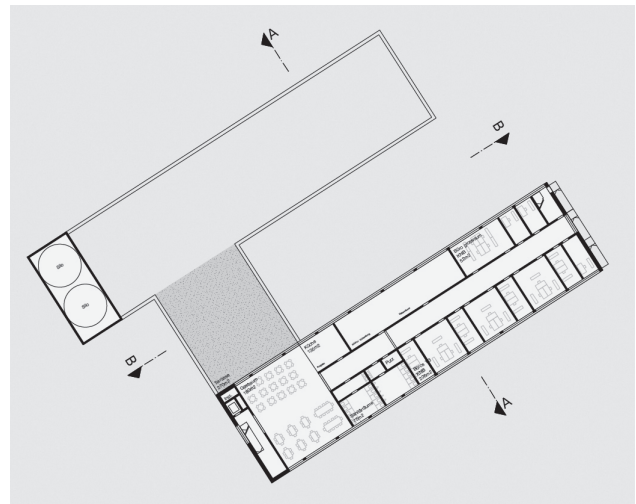
Schnitt A-A



Nordostfassade



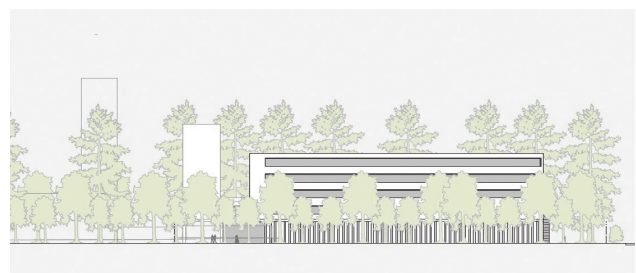
Erdgeschoss



1. Obergeschoss

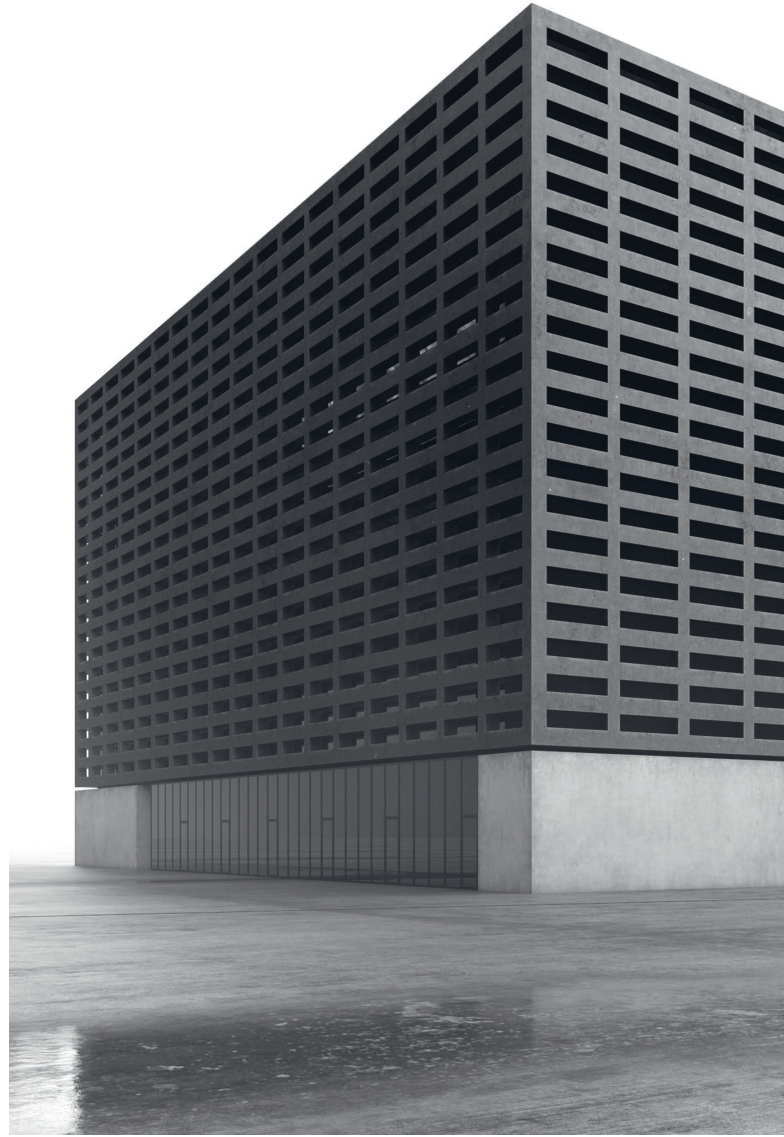


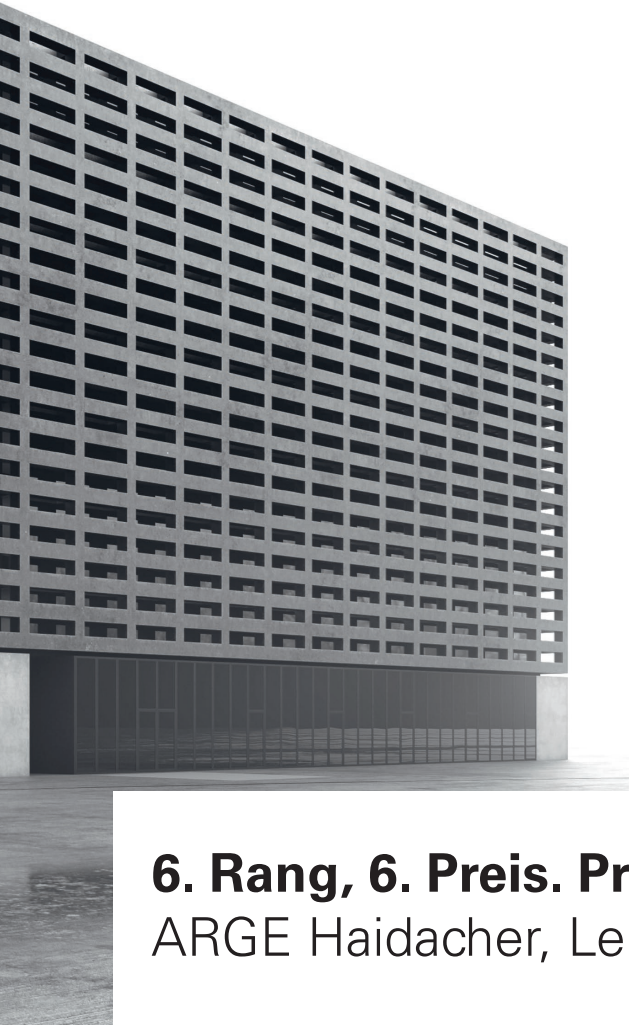
Schnitt B-B



Südostfassade

**PRO  
JEKT  
IM  
SECHS  
TEN  
RANG**





## 6. Rang, 6. Preis. Projekt Momentum

### ARGE Haidacher, Lensing, Buresch

#### **Architektur**

ARGE Haidacher, Lensing, Buresch  
Liebiggasse 5, 8010 Graz, Österreich

#### Mitarbeit:

Jürgen Haidacher, Till Lensing  
Christoph Haidacher, Christian Buresch

#### **Landschaftsarchitektur (2. Stufe)**

Nipkow Landschaftsarchitektur AG  
Beat Nipkow  
Seefeldstrasse 307, 8008 Zürich

#### **Bauingenieurwesen (2. Stufe)**

Dr. Schwartz Consulting AG  
Josef Schwartz  
Industriestrasse 31, 6300 Zug

#### **Gebäudetechnik HLKSE (2. Stufe)**

Beag Engineering AG  
Marcel Zünd  
Eichgutstrasse 2, 8400 Winterthur

#### **Mobilität (2. Stufe)**

B+S AG  
Simon Rubi  
Weltpoststrasse 5, 3000 Bern

#### **Brandschutz (2. Stufe)**

Mario Fontana

#### **Innenarchitektur (2. Stufe)**

Klaus Architekten Innenarchitektur  
Herr Röthli (Küchenplanung)  
Rossauerstrasse 14, 8932 Mettmenstetten



## Momentum

Die Verfassenden schlagen ein quadratisches Hofgebäude vor, welches mit seiner eigenständigen Geometrie als Solitär in Erscheinung tritt, der Einfahrt zur Stadt einen glaubwürdigen Akzent und dem Ort eine eigene Identität verleiht. In den ersten beiden Prioritäten der ersten Bearbeitungsstufe entspricht die städtebauliche Präsenz der Baukörper noch nicht dem erwünschten Mass; in der zweiten Bearbeitungsstufe aber entfaltet das Gebäude zur Stadt hin die nötige Ausstrahlung und Kraft. Die Platzierung des Gebäudes kollidiert mit der Interessenbaulinie des Bundes. Der Anteil an zusätzlicher Büronutzung ist in dieser Stufe zudem so hoch, dass das Gebäude differenzierte Eingangssituationen für Leute, die zu Fuss gehen, und eine Adressbildung benötigen würde.

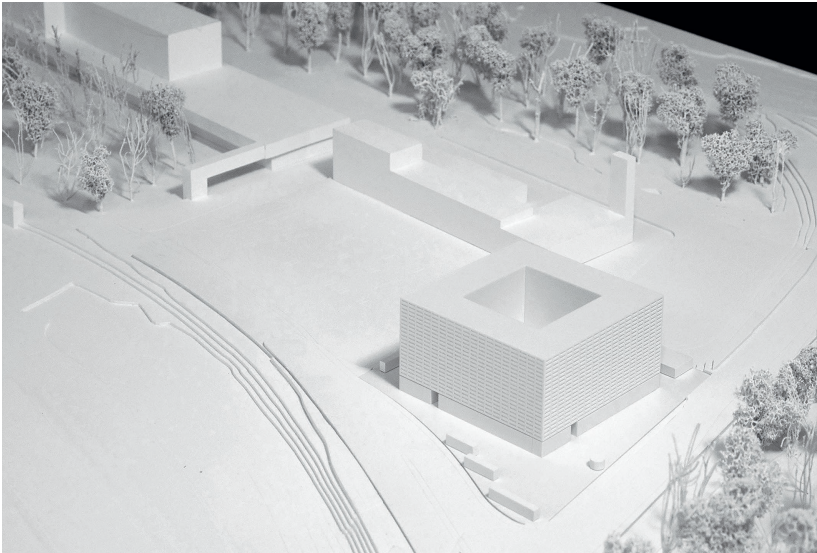
Auf den Plänen sind ausser den Funktionszuteilungen keine Aussagen zur Umgebung abzulesen. Das Potenzial für eine stimmige Einbindung ist eingeschränkt, da die Kernaussage des Projektes, die allseitig gleichwertige Anfahrbarkeit und die Flexibilität für die Funktionen des Werkhofes, gleichzeitig auch eine Einschränkung für andere Nutzungen des Areals bedeutet. Damit wird ein Auftritt und Gesicht Richtung Stadt in Form eines angemessenen Zugangs nur schwer machbar. Da nebst dem Werkhof auch ein Bauhaus Teil der Aufgabe ist, genügt die gezeigte Umgebung in keiner Weise den Ansprüchen der Nutzungen. Der Hauptzugang für Beschäftigte wie auch Besucherinnen und Besucher ist von einer Lastwagenschleppkurve überlagert, und beim Auftakt zum Areal an der Kreuzung ist ein Durchkommen für Fussgängerinnen, Fussgänger und Velofahrende durch die Anordnung verschiedener Parkplätze verunmöglicht.

Durch ein zugespitztes Tragwerk ist das Erdgeschoss mit Ausnahme der vier Eckpfeiler stützenfrei ausgebildet. Diese Stützenfreiheit ermöglicht grosszügige und allseitige Zufahrten für alle Fahrzeuge. Auch das Innere des Erdgeschosses weist viele räumliche Vorteile und eine grosse Flexibilität auf. Die zentralen Anordnungen der Lager im Erdgeschoss und der Garderoben im Zwischengeschoss unter dem Hof sind optimal.

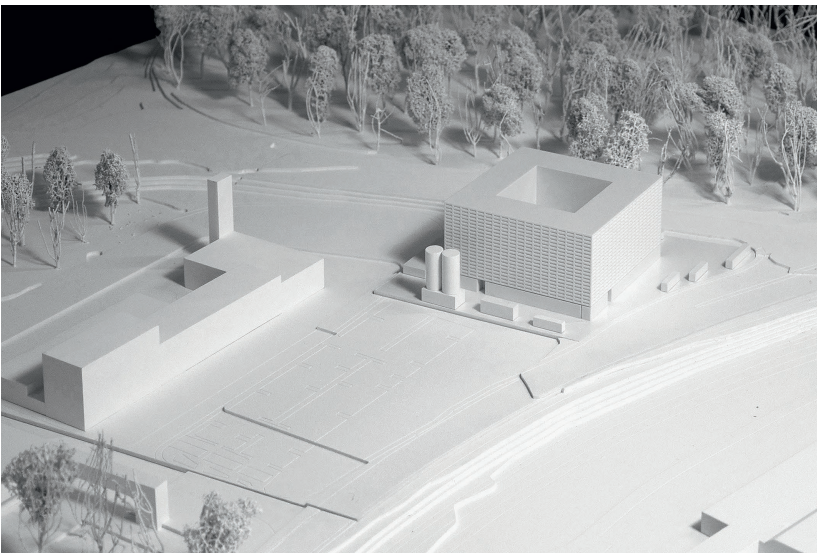
Die Qualität der allseitigen Zufahrten schränkt aber die Bildung guter Eingänge ein. Insbesondere für die Benutzenden der oberen Bürogeschosse fehlt ein angemessener Eingangs- und Empfangsbereich. Auf den Büroetagen ermöglicht die Bautiefe eine gute zweibündige, jedoch keine dreibündige Organisation der Bürolandschaft. Eine flexible Unterteilbarkeit der Bürogeschosse wird zudem durch die tragenden Verbindungswände der Fassaden eingeschränkt.

Der durch die Tragwirkung der Aussenfassaden bedingte Öffnungsgrad ist bezüglich Ausdruck und Gestaltung der Obergeschosse einschränkend und erzeugt introvertierte Innenräume. Die Ausbildung als Tragwerk über alle Obergeschosse sowie das zusätzliche Anhängen der inneren Hoffassaden werfen auch in Bezug auf den bautechnischen Aufwand noch Fragen auf. Eine Beschränkung der Tragwirkung auf ein oder zwei Geschosse hätte die Stützenfreiheit und Flexibilität im Erdgeschoss bewahrt, jedoch eine grössere Freiheit in der Fassadengestaltung und Raumorganisation der Obergeschosse ermöglicht. Der Aufenthalt auf der Terrasse im Innenhof ist durch die strenge Fassadenausbildung ohne möglichen Raumbezug unattraktiv.





Ansicht Bremgartenstrasse



Ansicht Murtenstrasse

Die schematischen Darstellungen lassen nur eine beschränkte Überprüfung des Betriebs zu. Die Zufahrt zum Untergeschoss muss gleichzeitiges Ein- und Ausfahren ermöglichen. Die Verkehrsflächen im Untergeschoss sollten entsprechend dem Verkehrsaufkommen und die Lagerräume entsprechend der geplanten Nutzung angeordnet und dimensioniert werden. Für den Warentransport zwischen Erd- und Untergeschoss wäre mindestens ein Warenlift nötig. Die Innenbereiche des Erdgeschosses hingegen lassen sich sehr flexibel gestalten. Sämtliche Bedürfnisse des Werkhofs an das Erdgeschoss können umgesetzt werden. Die Beziehung der Garderoben im Zwischengeschoss zu den Werkstätten ist gut gelöst.

Das Beladen der Salzsilos sowie die Befüllung der Einsatzfahrzeuge kann ohne grössere Fahrmanöver bewerkstelligt werden. Diverse Konflikte bestehen in der Verkehrsführung. Der Werksverkehr wird direkt über den Zugangsbereich des Gebäudes gelenkt, und die Rangierflächen im Aussenbereich sind sehr knapp. Mit der Anordnung der Salzsilos kann die Betriebssicherheit des Winterdienstes nicht gewährleistet werden.

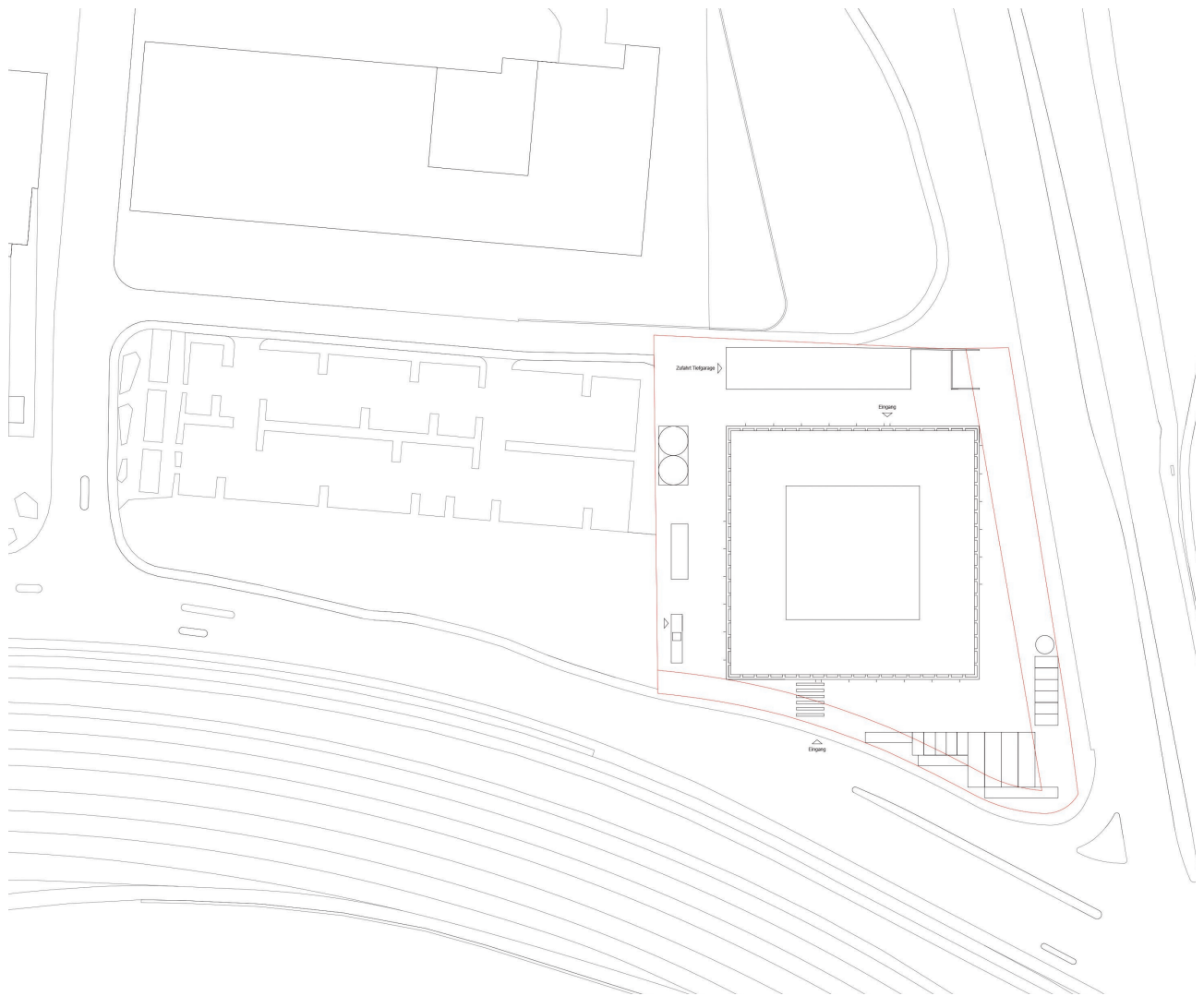
Die prononcierte Ausbildung des Tragwerks ist bezüglich der Vorteile für das Erdgeschoss plausibel. Die am stärksten beanspruchten Bauteile sind im Detail aber nicht erläutert. In Beton sind sie infolge aller bauphysikalischen Anforderungen nur mit hohem Aufwand realisierbar. Die Spannweiten der Decken sollten kleiner sein (Verformungen). In absoluten Zahlen sind Geschossflächen und Gebäudevolumen verhältnismässig hoch. Mit der aufwändigen Fassadenkonstruktion ergeben sich im Vergleich aller berechneten Projekte hohe Gesamtkosten.

Das Gebäudetechnikkonzept ist textlich beschrieben, in den Plänen jedoch nicht ersichtlich. Die Zentralen im 4. Untergeschoss werfen bezüglich Wirtschaftlichkeit Fragen auf. Die Schachanzahl ist sehr minimiert, was einen erhöhten Platzanspruch in der Horizontalverteilung bedeuten würde. Die Erfüllbarkeit von Minergie-P-ECO ist textlich beschrieben, im Projekt jedoch nicht nachvollziehbar umgesetzt.

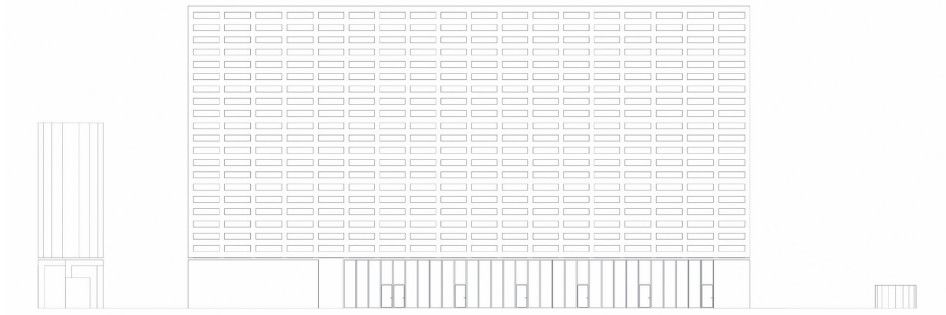
Das Bauvorhaben weist einzelne Brandschutzmängel auf, welche durch planerische Änderungen korrigiert werden könnten. Der Innenhof ist brandschutztechnisch als Atrium auszuführen.

Der Verkehr wird grundsätzlich im Uhrzeigersinn und oberirdisch um das ganze Gebäude herum geführt. Dies führt zu mehreren Konfliktstellen für alle Verkehrsteilnehmenden. In die Untergeschosse führt eine praktikable Rampenschnecke; allerdings ist eine dritte Parkierungsebene für Personenwagen nötig. Die geforderte Anzahl Veloabstellplätze ist im Untergeschoss nicht nachgewiesen, und die Liftanlage dürfte nicht genügend Leistung erbringen. Die Aktivierung der Bundesbaulinie würde das Umfahren des Gebäudes und die Nutzung der östlichen Lastwagenparkierung im Werkhof verunmöglichen.

Das Projekt überzeugt durch eine klare städtebauliche Haltung und die Vorteile eines stützenfreien Erdgeschosses, in welcher die Anforderungen an den Werkhof und an ein ortsprägendes Stadtgebäude vereint werden. Bei der Adressbildung, der räumlichen Differenzierung und der architektonischen Gestaltung bestehen aber einige Mängel, welche durch die Radikalität des Ansatzes nicht wettgemacht werden.



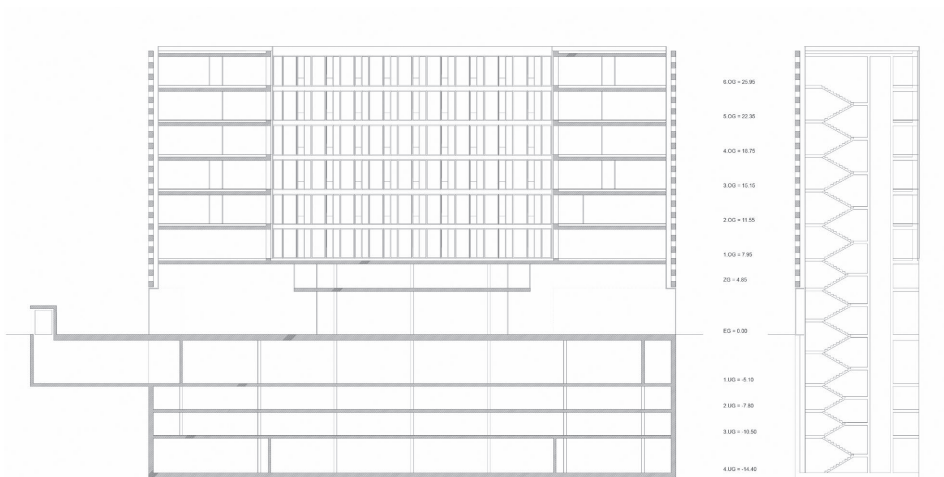
Situation



Südfassade



Ostfassade



Schnitt A-A



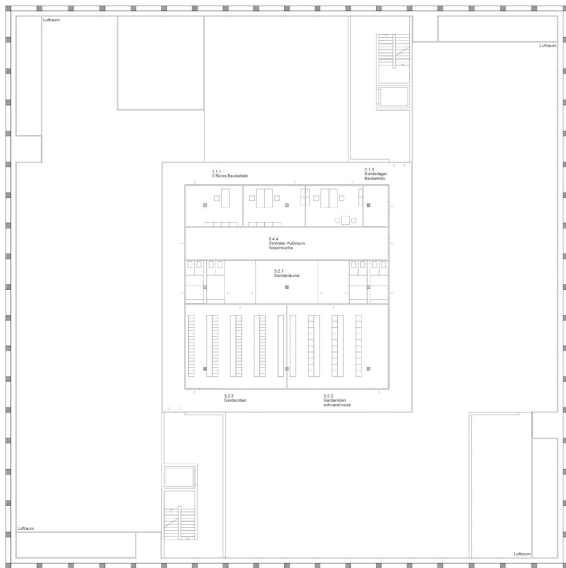




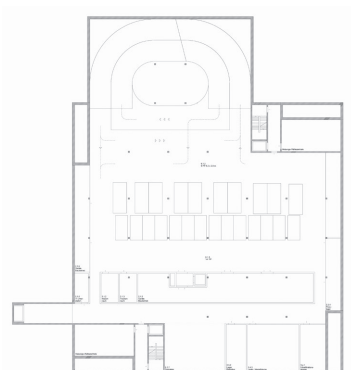
1. Obergeschoss



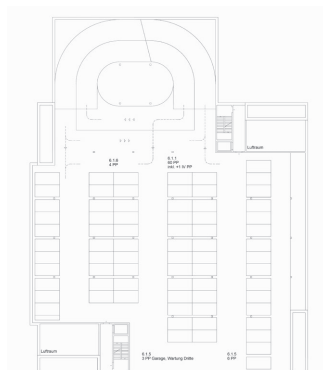
2. Obergeschoss



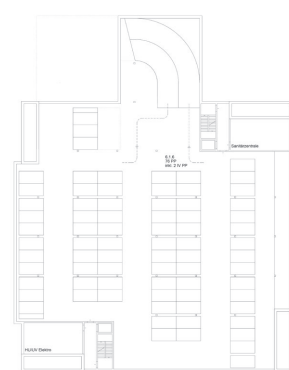
Zwischengeschoss



1. Untergeschoss



2. Untergeschoss



3. Untergeschoss



5. Obergeschoss



6. Obergeschoss



3. Obergeschoss



4. Obergeschoss



4. Untergeschoss

- Decke Regelgeschoss
- Doppelboden 250 mm
- Belag Estrich, geschliffen und imprägniert 50 mm
- Zuluft über Hohlraum
- Fassade Regelgeschosse
- Stahlbetonträger, schwarz pigmentiert 500 mm
- Zwischenraum 500 mm
- Dreifach-Isolierverglasung mit Schiebeelementen
- Alu-Paneel, gedämmt 250 mm
- Dachterrasse
- Betonplatten 50 mm
- Feinkies 30 mm
- Schutzfließ
- Abdichtung
- Wärmedämmung 220 mm
- Dampfsperre
- Stahlbeton 250 mm
- Decke Zwischengeschoss
- Estrich geschliffen 50 mm
- Trittschalldämmung 2 mm
- Stahlbeton 250 mm
- Fassade Einstellhalle
- Schiebefalltor, automatisch
- Bodenaufbau Aussen
- Deckschicht
- Walzasphalt, 2% Gefälle
- HMT (Tragschicht)
- Planiekies / Kieskoffer
- Vliesmatte
- Boden Einstellhalle
- Hartbetonbelag 30 mm
- Bodenplatte Stahlbeton 450 mm
- Wärmedämmung 150 mm
- Wand UG
- Perimeterdämmung / Schutzbahn
- Abdichtung
- Stahlbeton 500 mm
- Boden
- Stahlbeton 500 mm
- Magerbeton 100 mm



Fassadenschnitt



Bürogeschoss

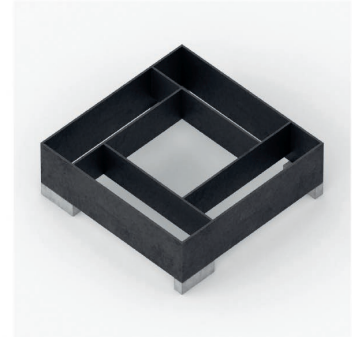
# Projekt Momentum (1. Stufe)



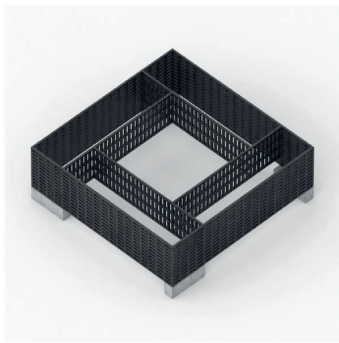
Auflager



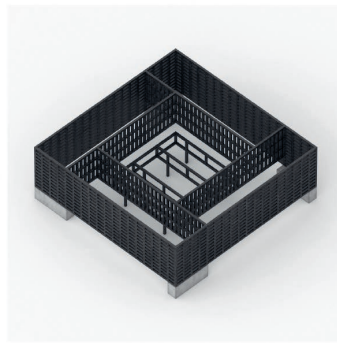
Träger



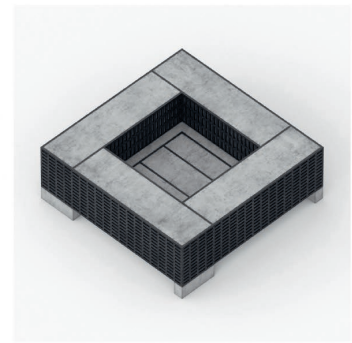
Reciprocal Frame



Perforation

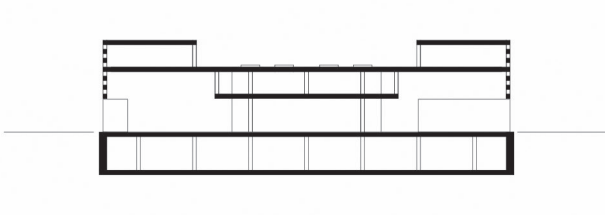
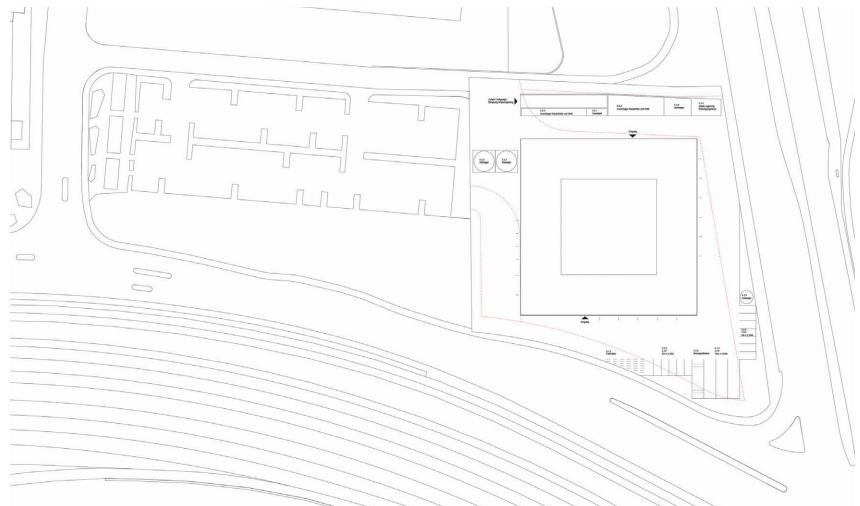


Vierendeel

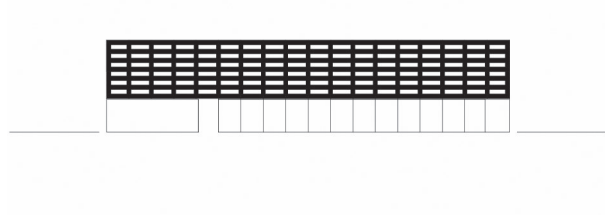


Platten

Schema



Schnitt (nur Werkhof)



Fassade (nur Werkhof)







# WEITERE PROJEKTE

## Erster Wertungsrundgang

Spirou	Team Jonas Fritschi Architektur + Städtebau, Bern
Werkforst	Team Sollberger Bögli Architekten AG, Biel
«Very Welcome»	Team Architekturbüro Vesely, Adliswil
Sprung in die Stadt	Team atelier ww Architekten, Zürich
ForsThAusBern	Team ATP kfp Architekten und Ingenieure AG, Zürich
BLOG	Team GLS Architekten AG, Biel
'T-Rex'	Team marchwell Valentino Marchisella Architekten AG ETH SIA, Zürich
PANORAMA	Team Fröhlich Architektur AG, Pfäffikon
Sunshine	Team Bühler Architekten AG, Thun
SILHOUETTE	Team Daniel Hoffmann Architekt & Jan Meier Architekt, Zürich
Pi	Team Schneider Studer Primas GmbH, Zürich
Forsthuus	Team WALDRAP dipl. arch. eth. udk., Zürich



## Projekt Spirou

### Jonas Fritschi Architektur + Städtebau

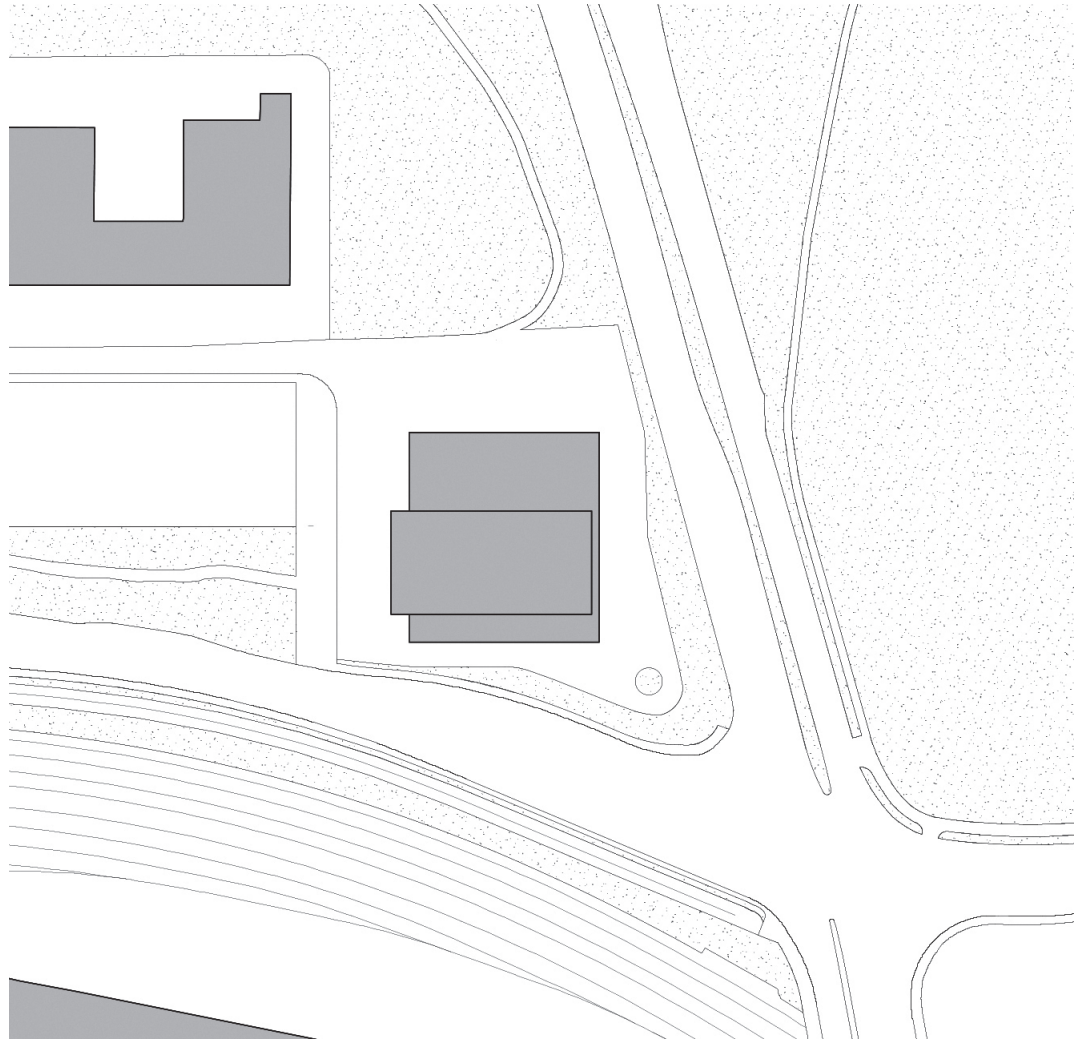
#### Architektur

Jonas Fritschi Architektur + Städtebau  
Weyermannsstrasse 28, 3008 Bern

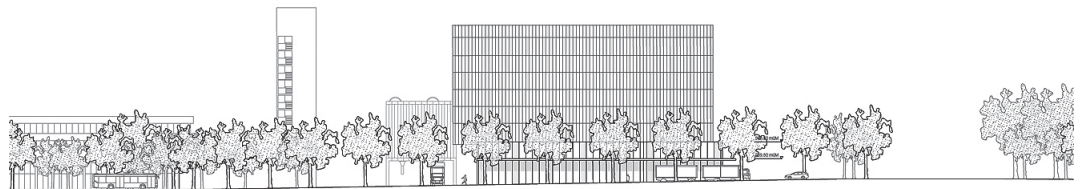
#### Mitarbeit:

Jonas Fritschi, Oliver Spang,  
Roberto Leuenberger

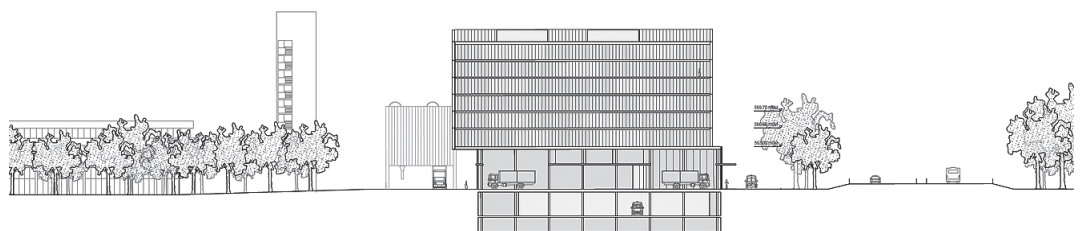




Situation



Südfassade



Schnitt





## Projekt Werkforst

### Sollberger Bögli Architekten AG

#### **Architektur**

Sollberger Bögli Architekten AG  
Mattenstrasse 108, 2503 Biel

#### Mitarbeit:

Ivo Sollberger, Lukas Bögli, Patrick Wüthrich,  
Ljubinka Okolic, Raphaël Crettenand

#### **Landschaftsarchitektur**

bbz bern gmbh  
Wasserwerkstrasse 20, 3011 Bern

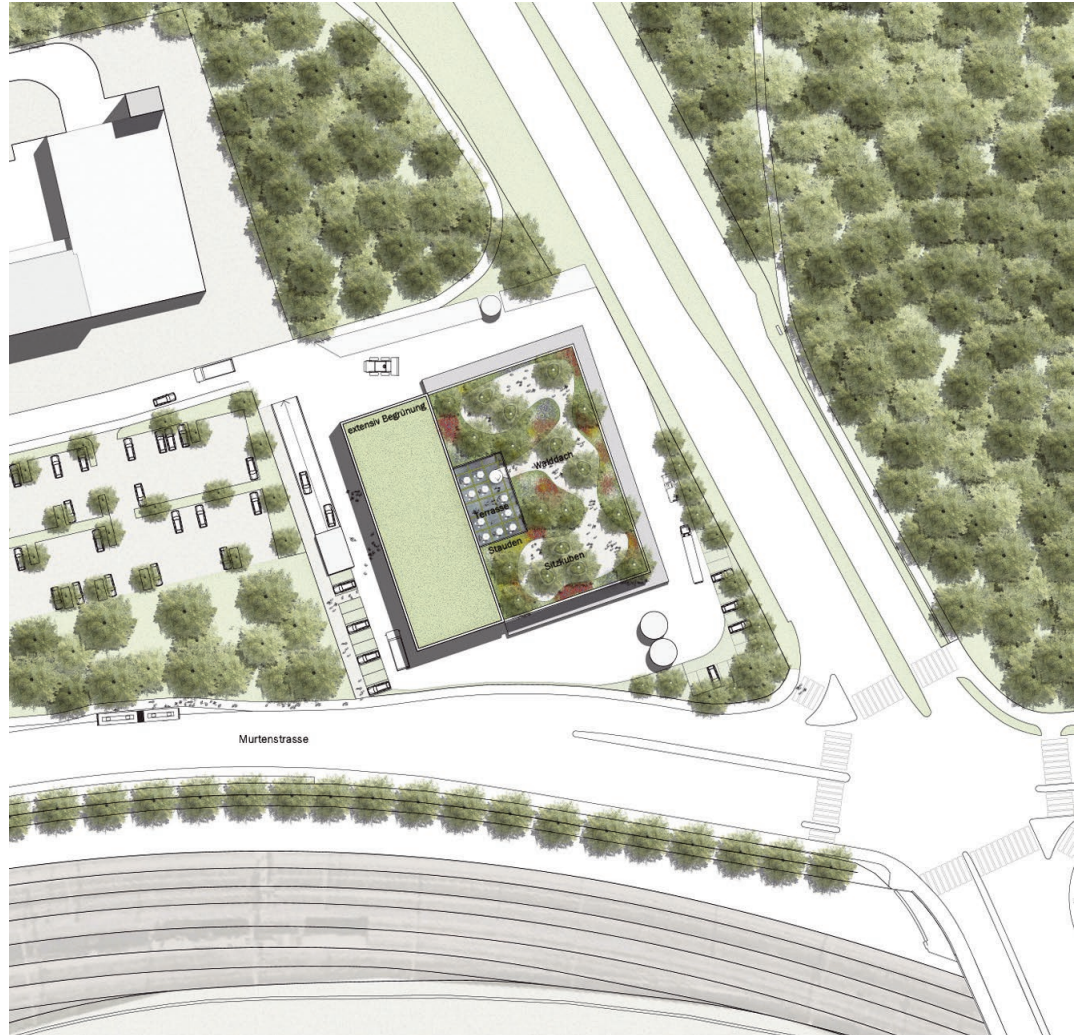
#### **Bauingenieurwesen**

Mantegani & Wyseier  
Philippe Mantegani  
E. Schülerstrasse 5, 2500 Biel

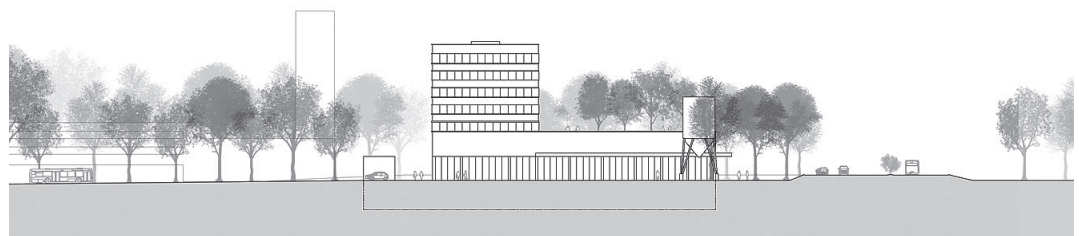
#### **Gebäudetechnik HLKSE**

Gruner Roschi AG  
Sägestrasse 73, 3098 Köniz

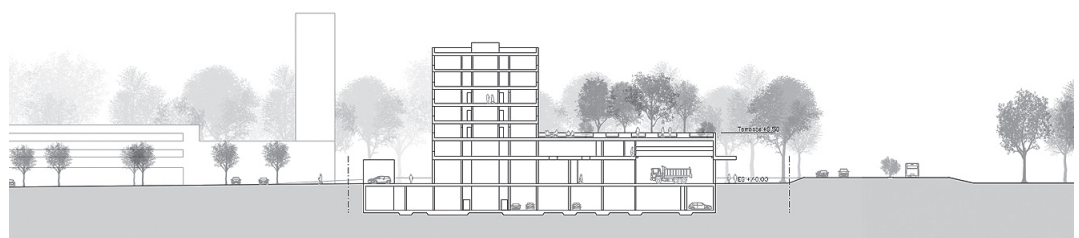




Situation



Südfassade



Schnitt





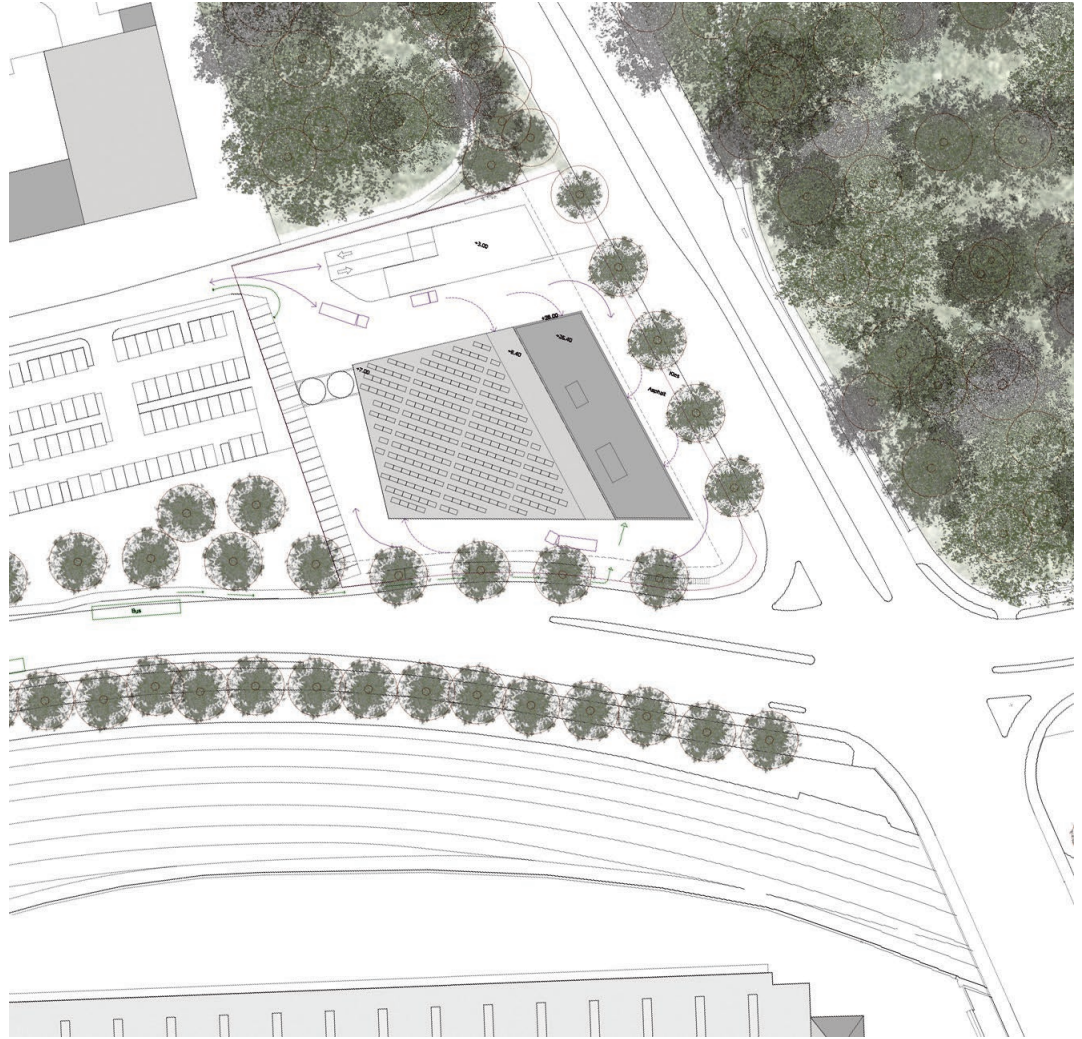
## **Projekt «Very Welcome»**

### Architekturbüro Vesely

#### **Architektur**

Architekturbüro Vesely  
Soodstrasse 31a, 8134 Adliswil

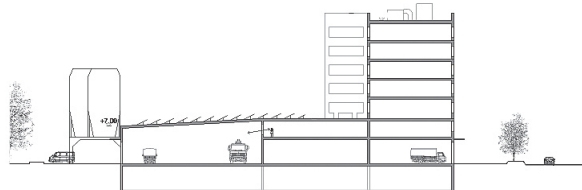
Mitarbeit:  
Roman Vesely



Situation



Südfassade



Schnitt





## Projekt Sprung in die Stadt

atelier ww Architekten SIA AG

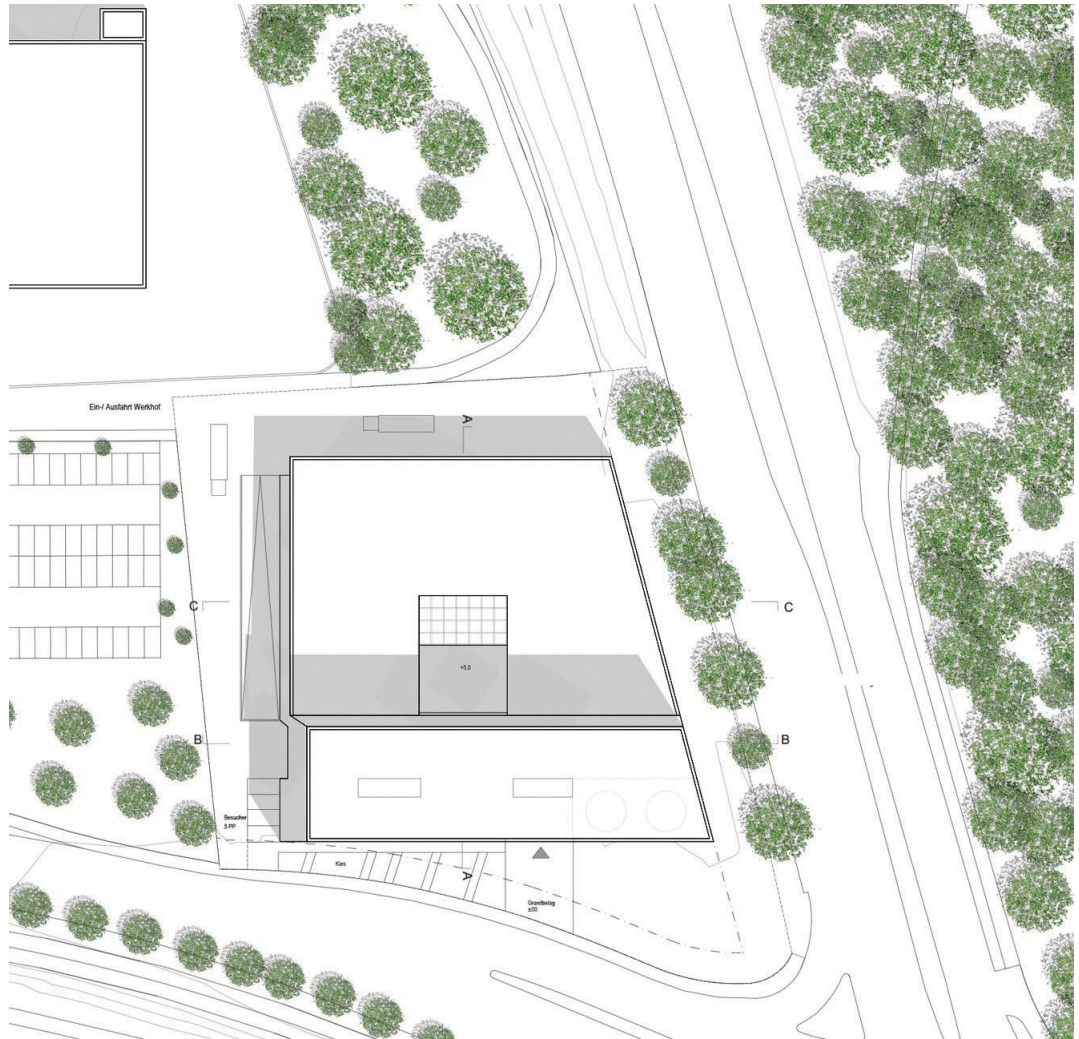
### Architektur

atelier ww Architekten SIA AG  
Asylstrasse 108, 8032 Zürich

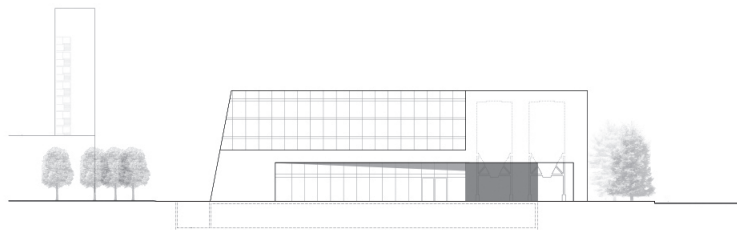
### Mitarbeit:

Walter Wäschle, Michael Frey,  
Jan Busch, Regula Blatter,  
Yuliya Schlegel, Cédric Steiger

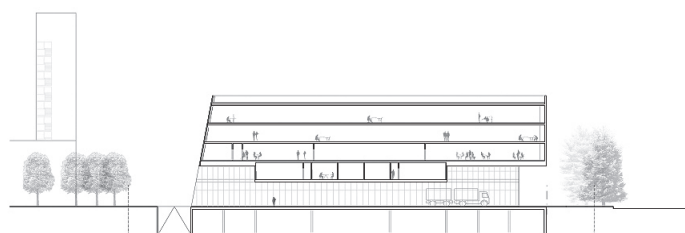




Situation



Südfassade



Schnitt



## Projekt ForsThAusBern

### ATP kfp Architekten und Ingenieure AG

#### Architektur

ATP kfp Architekten und Ingenieure AG  
Vorhaldenstrasse 10, 8049 Zürich

#### Mitarbeit:

Corinne Bader, Matthias Wehrle,  
Alfred Wegmann

#### Bauingenieurwesen

ATP kfp Architekten und Ingenieure AG  
Lars Keim, Sofia Kousidi  
Vorhaldenstrasse 10, 8049 Zürich

#### Gebäudetechnik HLKSE

ATP kfp Architekten und Ingenieure AG  
Flavio Loggia  
Vorhaldenstrasse 10, 8049 Zürich

#### Mobility

TEAMverkehr.zug ag  
Guido Gisler, Valerie Kappeler  
Zugerstrasse 45, 6330 Cham

#### Holz- und Silobau

Blumer-Lehmann GmbH  
Jakob Frischknecht  
Erlenhof, 9200 Gossau

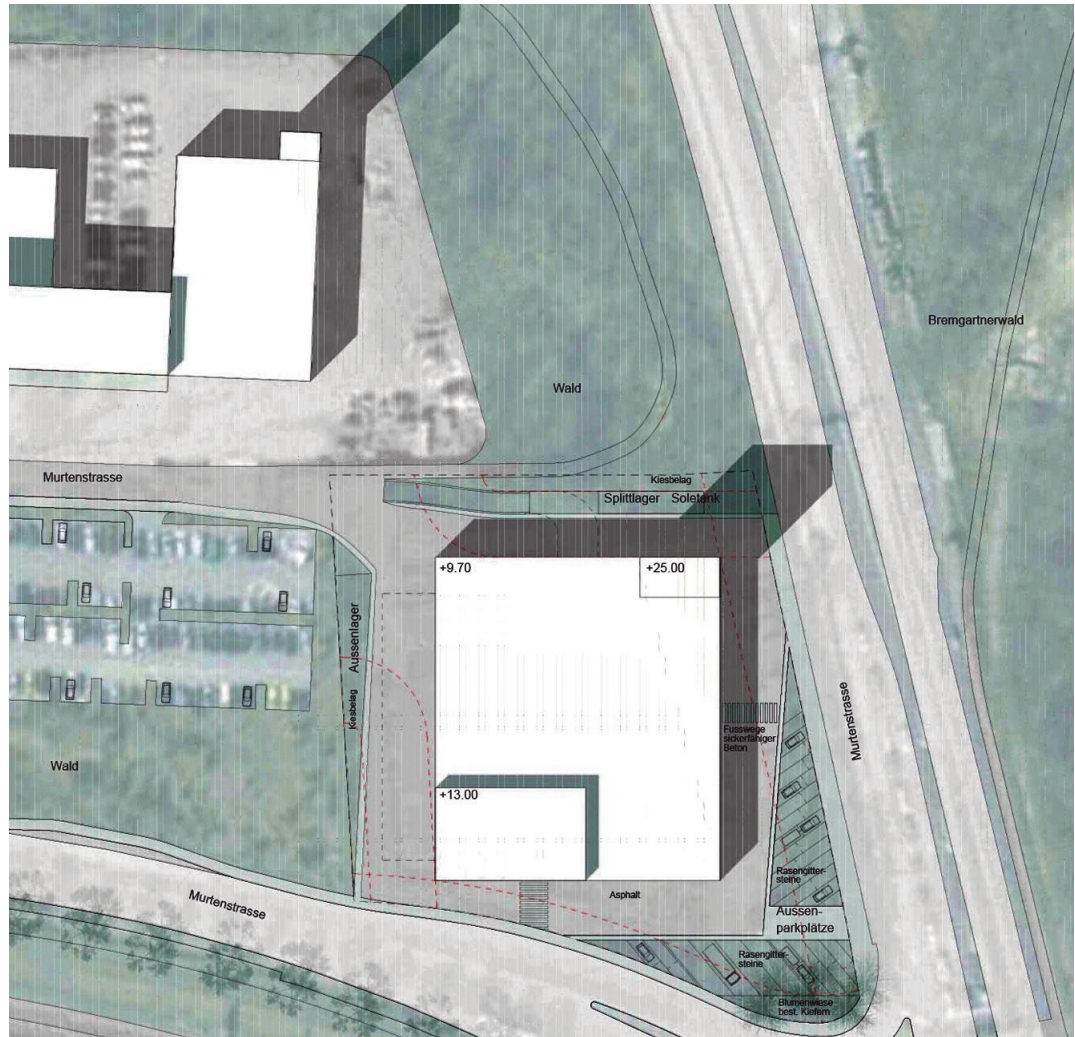
#### Visualisierung

Nightnurse images GmbH  
Tamara Prader  
Schweighofstrasse 409, 8055 Zürich

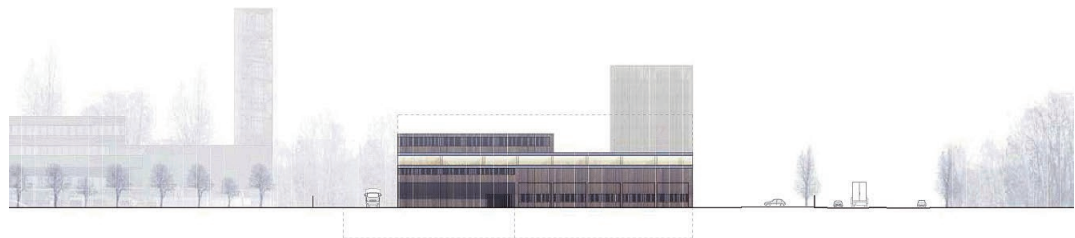
#### Modellbau

K-Atelier  
Thomas Kubli  
Wehntalerstrasse 381, 8046 Zürich





Situation



Südfassade



Schnitt



# Projekt **BLOG**

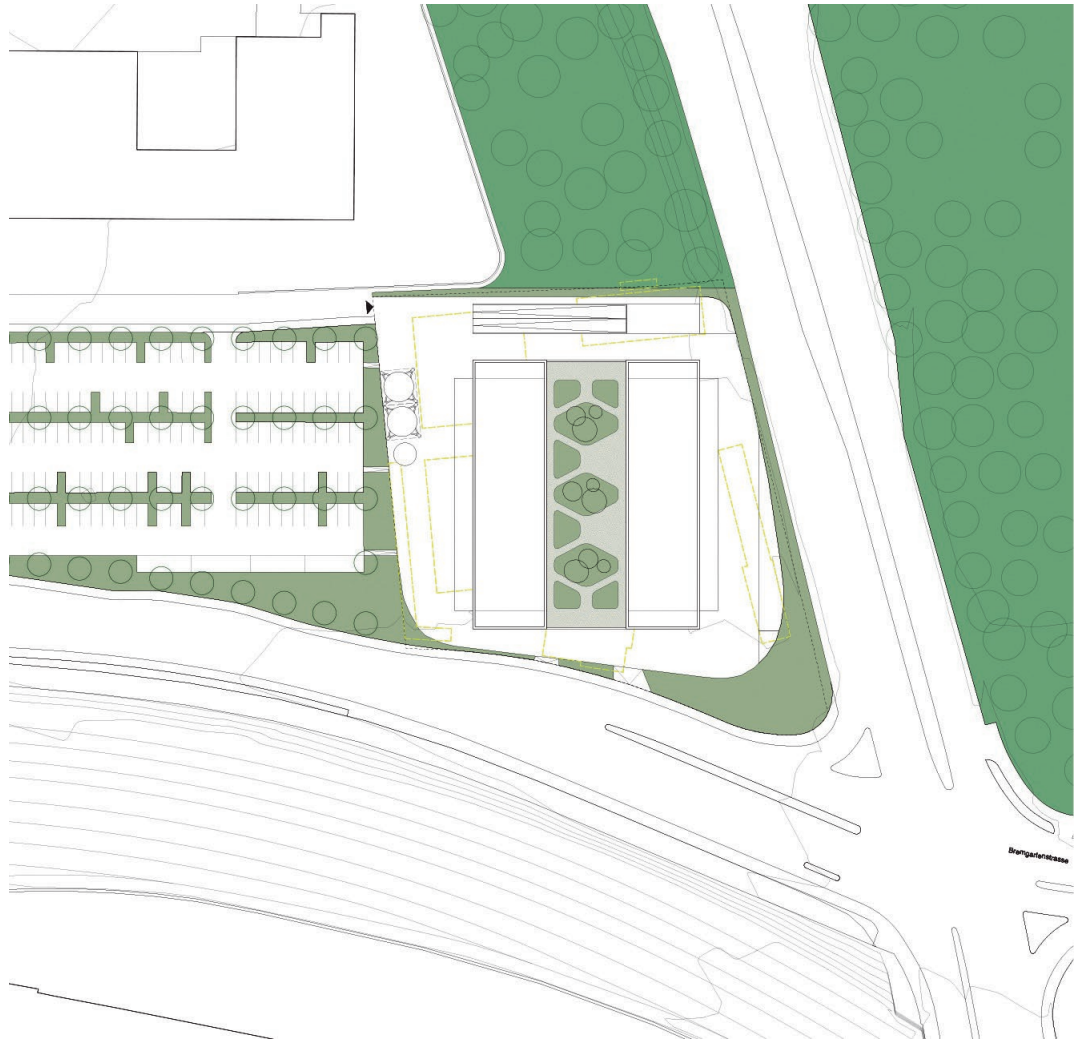
## GLS Architekten AG

### **Architektur**

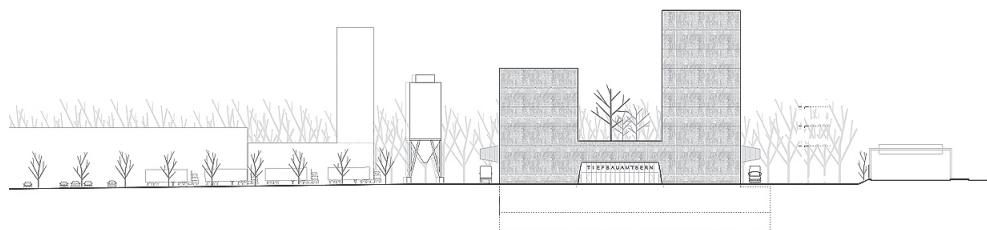
GLS Architekten AG  
Zentralstrasse 115, 2501 Biel

Mitarbeit:  
Nik Liechti, Almir Hodzic





Situation



Südfassade



Schnitt



## Projekt 'T-Rex'

marchwell Valentino Marchisella Architekten AG

### Architektur

marchwell Valentino Marchisella  
Architekten AG ETH SIA  
Hohlstrasse 201, 8004 Zürich

### Mitarbeit:

Valentino Marchisella, Koray Akdag,  
Guillermo Farinos, Yves Siegrist,  
Leonie Müller

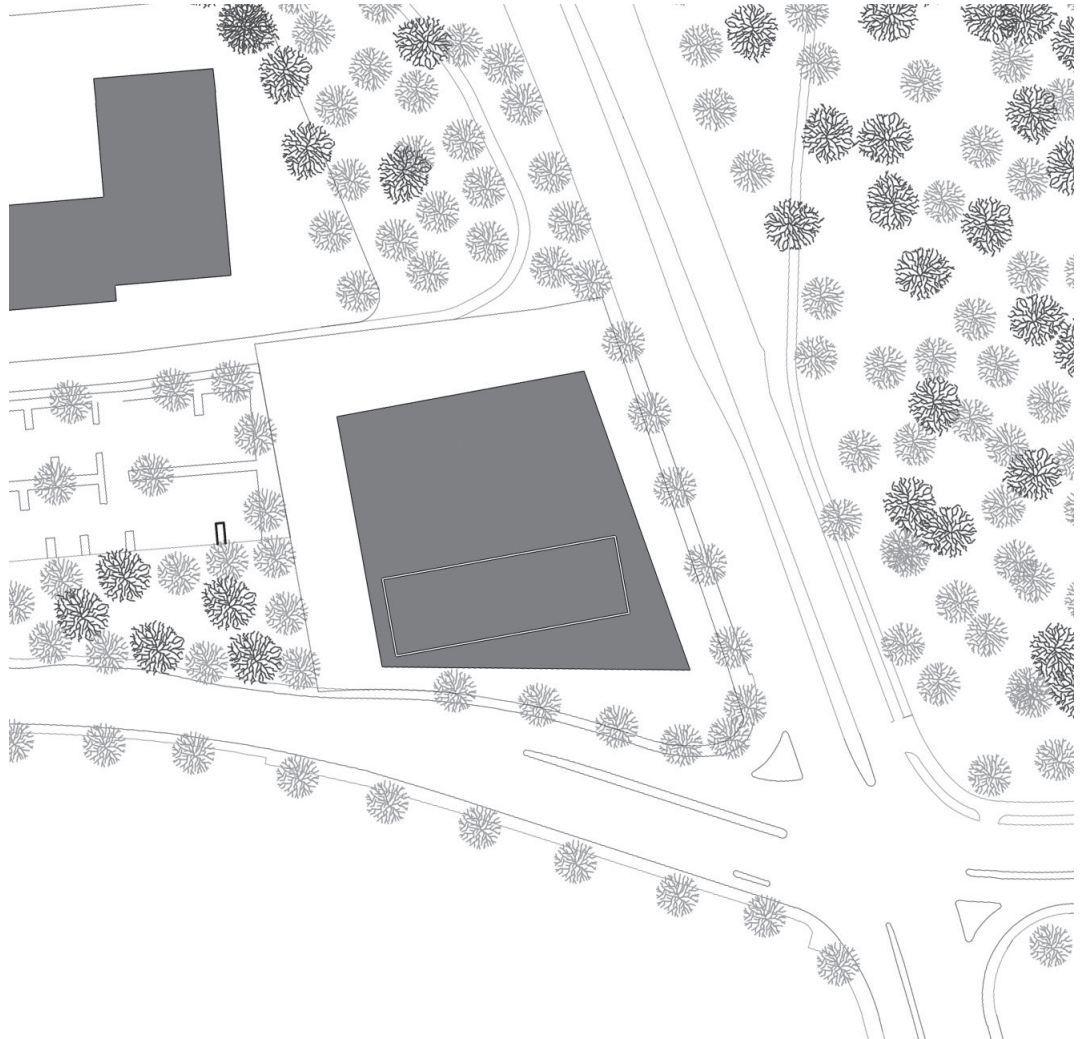
### Bauingenieurwesen

Walt + Galmarini AG  
Stéphane Braune  
Drahtzugstrasse 18, 8008 Zürich

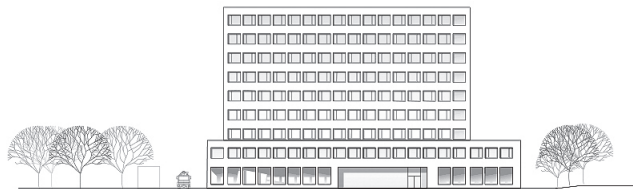
### Verkehrsplanung / Energieberatung

B + S AG  
Stephan Beutler, Bernhard Wenger  
Weltpoststrasse 5, 3000 Bern 15

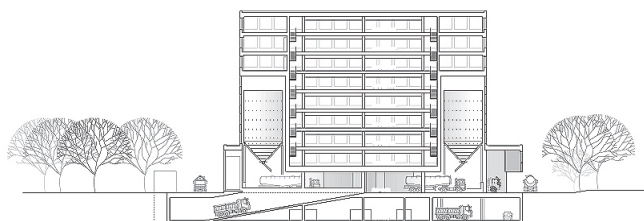




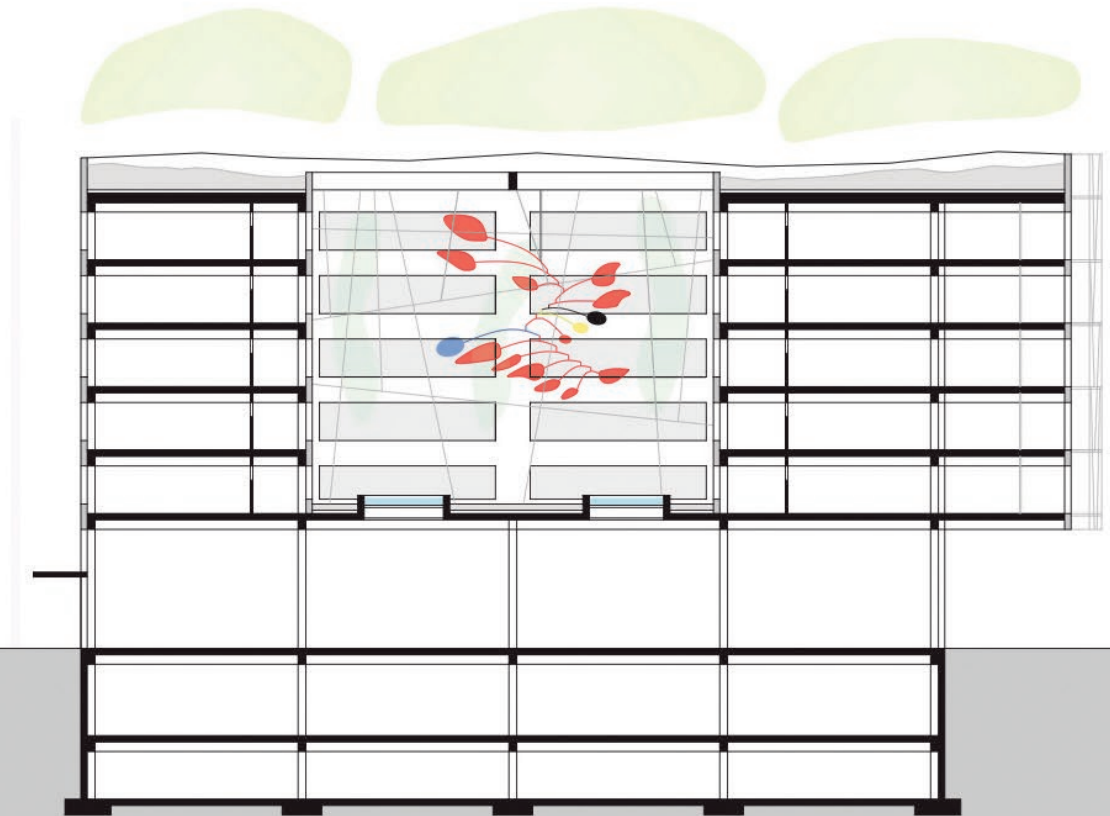
Situation



Südfassade



Schnitt



## Projekt PANORAMA

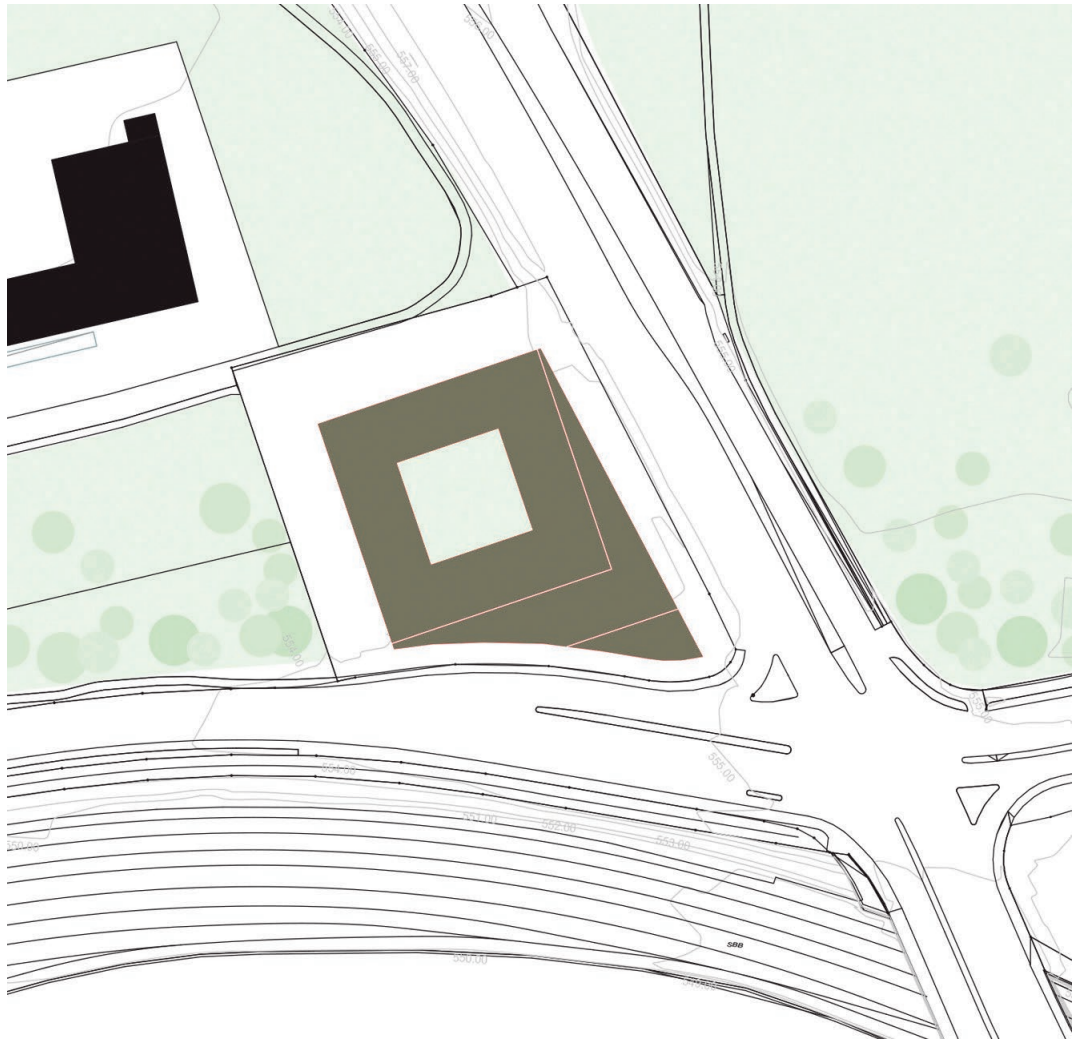
Fröhlich Architektur AG

### Architektur

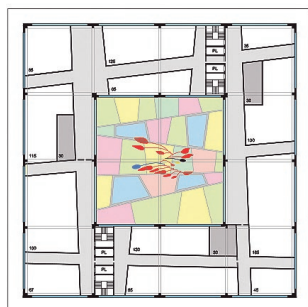
Fröhlich Architektur AG  
Schindellegistrasse 36, 8808 Pfäffikon

Mitarbeit:  
Mathias Fröhlich, Gianpiero Melchiori





Situation



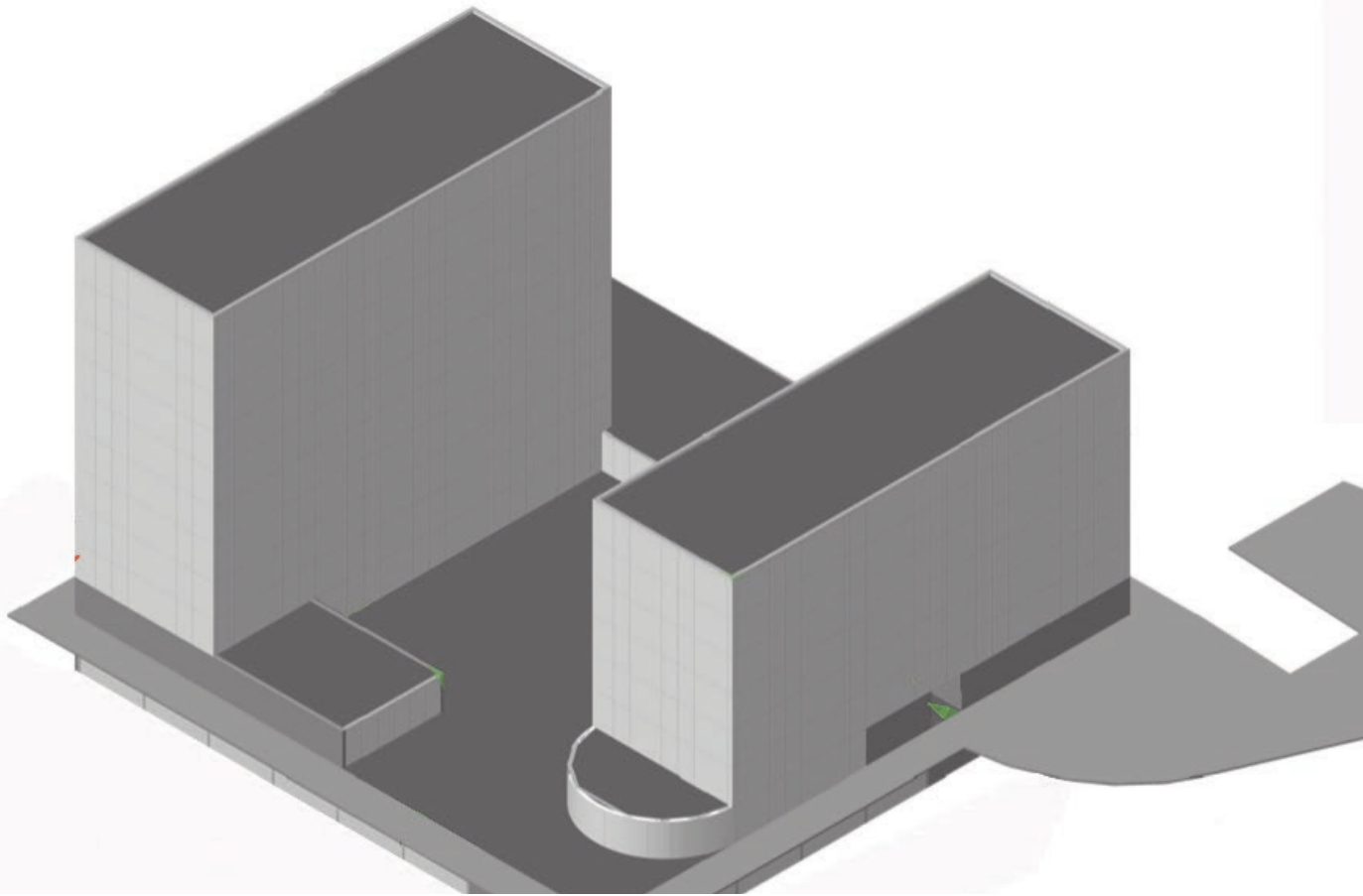
1.-5. Obergeschoss



Südfassade



Ostfassade



## Projekt Sunshine

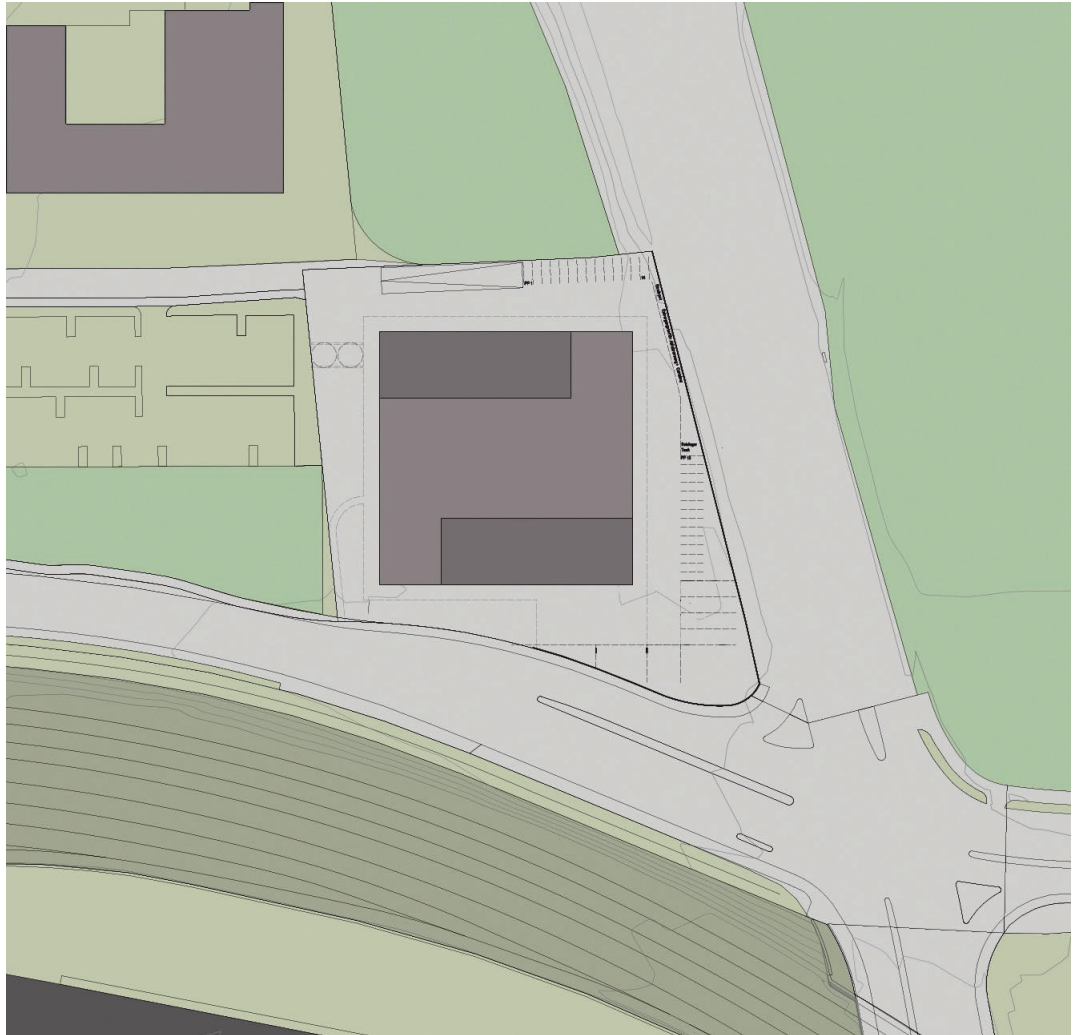
bühler architekten ag thun

### Architektur

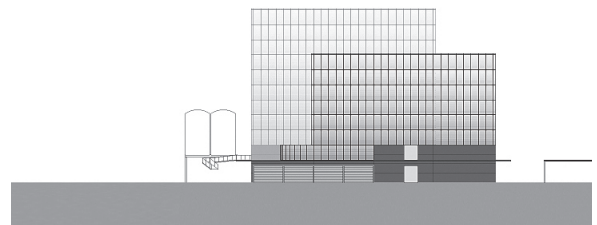
bühler architekten ag thun  
Uttigenstrasse 49, 3600 Thun

### Mitarbeit:

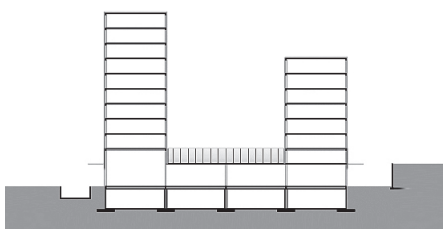
Adrian Bühler, Jürg Schüpbach,  
Philipp Schneiter, Florina Holzer



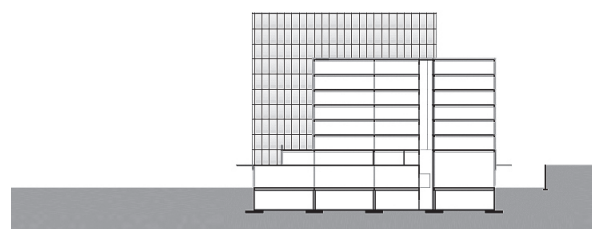
Situation



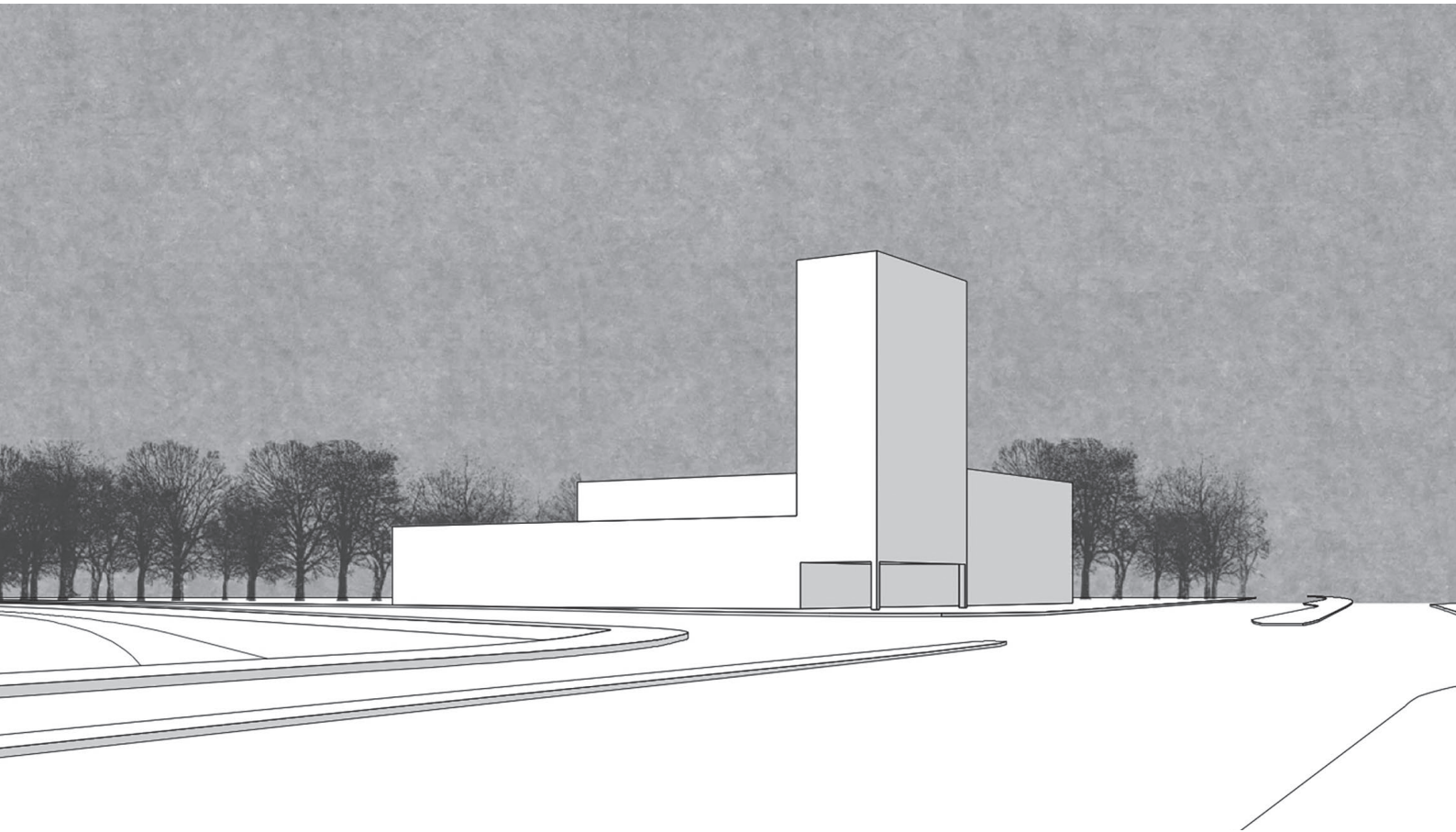
Südfassade



Schnitt 2



Schnitt 1



## Projekt **SILHOUETTE**

Daniel Hoffmann Architekt & Jan Meier Architekt

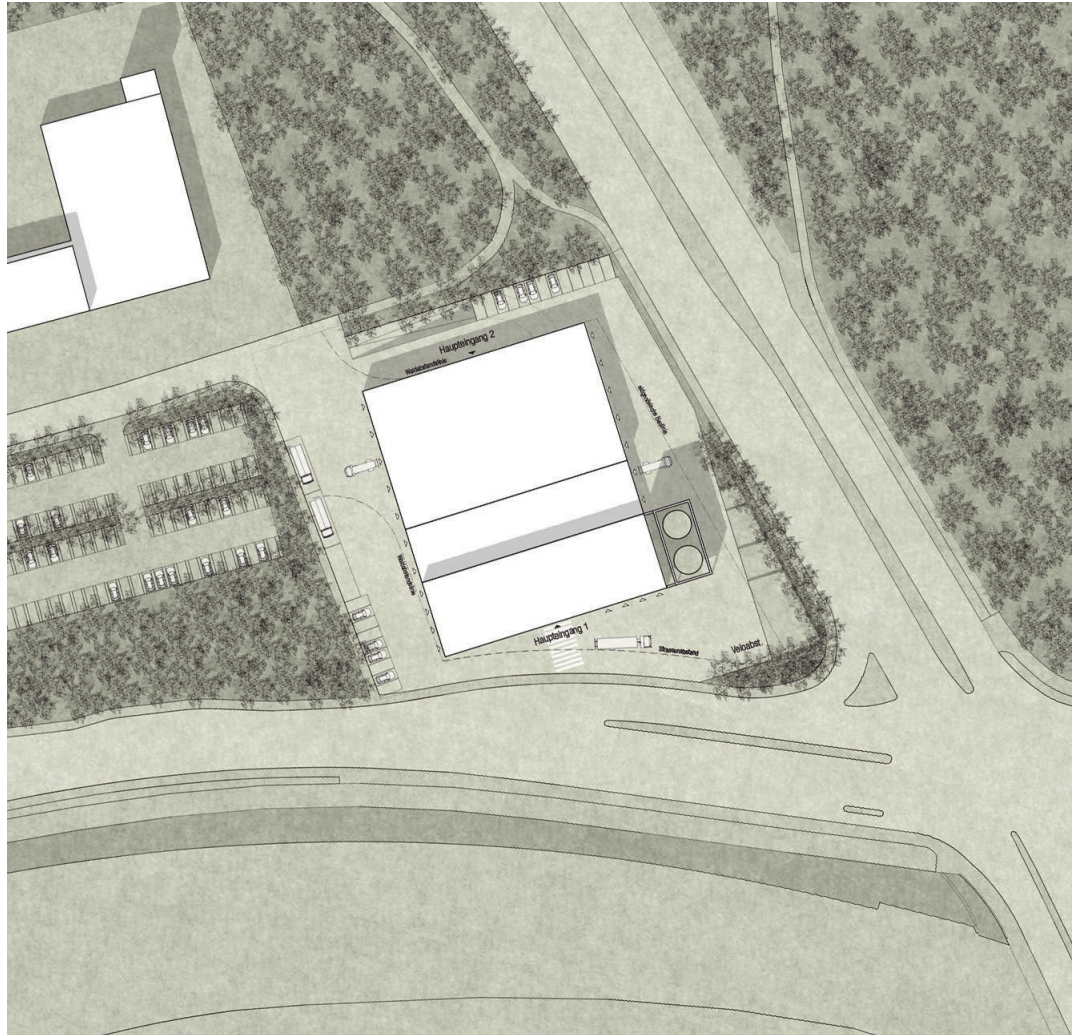
### **Architektur**

Arbeitsgemeinschaft  
Daniel Hoffmann Architekt & Jan Meier Architekt  
Limmatstrasse 73, 8005 Zürich

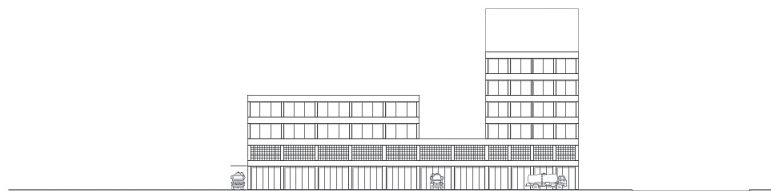
### Mitarbeit:

Daniel Hoffmann, Jan Meier

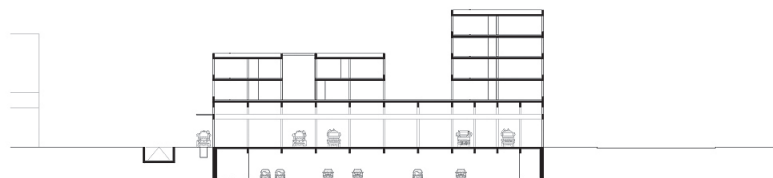




Situation



Südfassade



Schnitt



## Projekt Pi

### Schneider Studer Primas GmbH

#### Architektur

Schneider Studer Primas GmbH  
Pfungstweidstrasse 6, 8005 Zürich

#### Mitarbeit:

Franziska Schneider, Jens Studer, Urs Primas,  
Sarah Birchler, Liliana Miguel

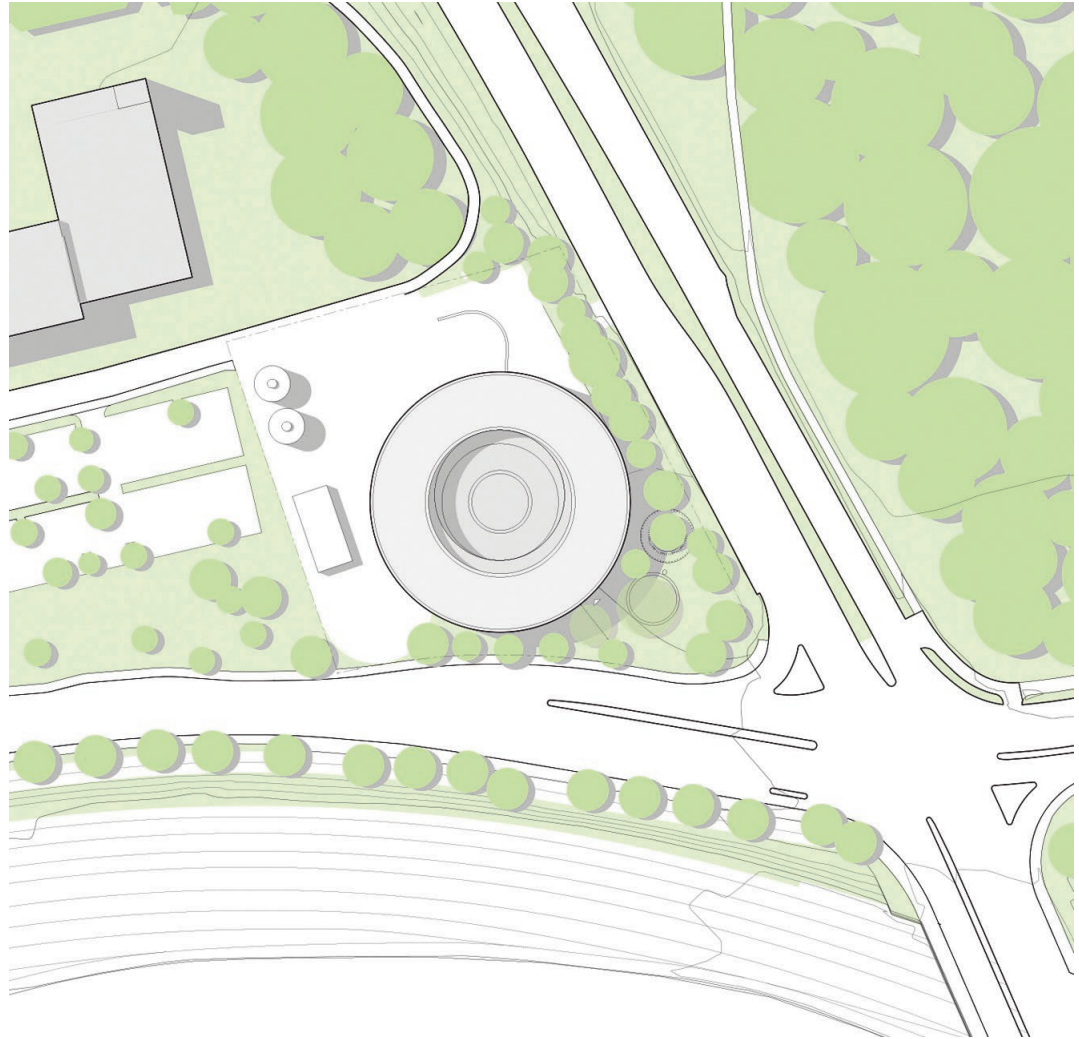
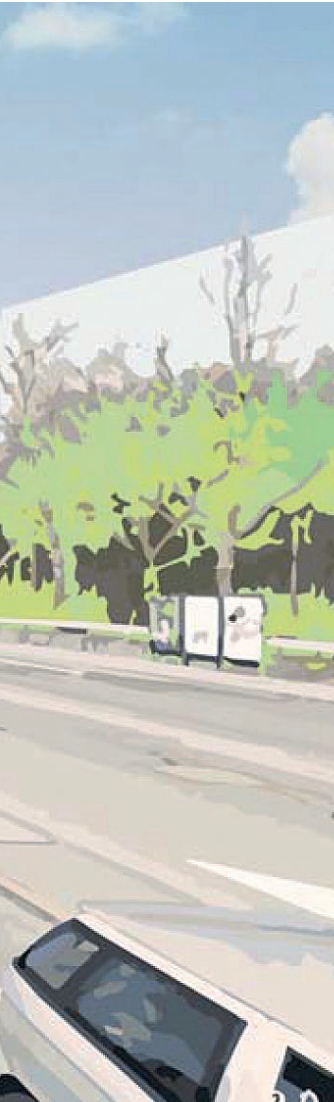
#### Landschaftsarchitektur

Lorenz Eugster Architektur und Städtebau  
Lorenz Eugster  
Hardstrasse 81, 8004 Zürich

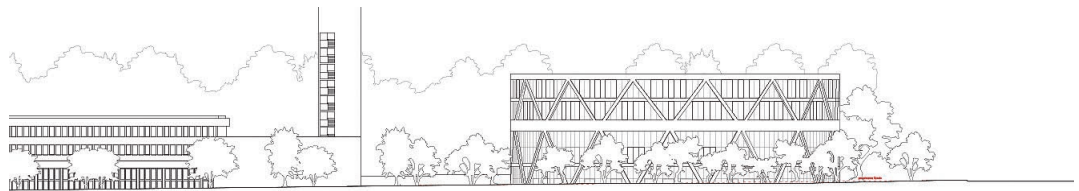
#### Bauingenieurwesen

Schnetzer Puskas Ingenieure AG  
Stefan Bänziger  
Zweierstrasse 100, 8003 Zürich

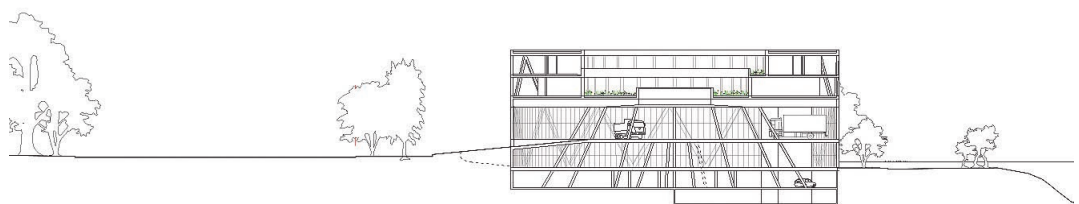




Situation



Südfassade



Schnitt



## Projekt Forsthuus

WALDRAP dipl. arch. eth. udk.

### Architektur

WALDRAP dipl. arch. eth. udk.  
Bernerstrasse Nord 180, 8064 Zürich

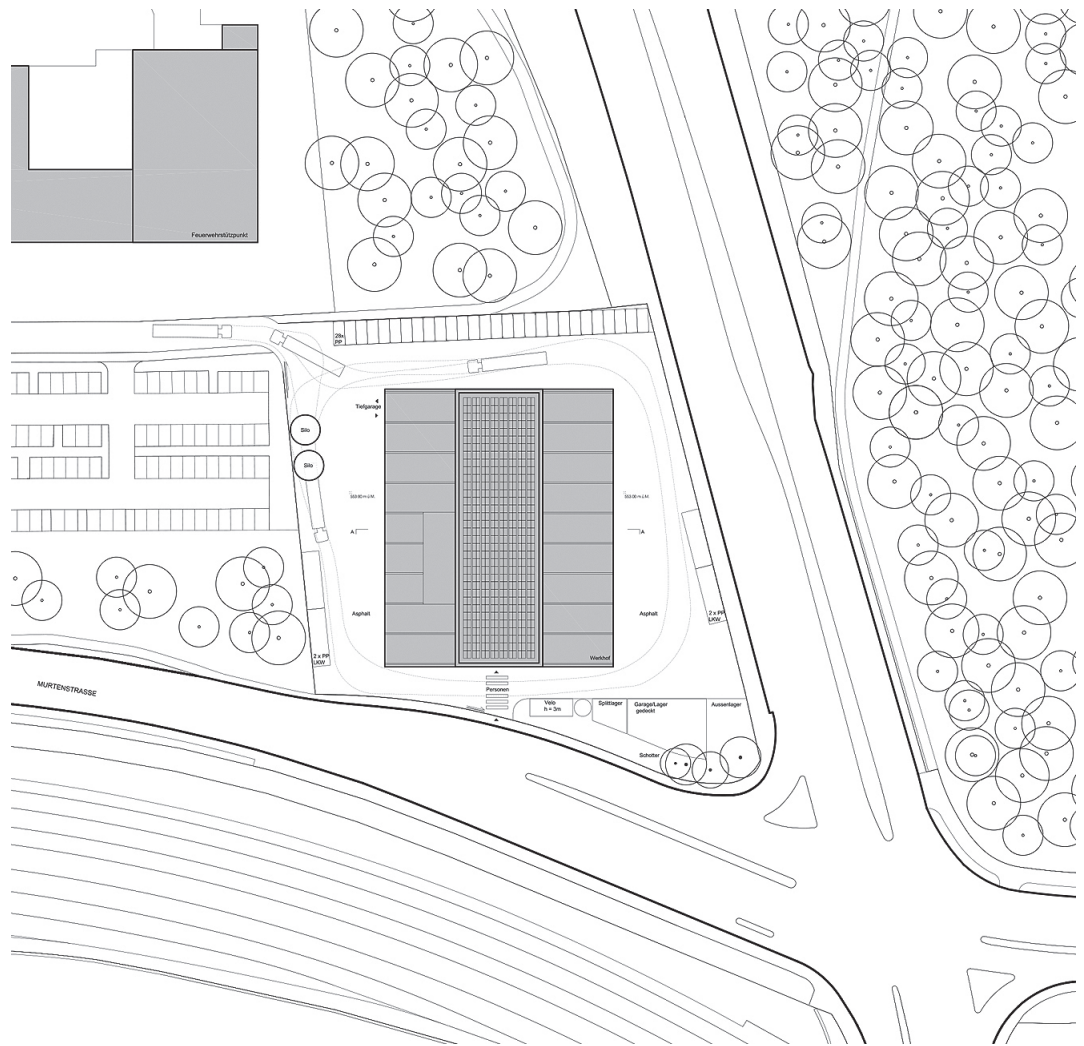
### Mitarbeit:

Renate Walter, Sebastian F. Lippok

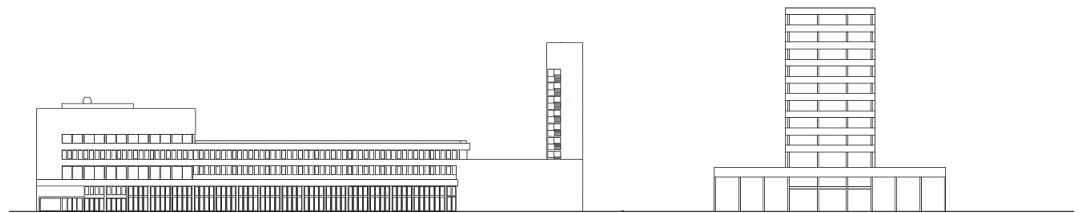
### Bauingenieurwesen

Gruner + Wepf Ingenieure AG, Zürich  
Ivan Jovanic  
Thurgauerstrasse 56, 8050 Zürich





Situation



Südfassade



Schnitt

**Impressum Ausgabe April 2016**

Herausgeberin/ Bezugsquelle: Hochbau Stadt Bern,  
Bundesgasse 33, 3011 Bern  
Konzept: Bloom Identity GmbH, Bern  
Layout: Conex Architekten, Bern  
Druck: Ast & Fischer AG, Bern  
Auflage: 300 Exemplare

**Kontakt**

Hochbau Stadt Bern  
Bundesgasse 33  
3011 Bern  
T +41 (0)31 321 66 11



