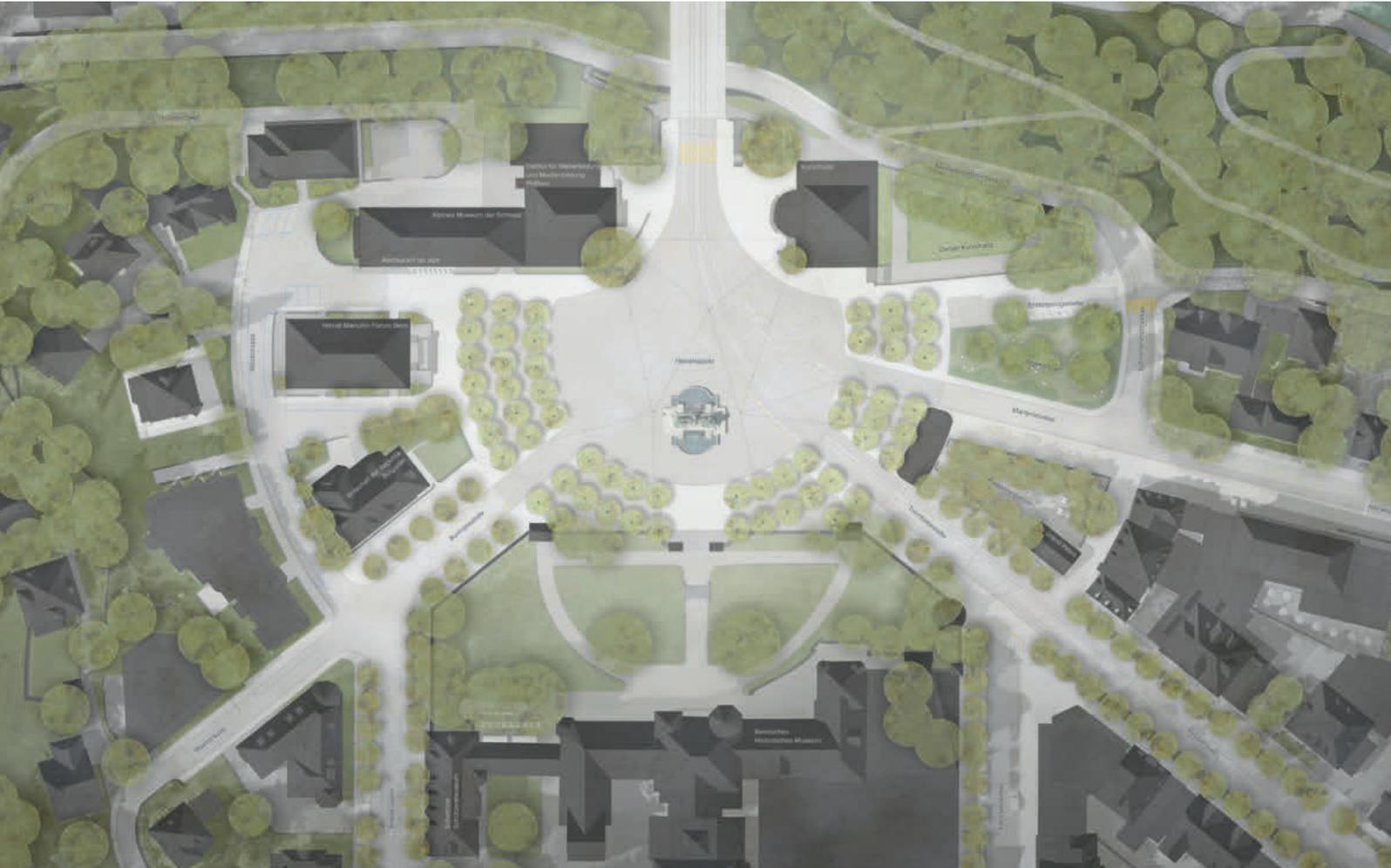




Helvetiaplatz Bern, Umgestaltung

Einstufiger Projektwettbewerb für Planerteams im offenen Verfahren
Bericht des Preisgerichts, Mai 2019



UM GESTALTUNG HELVETIA PLATZ

INHALT

Aufgabe	5
Einleitung	7
Programm	9
Termine	11
Jurierung	13
Preisgericht	15
Vorprüfung	17
Beurteilung	18
Empfehlung und Würdigung	19
Genehmigung	21
Rangierung prämierte Projekte	23
Projekte	25
Weitere Projekte	87
Impressum	116

AUF GABE BE

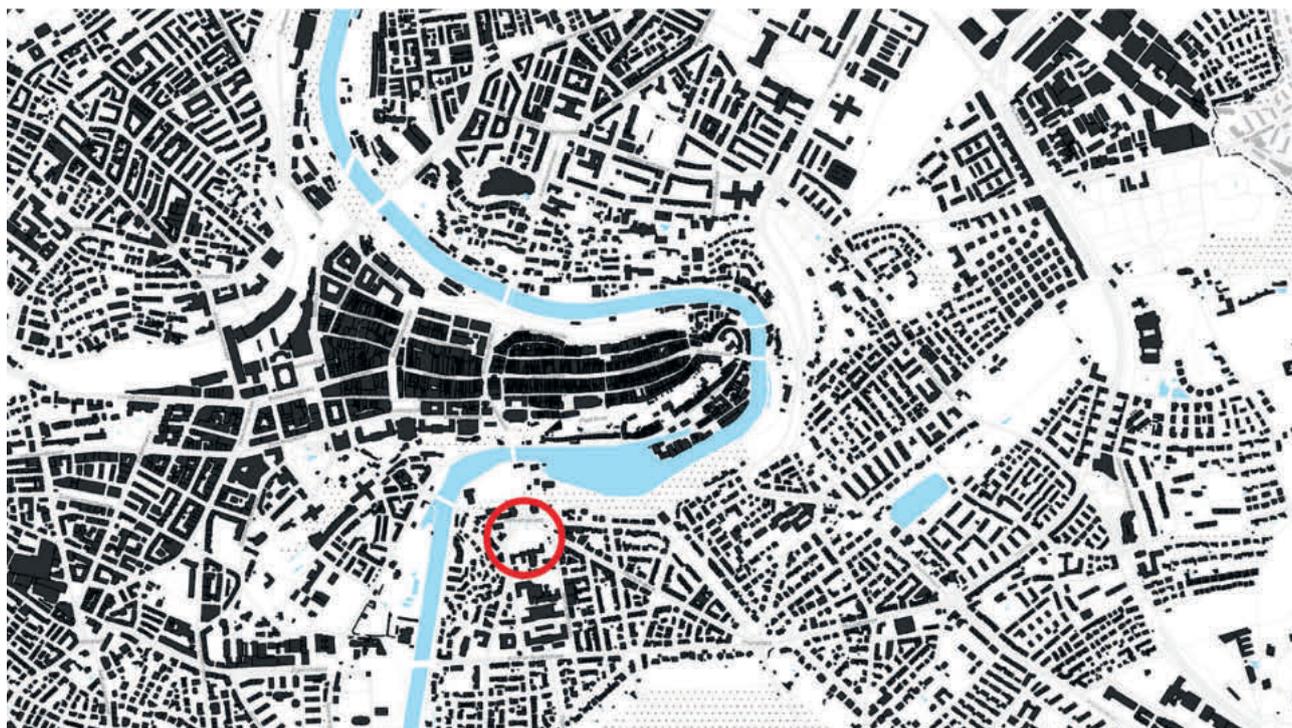
EINLEITUNG

Der Helvetiaplatz ist heute stark vom Verkehr geprägt. Im Zuge einer Umgestaltung soll er zu einem attraktiven Aufenthaltsort und damit zu einem würdigen Auftakt zum Kirchenfeldquartier und dessen Museen werden. Um dafür eine überzeugende Lösung zu finden, hat Hochbau Stadt Bern im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern einen anonymen, einstufigen Projektwettbewerb für Planungsteams im offenen Verfahren durchgeführt.

Während der insgesamt dreitägigen Jurierung, welche die Stadt Bern öffentlich durchgeführt hat, wurden 20 Eingaben beurteilt. Interessierte Personen und Medienschaffende konnten die Diskussionen des Preisgerichts mitverfolgen und so Einblick in den Beurteilungsprozess gewinnen.

Der Helvetiaplatz wurde Ende des 19. Jahrhunderts als repräsentative Platzanlage und als Auftakt zum Kirchenfeldquartier erbaut. Zusammen mit den angrenzenden öffentlichen Einrichtungen bildet er eine Visitenkarte der Stadt Bern. Für den öffentlichen und privaten Verkehr ist er ein wichtiger Knoten. Bereits seit längerem besteht der Wunsch nach einem Begegnungsplatz in Verbindung mit den Museen im Kirchenfeldquartier.

Gesucht wurden Projektvorschläge, die einen eigenständigen, attraktiven Platz anbieten – einen Platz zudem, der unverwechselbare Qualitäten aufweist und als Auftakt zum zukünftigen Museumsquartier funktional und gestalterisch überzeugt.



PROGRAMM

Hochbau Stadt Bern führte im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern einen anonymen, einstufigen Projektwettbewerb für Planungsteams im offenen Verfahren durch. Die Jurierung war öffentlich.

Es stand eine Preissumme von CHF 180 000.00 (exkl. MwSt.) für vier bis acht Preise, Ankäufe und feste Entschädigungen zur Verfügung.

Der Bearbeitungsperimeter für den Wettbewerb umfasste den öffentlichen Raum beim südlichen Brückenkopf der Kirchenfeldbrücke, welcher den Eingang zum Kirchenfeld- und Museumsquartier bildet.

Die Wettbewerbsaufgabe umfasste die Ausarbeitung eines Gesamtkonzepts für die Umgestaltung des Helvetiaplatzes zu einem attraktiven Ankunfts- und Aufenthaltsort für die Quartierbevölkerung und die zahlreichen Besucherinnen und Besucher. Seine Funktion als «Foyer» zum Museumsquartier mit vielschichtigen Nutzungen und unterschiedlichen Aufenthaltsqualitäten war im Kontext der repräsentativen Gebäude als Visitenkarte der Stadt Bern und dem Kirchenfeldquartier zu etablieren. Potenzial bei der Umgestaltung war vor allem durch die Reduktion der heute dispers auf dem Platz verteilten Parkplätze vorhanden. Die gute Funktionalität des bedeutenden Verkehrsknotens war zu gewährleisten.

Der Helvetiaplatz sollte stadträumlich aufgewertet werden. Der Platz sollte sowohl zum Verweilen einladen als auch für geplante oder spontane Quartieranlässe und Aktionen der Kulturinstitutionen zur Verfügung stehen.

Es war eine prägnante Gestaltung zu entwickeln, welche den Anforderungen der unterschiedlichen Nutzergruppen sowie den benachbarten kulturellen Institutionen gerecht wird. Unter Berücksichtigung der historischen Entwicklung und der denkmalpflegerischen Bedeutung der Platzelemente war das Strahlenkonzept im Kontext der heutigen Bedürfnisse und Anforderungen zu überprüfen beziehungsweise weiterzuentwickeln.

Obwohl der Helvetiaplatz auch in Zukunft wichtige Verkehrsbeziehungen gewährleisten muss, soll er zukünftig als möglichst grossflächiger Aufenthalts- und Verweilraum – und nicht primär als Verkehrsraum – wahrgenommen werden. Diesem Anspruch musste sich das Verkehrsregime unterordnen. Wo möglich und sinnvoll war der Platz

deshalb als Begegnungszone auszugestalten. Die Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr (MIV) waren in die Platzgestaltung zu integrieren und auf ein Minimum zu reduzieren. Die Vorgaben für ein gut funktionierendes Verkehrssystem, welches insbesondere auch die Verkehrssicherheit verbessern soll, waren einzuhalten.

Hochbau Stadt Bern und das Tiefbauamt der Stadt Bern erwarteten bewilligungsfähige Vorschläge, die bezüglich Funktionalität die hohen Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen erfüllen konnten. Da zudem auf einen umfassenden Nachhaltigkeitsgedanken grosser Wert gelegt wird, wurden Projekte gesucht, die:

- ein eigenständiges und attraktives Gesamtkonzept vorschlagen;
- eine stadträumliche Identität geben und in den historischen Kontext passen;
- einen denkmalpflegerischen sorgfältigen Umgang mit der ursprünglichen Platzkonzeption zeigen;
- Nutzungs- und Aufenthaltsqualität anbieten;
- bei den Erstellungs-, Betriebs- und Unterhaltskosten in einem vernünftigen Rahmen bleiben;
- eine Nutzungsflexibilität aufzeigen;
- die Wegführung für den Fuss- und Veloverkehr verbessern;
- Funktionalität und Verkehrssicherheit bieten;
- den öffentlichen Verkehr sicherstellen;
- das Stadtklima und die Biodiversität verbessern.

TERMINE

Publikation	August 2018
Abgabe Pläne	März 2019
Vorprüfung / Jurierung	März / April 2019
Ergebnis Jurierung	Mai 2019
Ausstellung	Juni 2019
Geplanter Baubeginn	2023
Geplantes Bauende	2024

**JU
RIE
RUN
G**

PREISGERICHT

Sachpreisrichter/innen

Ursula Wyss	Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün
Dieter Bogner	bogner_knoll, Museumsplaner, Wien
Jacqueline Strauss	Direktorin des Museums für Kommunikation
Mathias Kühni	Abteilungsleiter Entwicklung + Erhaltung, Tiefbauamt Stadt Bern
Karl Vogel	Leiter Verkehrsplanung Stadt Bern
René Schmied	Direktor BERNMOBIL

Ersatz

Tobias Würsch	Leiter Grünraumgestaltung, Stadtgrün Bern
---------------	---

Fachpreisrichter/innen

Heinrich Sauter	Bereichsleiter, Hochbau Stadt Bern (Vorsitz)
Mark Werren	Stadtplaner, Stadtplanungsamt Bern
Robin Winogron	Studio Vulkan, Zürich
Henrike Wehberg-Krafft	WES LandschaftsArchitektur, Hamburg/Berlin
Mateja Vehovar	Vehovar & Jauslin, Zürich
Klaus Zweibrücken	Hochschule für Technik Rapperswil
Peter Baumgartner	ehemaliger stellvertretender Denkmalpfleger Kanton Zürich

Ersatz

Tino Buchs	bbz landschaftsarchitekten, Bern
------------	----------------------------------

Verfahrensleitung und Wettbewerbsbegleitung

Madeleine Bodmer	Hochbau Stadt Bern, Verfahrensleitung
Pascal Weber	Weber + Brönnimann AG, Wettbewerbssekretariat

Expertinnen und Experten mit beratender Stimme

Nadine Heller	Leiterin Gestaltung öffentlicher Raum, Tiefbauamt Stadt Bern (Projektleitung)
Daniel Wüthrich	Tiefbauamt Stadt Bern
Sergio Rizzoli	BERNMOBIL
Alicia Germann	Immobilien Stadt Bern
Claude Racine	Stadtgrün Bern
Jean-Daniel Gross	Denkmalpflege Stadt Bern
Noëlle Petitdemange	Verkehrsplanung Stadt Bern
Norbert Esseiva	Leiter Orts- und Gewerbe Polizei Stadt Bern
Michael Jermini	Bauinspektorat Stadt Bern
Urs Germann	Fachstelle für Gleichstellung für Menschen mit Behinderung, Alters- und Versicherungsamt
Beat Hächler	Schweizerisches Alpines Museum
Anna Schafroth	Vertretung Quartier, QUAV4/KBEL
Ruedi Rast	Vertretung Quartier, QUAV4/KBEL
Melanie Mock	T_Raumfahrt, Vertretung Szenografie
Thomas Mika	Reflexion, Zürich, Lichtplanung
Werner Abplanalp	Zap, Bern, Kostenplanung
Christian Peier	Vermessungsamt, Fachspezialist Geomatik

VORPRÜFUNG

Generelle Vorprüfung

Die generelle Vorprüfung erfolgte unter Leitung von Hochbau Stadt Bern durch das Planungsbüro Weber + Brönnimann AG Bern und die Fachstelle Beschaffungswesen der Stadt Bern. Es wurden 20 Projekte eingereicht. Die Eingaben wurden nach den Anforderungen des Wettbewerbsprogramms und der Fragenbeantwortung geprüft. Die generelle Vorprüfung fand im März 2019 statt und kam zu folgenden Ergebnissen:

Formelle Programmbestimmungen:

- Sämtliche Projekte wurden fristgerecht und anonym eingereicht.
- Das Projekt Nr. 18 Strahlenfokus versteht sich als Input für die Beurteilung der Pläne und stellt keine eigentliche Projekteingabe dar.

Inhaltliche Programmbestimmungen:

- Mit Ausnahme des Projektes Nr. 20 A STAR IS BERN halten alle Projekte den vorgegebenen Wettbewerbsperimeter ein.
- Folgende Projekte haben das als integral schützenswert eingestufte Welttelegrafendenkmal verändert:

Anpassung oder Entfernen des Sockels:

Nr. 02 Achsen, Nr. 03 ZURÜCK ZUM KERN,
Nr. 04 ALPENGLÜHEN, Nr. 11 AUFTAKT,
Nr. 14 VERMICELLES

Neue Lage des Denkmals: Nr. 17 the step

- Folgende Projekte haben die als integral schützenswert eingestufte Treppe bei der Anlage östlich der Kunsthalle verändert:
Nr. 03 ZURÜCK ZUM KERN, Nr. 09 viva helvetia!
- Folgende Projekte haben die Teilstrecke der Marienstrasse im Bearbeitungsperimeter für den MIV gesperrt:
Nr. 04 ALPENGLÜHEN, Nr. 05 COLOMBO, Nr. 09 viva helvetia!, Nr. 11 AUFTAKT, Nr. 20 A STAR IS BERN
- Die Lage der Bushaltestelle liegt bei den meisten Projekten zu nahe an der Kreuzung Berna-/Weststrasse. Durch gezielte Projektanpassungen sollte dies bei allen Projekten korrigierbar sein.

Aufgrund der unwesentlichen Abweichungen wird von der Vorprüfung beantragt, alle Projekte ausser Nr. 18 Strahlenfokus zur Beurteilung zuzulassen. Das Preisgericht stimmt dem Antrag zu.

Der generelle Vorprüfungsbericht wurde am dritten Jurytag, nach der Begutachtung aller Projekte, durch das Preisgericht einstimmig genehmigt.

Vertiefte Vorprüfung

Die zweite vertiefte inhaltliche Vorprüfung der Projekte der engeren Wahl erfolgte im April 2019 in enger Zusammenarbeit mit den verschiedenen Fachexperten und umfasste folgende Themen:

- Begrünung, Stadtklima, Biodiversität
- Verkehrsführung
- Denkmalpflege
- Eignung Platzbeläge
- Beleuchtung und Stenografie
- Gleichstellung von Menschen mit Behinderung
- Nutzbarkeit Hochbauten
- Baurecht
- Nutzbarkeit für die Museen
- Erstellungskosten

Gemäss den Stellungnahmen der Fachexperten erfüllen alle Projekte der engeren Wahl, bis auf einige gut korrigierbare Ausnahmen, die gestellten Anforderungen.

Aufgrund der Pläne und des abgegebenen Mengengerüsts ermittelte der Fachexperte Bauökonomie die Erstellungskosten der sechs Projekte mit einer Genauigkeit von +/- 20%. Die geschätzten Projektkosten liegen innerhalb einer Bandbreite von +/- 15–20%.

Anhand eines durch Weber+Brönnimann AG erstellten Regelschnittes wird bestätigt, dass die Geländeneigung vom Welttelegrafendenkmal zum Bernischen Historischen Museum bei allen Projekteingaben gut integrierbar ist.

BEURTEILUNG

Das Preisgericht tritt am 1. und 2. April zur Beurteilung der Projekte jeweils vollzählig und damit beschlussfähig zusammen. Der generelle Vorprüfungsbericht wird am Morgen des ersten Jurytages präsentiert.

Am 30. April findet der finale Jurytag statt, an dem Robin Winogrand infolge krankheitsbedingter Abwesenheit durch den Ersatzfachrichter Tino Buchs vertreten wird. Am Nachmittag des 30. Aprils wird René Schmied aufgrund von terminlich bedingter Abwesenheit vom Ersatzsachpreisrichter Tobias Würsch vertreten. Das Preisgericht ist somit stets beschlussfähig.

Zu Beginn des dritten Jurytags besichtigt das Preisgericht das Wettbewerbsareal. Anfangs- und Endpunkte der projektbedingten Baumreihen wurden zuvor vor Ort im Rahmen der vertieften Vorprüfung markiert. Insbesondere konnte sich das Preisgericht ein Bild über die Terrainsituation, die Ausdehnung der Platzfläche und die vorgesehenen Baumpflanzungen machen. Die Erkenntnisse der Besichtigung finden Eingang in den weiteren Verlauf der Diskussion.

Die Präsentation des zweiten, vertieften Vorprüfungsberichts, für die sechs verbliebenen Projekte, erfolgt anschliessend an die Besichtigung.

Erster Wertungsrundgang

In einem ersten Wertungsrundgang werden alle Projekte nach den im Programm aufgeführten Kriterien in ganzheitlicher Weise beurteilt. Folgende Projekte scheiden aufgrund von wesentlichen konzeptionellen Mängeln aus:

- Nr. 02 Achsen
- Nr. 03 ZURÜCK ZUM KERN
- Nr. 04 ALPENGLÜHEN
- Nr. 08 UMBILICUS MUNDI
- Nr. 09 viva helvetia!
- Nr. 10 Frischluft
- Nr. 11 AUFTAKT
- Nr. 15 PERIANTH
- Nr. 16 HANAMI
- Nr. 20 A STAR IS BERN

Zweiter Wertungsrundgang

Aufgrund weiterer, vertiefter Diskussionen beschliesst das Preisgericht einstimmig, die folgenden Projekte, welche wohl Qualitäten in Teilbereichen aufweisen, als Ganzes aber nicht zu überzeugen vermögen, in einem zweiten Wertungsrundgang auszuschneiden:

- Nr. 01 SUR PLACE
- Nr. 12 atrium arboribus
- Nr. 17 the step

Kontrollrundgang

Vor der definitiven Rangierung der Projekte findet der Kontrollrundgang statt. Mittels einer Wiedererwägung wird das Projekt Nr. 16 HANAMI vertieft diskutiert und entschieden, dass dieses statt nach dem 1. Rundgang erst im 2. Rundgang auszuschneiden ist. Der Antrag wird von allen stimmberechtigten Preisrichtern gutgeheissen. Somit verbleiben folgende Projekte in der engeren Wahl und werden zur Preiserteilung zugelassen:

- Nr. 06 coquilles saint-jacques
- Nr. 13 Unter den Linden
- Nr. 05 COLOMBO
- Nr. 14 VERMICELLES
- Nr. 07 MEIN NAME IST EUGEN
- Nr. 19 KULTURPARKETT

Abschliessende Beurteilung

Das Preisgericht diskutiert die verbleibenden sechs Projekte und legt anschliessend die definitive Rangierung und Preiserteilung fest.

EMPFEHLUNG UND WÜRDIGUNG

Empfehlung des Preisgerichts

Das Preisgericht empfiehlt dem Veranstalter einstimmig, die Verfassenden des Projekts Nr.06 «coquilles saint-jacques» mit der Weiterbearbeitung gemäss den Empfehlungen aus dem Wettbewerbsverfahren zu beauftragen. Bei der Weiterbearbeitung des Projektes müssen aus Sicht des Preisgerichts, neben den in den Projektbeschrieben enthaltenen Ausführungen, insbesondere folgende Aspekte überprüft beziehungsweise überarbeitet werden:

- Die Breite des Trottoirbereichs vor der Schulwarte und der Kunsthalle ist zu erweitern. Es ist darauf zu achten, dass der Eingang in das Alpine Museum und das Restaurant «Las Alps» gut sichtbar sind.
- Die Baumsetzungen sind weiterzuentwickeln, insbesondere in Bezug auf die Konfliktstellen beim Historischen Museum. Es ist eine generelle Baumhöhe zu definieren, vor allem in Bezug auf das Verhältnis zu den Kulturgebäuden.
- Der Pavillonstandort ist zu prüfen, weil die aktuelle Position im Durchgangsbereich liegt.
- Das Thema «Kunst im öffentlichen Raum» soll mit grosser Zurückhaltung weiterverfolgt werden. Die Plakatierungsmöglichkeiten der Institutionen im öffentlichen Raum sind koordiniert weiterzuverfolgen. Eine übergeordnete Signaletik ist zu entwickeln.
- Die Übergänge sind im Bereich der Strasseneinmündungen unter Berücksichtigung der Wegführung und der Querungsstellen zu überprüfen. Die Pflasterungs-, Chaussierungs- und Querungsqualität sind bezüglich der Hindernisfreiheit zu überprüfen.
- Die Lage der Bushaltestelle ist hinsichtlich der Fahrgeometrie des Busverkehrs bzw. der Einhaltung der Anforderungen der Hindernisfreiheit noch zu optimieren. Bei den Bus- und Tramhaltestellen sind die Wartehallen gemäss Wettbewerbsprogramm einzuarbeiten.
- Die Verkehrsführung ist bei der Engstelle vor dem Brunnen zu optimieren.
- Der Linksabbieger aus der Marienstrasse ist zu optimieren, der Flächenbedarf gegebenenfalls zu reduzieren.
- Die Veloabstellplätze sind neu zu positionieren.

Würdigung der Arbeiten

Das Preisgericht dankt den Projektverfassenden im Namen von Hochbau Stadt Bern und dem Tiefbauamt der Stadt Bern für die geleistete Arbeit. Die unterschiedlichen Lösungsansätze der eingereichten Projekte haben es dem Preisgericht ermöglicht, die wesentlichen Fragen der Aufgabe breit zu diskutieren. Es konnten viele Erkenntnisse gewonnen werden – für die Belange des Museumsquartiers, der Quartiersbevölkerung und der zahlreichen Besucherinnen und Besucher auf diesem für Bern bedeutenden öffentlichen Platz.

Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung konnten die städtebaulichen, verkehrstechnischen, gestalterischen Fragen sowie Fragen der Nutzungs- und Aufenthaltsqualität geklärt und eindeutige Empfehlungen an den Veranstalter abgegeben werden.

Eine besondere Herausforderung der Bauaufgabe bestand in der Vielschichtigkeit der Aufgabenstellung. So wurde in einem anforderungsreichen Wettbewerbsprogramm die Aufgabe gestellt, unterschiedliche Interessen in Übereinstimmung zu bringen. Die bestrangierten Projekte belegen, dass es möglich ist, sowohl den vielfältigen technischen Anforderungen als auch den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer Rechnung zu tragen.

Die Vielfalt der 19 eingereichten Vorschläge und der Vergleich der Projekte zeigen, dass sich der Aufwand für einen offenen Projektwettbewerb gelohnt hat. Das Siegerprojekt «coquilles saint-jacques» bietet sehr gute Voraussetzungen, dass dieser geschichtsträchtige Raum im Rahmen einer Umgestaltung wesentlich aufgewertet werden kann.

GENEHMIGUNG

Die Veranstalterin hat den vorliegenden Bericht genehmigt.

Bern, im Mai 2019



Heinrich Sauter (Vorsitz)

Das Preisgericht hat den vorliegenden Bericht genehmigt.

Bern, im Mai 2019



Ursula Wyss



René Schmied



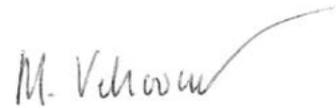
Henrike Wehberg-Krafft



Dieter Bogner



Heinrich Sauter



Mateja Vehovar



Jacqueline Strauss



Mark Werren



Klaus Zweibrücken



Mathias Kühni



Robin Winogrand



Peter Baumgartner



Karl Vogel



Tobias Würsch



Tino Buchs

RANGIERUNG PRÄMIERTE PROJEKTE

Für Preise und Ankäufe steht im Rahmen dieses Wettbewerbs eine Summe von insgesamt CHF 180 000.00 (exkl. MwSt.) zur Verfügung. Das Preisgericht setzt die folgende Rangierung und Preiszuteilung fest:

1. Rang	1. Preis	Nr. 06 coquilles saint-jacques	mit Antrag zur Weiterbearbeitung	CHF 55 000.00
<hr/>				
Team exträ Landschaftsarchitekten AG, Bern				
2. Rang	2. Preis	Nr. 13 Unter den Linden		CHF 35 000.00
<hr/>				
Team Skala Landschaft Stadt Raum GmbH, Zürich				
3. Rang	3. Preis	Nr. 05 COLOMBO		CHF 30 000.00
<hr/>				
Team JANS Landschaftsarchitektur & Gestaltung öffentlicher Raum, Zürich				
4. Rang	4. Preis	Nr. 14 VERMICELLES		CHF 25 000.00
<hr/>				
Team Bryum GmbH, Basel				
5. Rang	5. Preis	Nr. 07 MEIN NAME IST EUGEN		CHF 20 000.00
<hr/>				
Team Klötzli Friedli Landschaftsarchitekten AG, Bern				
6. Rang	6. Preis	Nr. 19 KULTURPARKETT		CHF 15 000.00
<hr/>				
Team YEWOLANDSCAPES e.U., A-Wien				

**PRO
JEK
TE**

PRO JEKT IM 1. RANG





1. Rang, 1. Preis, Nr.06 coquilles saint-jacques

Team exträ Landschaftsarchitekten AG, Bern

Landschaftsarchitektur (Federführung)

exträ Landschaftsarchitekten AG, Bern
Simon Schöni, Tina Kneubühler, Benjamin Wellig,
Ge Gao, Daniela Rosati

Städtebau / Architektur

Knapkiewicz & Fickert AG, Zürich
Axel Fickert, Kaschka Knapkiewicz, Alex Domin

Bauingenieurwesen (Verkehrsplanung)

Kontextplan AG, Bern
Markus Hofstetter, Robert Müller, Elise Portmann

Bauingenieurwesen (Tiefbau)

Kissling + Zbinden AG, Ingenieure Planer USIC, Bern
Stephan Knobel

Lichtplanung

Mosersidler AG für Lichtplanung, Zürich
Eveline Moser

1. Rang, Nr. 06 coquilles saint-jacques

Städtebau

Das Projekt «coquilles saint-jacques» – gleichzeitig Namensgeber der formalen Ausbildung der inneren Leerfläche – erfüllt die gestellten Vorgaben vorbildlich und begeistert mit einem identitätsstarken Konzept. Es baut auf dem «Strahlenplan» des historischen Helvetiaplatzes auf, passt diesen jedoch geschickt den heutigen Erfordernissen an. Die heute überdimensionierte, kaum wahrnehmbare Platzbegrenzung wird mit der Einführung einer dreifachen Baumreihe räumlich wirkungsvoll gefasst. Die denkmalpflegerischen Aspekte werden nicht nur respektiert, sondern in die Gesamtkonzeption integriert und aufgewertet. Durch die massvolle Reduktion der Freifläche werden die Dimensionen des Helvetiaplatzes erlebbar. Das Projekt zeigt auf überzeugende Weise das ganze Potenzial auf, welches dank einer konsequenten Weiterentwicklung den bereits im historischen Stadtplan angelegten Qualitäten innewohnt. Indem das dem Ort inhärente stadträumliche Angebot aufgegriffen wird, entsteht eine Anlage, die einen urbanen Raum mit grossstädtischem Flair erzeugt, ohne dass der «Berner Mastab» dabei gesprengt wird. So entstehen ganz unterschiedliche Aufenthaltsorte mit jeweils spezifischem Charakter. Die genaue Lektüre des Projekts beweist die Stärke des Entwurfs: Mit wenigen gestalterischen Mitteln wird auf allen Ebenen hohe Aufenthaltsqualität und städtebauliche Wirkung erzielt. Der Platz offenbart mit oder ohne Belebung zu diversen Tages- und Jahreszeiten sein Wesen.

Landschaftsarchitektur/Architektur/Mobiliar

Die mittige, grosszügige Leere steht als eleganter, spielbarer Stadtraum zur Verfügung. In drei Reihen gesetzte, radial auf das Zentrum gerichtete Linden erzeugen ein kontinuierliches Baumdach, welches in einer von Asphalt gesäumten Chaussierung steht und zum Verweilen oder Promenieren einlädt. Unter den Baumkronen bieten sich beschattete Aufenthaltsräume, die sich – einer Tribüne gleich – einerseits zum Platz, andererseits zu den umgebenden Bauten orientieren.

Das umlaufende Baumband wird von vier Zäsuren unterbrochen. Diese nehmen die drei radial abdrehenden Strassen auf und betonen den achsialzentrischen Eingang des Historischen Museums. Je nach Standpunkt der Betrachterin/des Betrachters schliessen sie die Lü-

cken optisch – dank der beachtlichen räumlichen Tiefenausdehnung der Baumschicht. Die Jury würdigt die direkte Anbindung des Baumhains an den beiden Enden, zuerst an die Kunsthalle und abschliessend an das Alpine Museum. Somit werden den beiden Institutionen gut beispielbare foyerartige Bereiche angeboten.

Die drei östlich angrenzenden Grünräume werden unter Erhalt des bestehenden Baumbestandes gestalterisch aufgewertet und programmatisch verdichtet.

Die Materialisierung des Bodens mit Naturstein ist ein entscheidender Faktor für die Ausstrahlung des Platzes. Die Wahl einer Bogenpflasterung stärkt die Identität der Platzmitte und stellt einen gestalterisch robusten und vergleichsweise gut befahrbaren Träger dar, der auch die zu erwartende Verkehrsinfrastruktur problemlos zu verkraften vermag.

Der klassische gestalterische Ansatz einer umrahmenden Baumkulisse verleiht dem Brunnen als Merkmal des Platzes seine entsprechende Würdigung. Der Pavillon integriert sich durch seine filigrane Gestaltung mit einem elegant ausladenden Dach grundsätzlich gut in den Entwurf und unterstützt die Raumbildung des Platzes. Etwas ungünstig ist jedoch seine Lage, welche den asphaltierten Gehweg einengt.

Die vorgesehene Möblierung und die Beleuchtungselemente bleiben einfach und ordnen sich zugunsten der Kraft des Orts unter. Die bestehenden Freiräume am Platz sind gut integriert und sinnvoll bespielt.

Verkehr

Die Verkehrsführung lehnt sich schlüssig an die heutigen Verhältnisse an, wobei die Verkehrsflächen zugunsten von Aufenthaltsflächen noch weiter optimiert werden dürften. Das Geschwindigkeitsregime sieht Tempo 30 vor. Die direkte Umfahrung des historischen Welttelegrafendenkmals ohne umrahmende Gehbereiche auf dessen Nordseite anzubieten, erachtet die Jury jedoch als ungünstig. Für die Tramführung wurde die kostengünstigere Variante 2 gewählt. Im Bereich der Tramhaltestelle ist die Fussgängerquerung zu verbreitern, da sie im Konflikt mit den linksabbiegenden Fahrzeugen aus der Marienstrasse steht. Die Veloführung erfolgt teilweise gemischt mit den Fussverkehrsflächen. Die Veloabstellplätze sind mehrheitlich über Fussverkehrsflächen erreichbar, deren Anordnung ist zu überarbeiten.

Der Verkehrsraum wird in Natursteinpflasterung vorgeschlagen. Bei der Bushaltestelle sind funktionsbedingt Be-



Situation

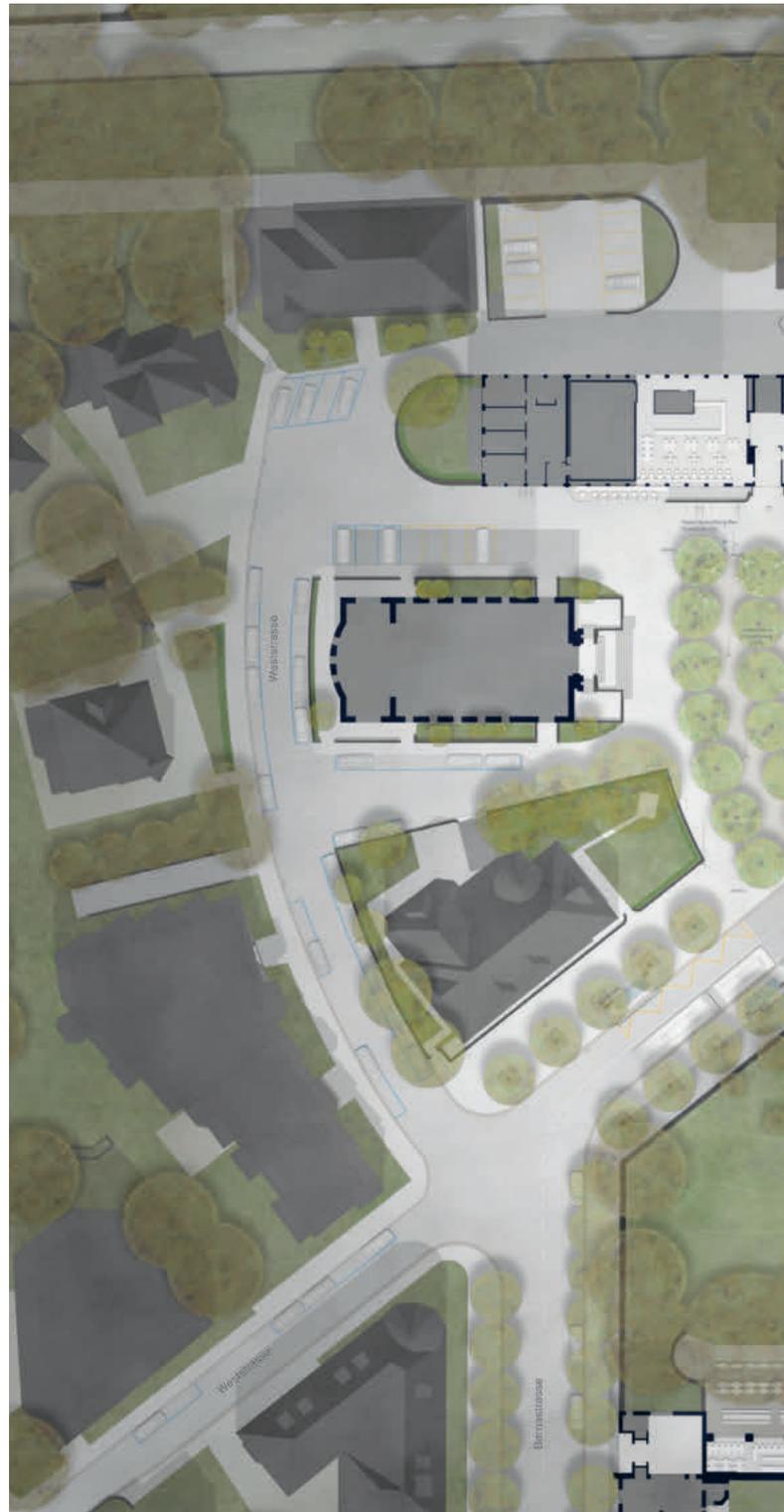
tonplatten vorgesehen. Die Pflasterung in der Fahrbahn – in Splitt und Sand verlegt – soll als Folge des Befahrens regelmässig nachgesandet werden. Die Fahrflächen werden mit einer farblich abgesetzten Pflasterung und einem Höhenunterschied von 4 cm von den übrigen Platzflächen abgegrenzt, ein Detail, welches weiterer Klärung bedarf. Ausserhalb der Pflasterflächen finden sich eher schmale Gehbereiche aus Asphalt und unter den Bäumen eine grossflächige und gut brauchbare Chausserie.

Beleuchtung

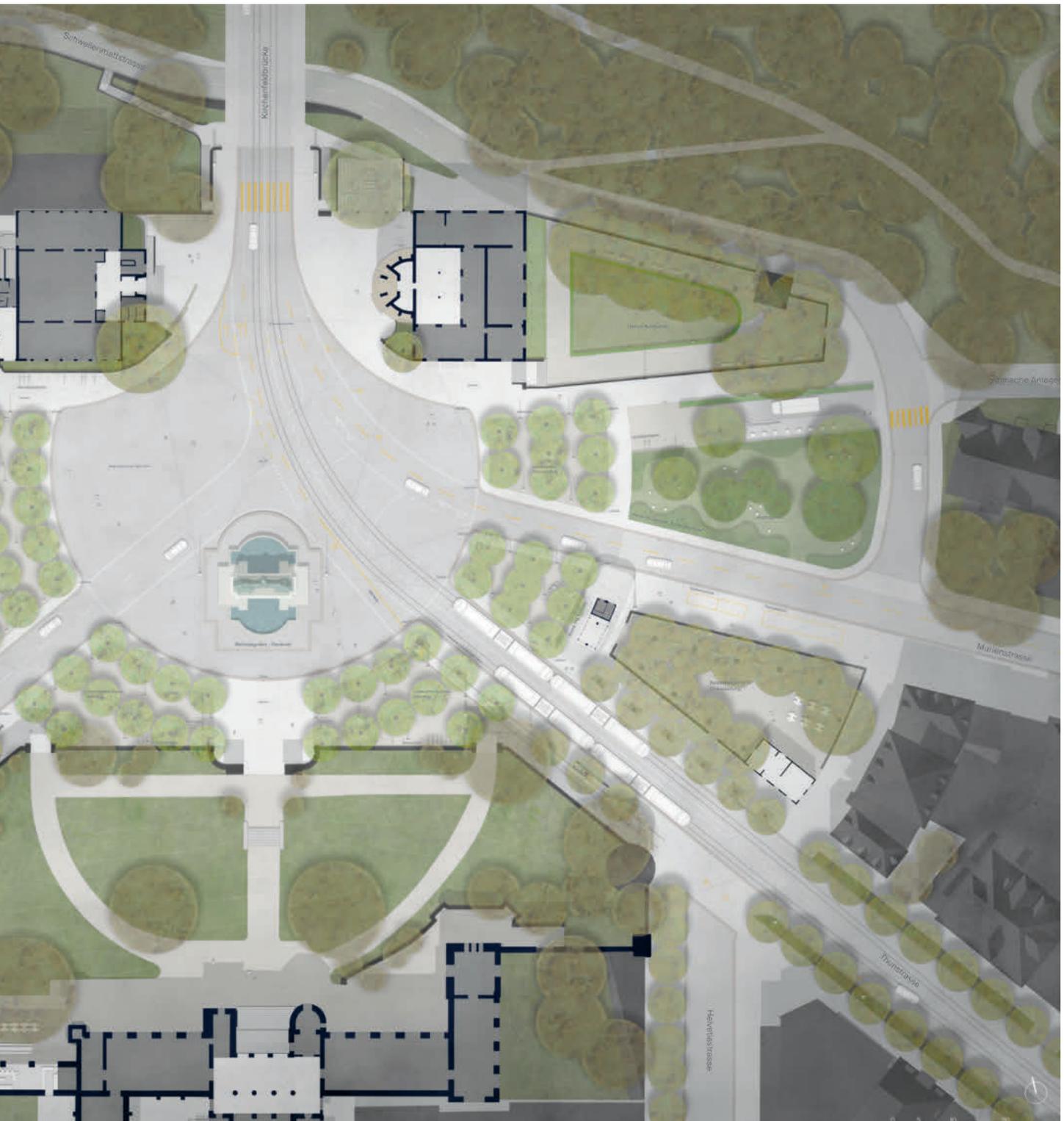
Die vorgesehene Beleuchtung ist ebenso klar und unaufdringlich wie das Gesamtkonzept. Die radiale Setzung einfacher Kandelaber unter dem Baumdach und das Abhängen der Strassenbeleuchtung über dem offenen Bereich der Platzanlage bilden eine der Platzgestaltung angemessene Massnahme. Die Setzung der Kandelaber führt im nächtlichen Zustand im Zusammenspiel mit den Bäumen zu einem Licht-Baum-Gürtel um das Platzzentrum herum. Durch die vorgeschlagene Ausleuchtung des gesamten Bereichs kann von guten visuellen Sicherheitsverhältnissen ausgegangen werden. Zu hohe Kontraste zwischen den helleren, parkartigen und den übrigen Zonen des Platzes sind jedoch zu vermeiden. Dies wird durch weiche, die Adaptation erleichternde Helligkeitsübergänge erreicht. Die Seilabspannleuchten erlauben eine präzise Lichtlenkung.

Fazit

Insgesamt weist der Beitrag mit der Wahl der landschaftlichen und architektonischen Mittel ein hohes gestalterisches Niveau auf. Der Platz wird durch seine direkten und einfachen Massnahmen zu einer identitätsstarken Adresse in Bern und vermag auch die gewünschte zukünftige Nutzungsflexibilität zu erfüllen.



Situation





Querschnitt G



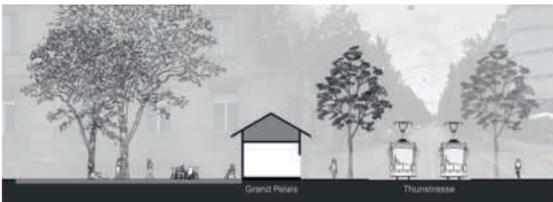
Querschnitt A



Querschnitt B



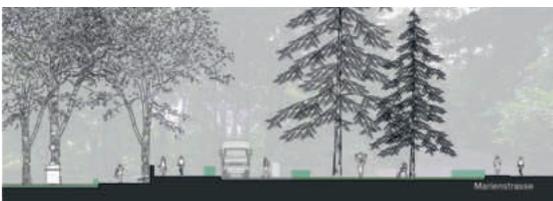
Querschnitt C



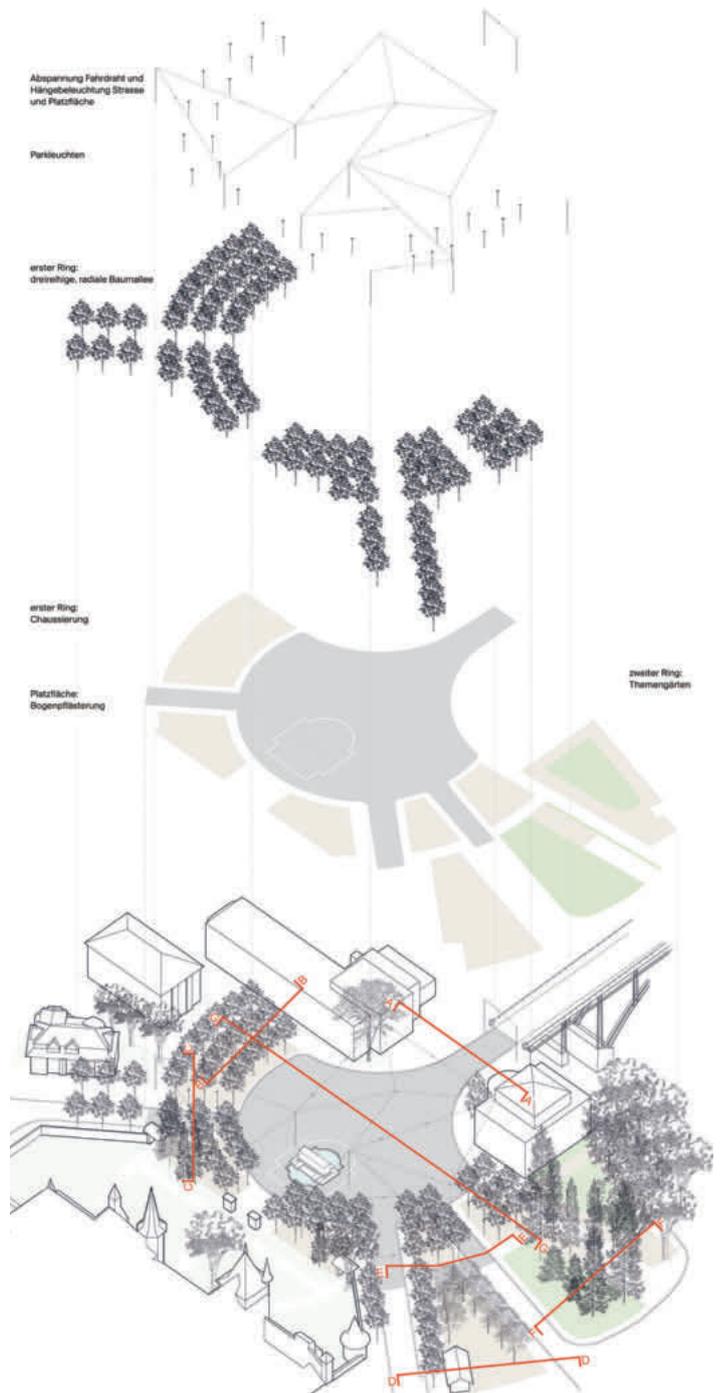
Querschnitt D



Querschnitt E

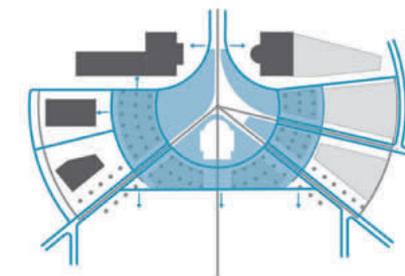


Querschnitt F



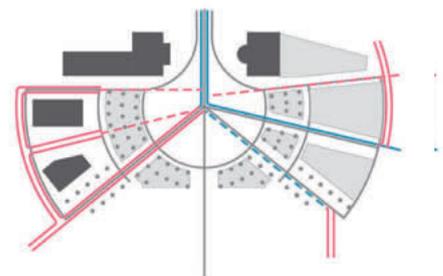


Fussverkehr

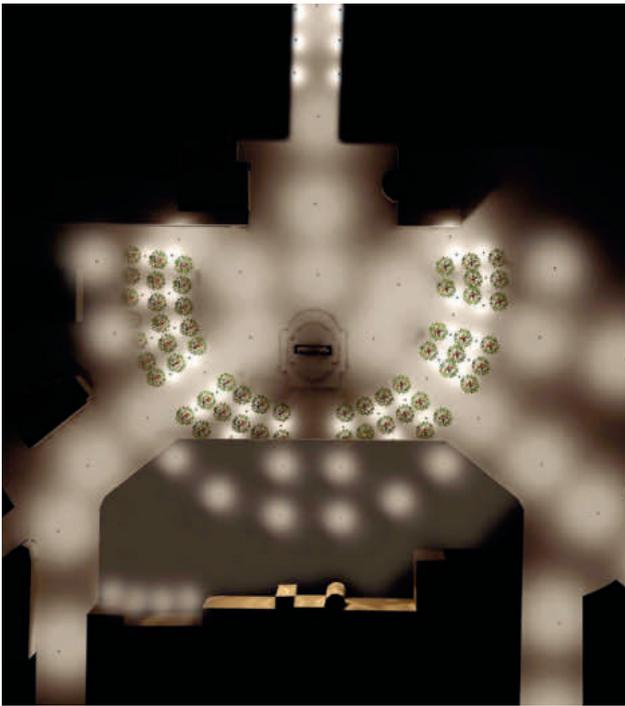


- Hindernisfreie Führung Fussverkehr
- Begehbarer Bereich (verkehrsreich)
- Zugänge öffentliche Einrichtungen

Veloverkehr



- Velostreifen
- Veloweg (getrennter Fuss- und Veloweg)
- Mischverkehr Velo / Fussgänger
- Mischverkehr Velo / mIV

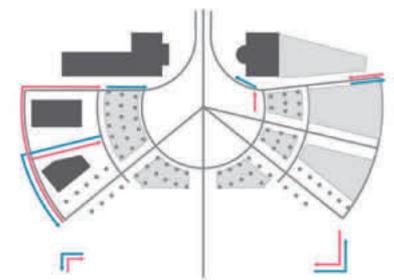
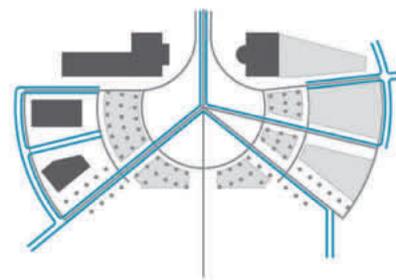
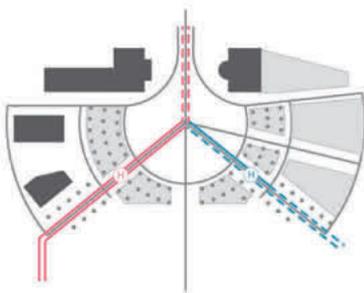


Beleuchtungskonzept

ÖV

MIV

Anlieferung

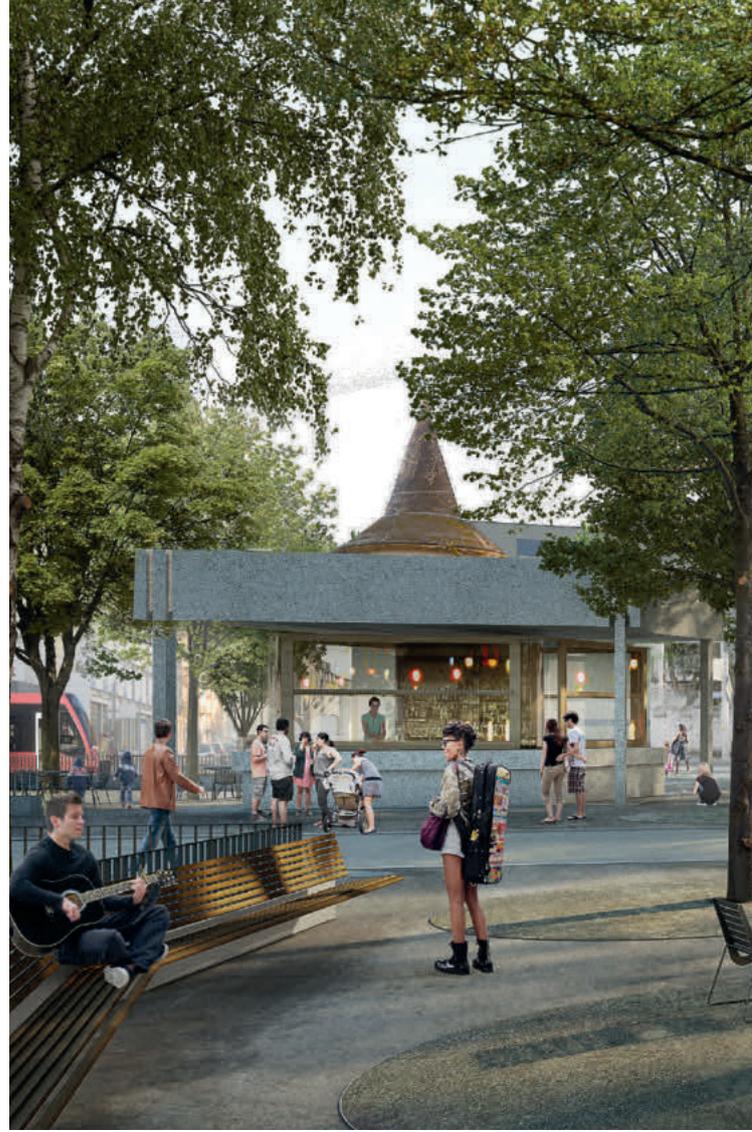


- Eigentrassee Tram
- Mischverkehr Tram / mIV
- Mischverkehr Bus / mIV
- Mischverkehr Bus / Tram / mIV
- Ⓜ Fahrbahnhaltestelle Bus
Länge Haltekante: 18m
Höhe Haltekante: 22cm
- Ⓜ Kapphaltestelle Tram
Länge Haltekante: 45m
Höhe Haltekante: 27cm

— Tempo 30

- Zufahrt Anlieferung
- Wegfahrt Anlieferung

PRO JEKT IM 2. RANG





2. Rang, 2. Preis, Nr. 13 Unter den Linden

Team Skala Landschaft Stadt Raum GmbH, Zürich

Landschaftsarchitektur (Federführung)

Skala Landschaft Stadt Raum GmbH, Zürich
Samuel Eberli

Lichtplanung

Lichtsphere GmbH, Zürich
Julia Hartmann, Melanie Heilgeist

Städtebau / Architektur / Szenografie

Enzmann Fischer Partner Architekten AG, Zürich
René Müller, Philipp Fischer

Bauingenieurwesen (Verkehrsplanung)

AKP Verkehrsingenieur AG, Zürich
Andreas Kaufmann, Rebekka Künzli

Bauingenieurwesen (Tiefbau)

F. Preisig AG, Bern
Soeren Rohweder

2. Rang, Nr. 13 Unter den Linden

Städtebau

Der Projektbeitrag «Unter den Linden» gehört zur Gruppe jener Projekte, welche auf der Grundstruktur des ursprünglichen Strahlenkonzeptes des historischen Kirchenfeldquartiers aufbauen. Diese lebt in der vorgeschlagenen räumlichen Form neu auf und verleiht dem Helvetiaplatz seine Identität. Das Abschliessen des Platzes mit einer Doppelbaumreihe verleiht dem Ort eine hohe Eigenständigkeit und Identität. Es entsteht ein attraktiver, multifunktional nutzbarer Stadtraum. Im Gegensatz zu anderen Projekten werden die raumdefinierenden Bäume aber nicht radial, sondern in Gruppen jeweils vor den einzelnen Parzellen und Gebäuden angeordnet – der historischen Referenz folgend. Die fragmentierte Doppelbaumreihe wird zum geraden Abschluss vor dem Historischen Museum gekonnt aufgelöst.

Dieser Entwurf geht von den richtigen Grundannahmen aus. Er respektiert die dem Stadtplan innewohnende Logik und verleiht dem Platz eine gute räumliche Einteilung. Die Grösse der Leere des inneren Platzes erscheint im Verhältnis zum Gesamtraum angemessen. Leider wirkt die segmentierte Doppelreihe als räumlicher Abschluss zu wenig kräftig. Dadurch kommt das stadträumliche Potenzial des Konzepts nicht voll zum Tragen.

Landschaftsarchitektur/Architektur/Mobiliar

Ein wichtiger Bestandteil des Projekts ist der fließende, fast vollflächige Asphaltbelag, welcher sich aus der Analyse des Orts begründet. Er soll zwischen Kirchenfeldbrücke und dem (von Asphalt geprägten) Kirchenfeldquartier vermitteln. So können die an den Platz angrenzenden Institutionen und deren Eingänge gleichwertig angebunden werden. Dem monotonen Eindruck, der durch die konsequente Materialisierung der Platzoberfläche in Asphalt entsteht, soll mit einer farblichen Differenzierung der freien Platzmitte (eingefärbter, heller Asphalt) und der damit entstehenden Auszeichnung der «Ginkgoblatt-Form» entgegengewirkt werden. Zwar ist die Betonung der Platzmitte durch eine Differenzierung im Belag zu begrüssen. Die Wahl eines eingefärbten hellen Asphalts wird den Praxistest aber kaum bestehen, der Asphalt wird auf unschöne Weise altern. Zudem müsste die taktile Wegführung zwischen Geh- und Platzbereich geklärt werden. Der Ansatz der verbindenden Asphaltfläche wird konzeptionell

verstanden, jedoch überzeugt der Aspekt der Versiegelung eines grossen Teils der Fläche nicht.

Im Platz gut integriert ist das Welttelegrafendenkmal, welches (inklusive Sockel) als integraler Bestandteil des Helvetiaplatzes an seiner bestehenden Position erhalten bleibt und allseitig einen angemessenen Freiraum erhält. Die Verbindung von der Kirchenfeldbrücke zu den Vorplätzen vor dem Alpinen Museum und der Kunsthalle wirken im Gegensatz zu anderen Lösungen etwas beengt.

Der Platzbereich soll von dauerhaften Nutzungen befreit werden und steht deshalb als gemischter Multifunktionsraum allen zur Verfügung. Seinen Rahmen findet dieser im halbkreisförmig angeordneten Baumring, der aus einer Doppelreihe Linden gebildet wird. Der Bereich im lichten Schatten von Bäumen lädt zum Sitzen, Flanieren, Verweilen und zum Beobachten des offenen Platzes ein. Die Umsetzung dieses Raums wird kontrovers diskutiert. Im Gegensatz zur offenen Fläche hätte man sich hier mehr Aufenthaltsqualität und eine adäquatere Materialwahl gewünscht.

Sehr differenziert wird in den Segmenten am Rand eine Abfolge von kleinräumig lesbaren Platzteilen erarbeitet. Die Orte werden gekonnt, auf dem Bestand aufbauend, in eine neue Nutzung überführt und lassen eine vielschichtig nutzbare Freiraumabfolge mit unterschiedlichen Atmosphären entstehen. Die Anlage östlich der Kunsthalle wird im Rahmen ihrer konzeptionellen Schutzwürdigkeit aufgewertet. Der Ziergarten wird in einen Quartiergarten umgewandelt, wo Tannen und Lärchen bestehen bleiben. Der ehemalige Restaurantgarten wird in einen Kulturgarten überführt, wo die baumbestandene Kiesfläche im ursprünglichen Charakter erhalten bleibt. In Ergänzung dazu wird der geforderte Kiosk als räumlicher Abschluss an der Spitze des Kulturgartens positioniert.

Die Kleinbauten folgen der stadträumlichen Idee des Projekts. Kioskpavillon und Haltestellen unterstützen durch ihre skulpturale Ausbildung die räumliche Neuorganisation des Platzes. Das ehemalige Stationsgebäude wird zum Gemeinschaftsraum umfunktioniert.

Die neue Bepflanzung mit Krimlinden wird gekonnt in den Bestand integriert. Es müssen bei diesem Konzept nur wenige Bäume gefällt werden.



Situation

Verkehr

Die Verkehrsführung entspricht weitgehend der heutigen Situation, wobei auf die Linksabbiegespur an der Einmündung Marienstrasse-Thunstrasse verzichtet wird. Das Projekt kommt insgesamt mit einem Minimum an Fahrverkehrsflächen aus.

Die gesamte Platzfläche soll als Tempo-30-Zone signalisiert werden. Die Kernfläche des Platzes ist in Asphalt ausgebildet, wobei die formal ausgestaltete Platzmitte in einem Asphalt mit hellem Korn und sandgestrahlter Oberfläche ausgeführt werden soll. Die Fahrflächen werden durch breite und taktil erfassbare Granitrandsteine abgesetzt. Die Platzränder werden von der Mitte durch einen 50 cm breiten, bodenebenen weissen Betonbord abgegrenzt. Diese Abgrenzung hat rein formalen Charakter. Unter dem Baumkranz ergeben sich zweckmässig gestaltete Aufenthaltszonen mit Sitzmöglichkeiten. Hinsichtlich der Tramführung wurde die kostengünstigere Variante 2 gewählt. Im Bereich der Tramhaltestelle sind die Haltekanten aber etwas zu kurz ausgebildet. Vor der Schulwarte und vor der Kunsthalle sind die Standorte der Veloabstellplätze ungünstig gewählt.

Beleuchtung

Die Beleuchtung des Platzes wird konsequent aus dem Rhythmus des Strahlenkonzepts entwickelt. Die Kandelaber auf dem Platz erhöhen die dreidimensionale Wirkung des Baumkranzes. Es entsteht eine präsenste grafische Lichtfigur, welche in bewusstem Dialog zum Baumkranz steht. Tagsüber sind die Bäume im Vordergrund, in der Nacht treten die Lichtstelen hervor und setzen die Bäume ins Gegenlicht. Die Adaptation des Auges von den vertikalen Leuchtdichten zu der im Gegenlicht stehenden Umgebung wird hier als problematisch empfunden. Die Jury erachtet diese sehr hellen Fackelkandelaber als zu dominant und in Bezug auf Lichtverschmutzung schwierig umsetzbar.

Fazit

Die Jury würdigt und schätzt den klaren Ansatz des Projekts sowie dessen Grundhaltung, den Ort als eigenständigen, gut eingebundenen Stadtraum zu entwickeln. Insgesamt zeigt die vielschichtige Arbeit ein hohes Einfühlungsvermögen in die vielfältigen Anforderungen an den künftigen Helvetiaplatz und in die Bedürfnisse der verschiedenen Akteure.



Situation





Schnittansicht B



Schnittansicht C



Schnitt D, Bernastrasse



Schnitt F, Thunstrasse



Schnitt E, Marienstrasse



Schnitt G, Thunstrasse

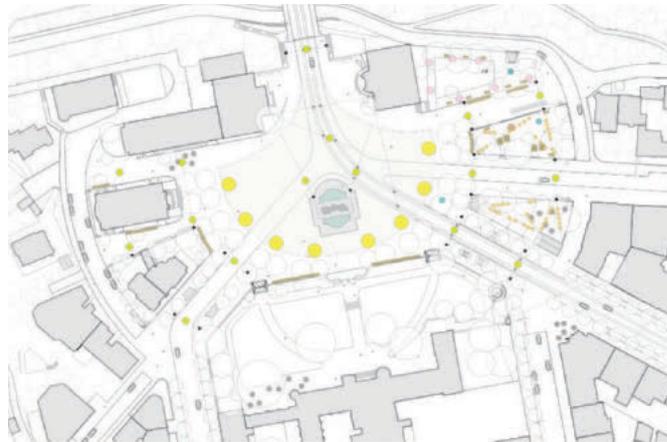
Vegetation / Ökologie

- Tilia x euchlora (Krimlinde)
- Acer platanoides (Spitzahorn) und Tilia platyphyllos (Winterlinde)
- Crataegus x lavallei (Weissdorn) und Magnolia kobus (Kobushi Magnolie)
- Aesculus hippocastanum (Rosskastanie)
- Picea abies (Fichte)
- Larix decidua (Lärche)
- Betula pendula (Sandbirke)
- Acer pseudoplatanus (Bergahorn)
- Gleditsia triacanthos 'Sunburst' (Gold-Gleditschie)
- Diverse best. Bäume (siehe Übersichtsplan)
- + Neupflanzung
- Neue Baumgrube
- ∇ Baum versetzt
- Rodung
- Ökologische Nische mit Spontanvegetation
- Entsiegelte Freiraumbereiche



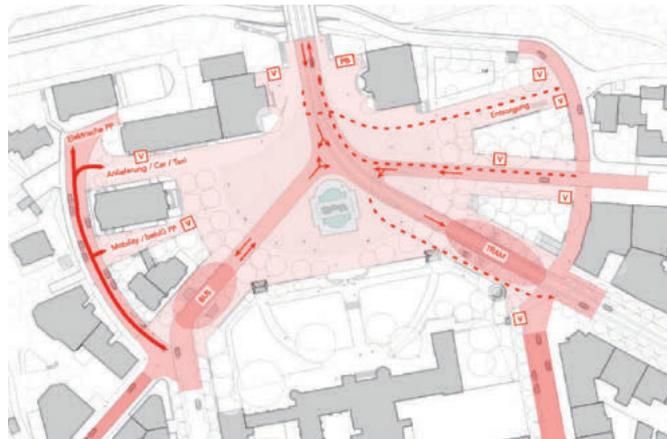
Ausstattung / Funktionale Infrastruktur

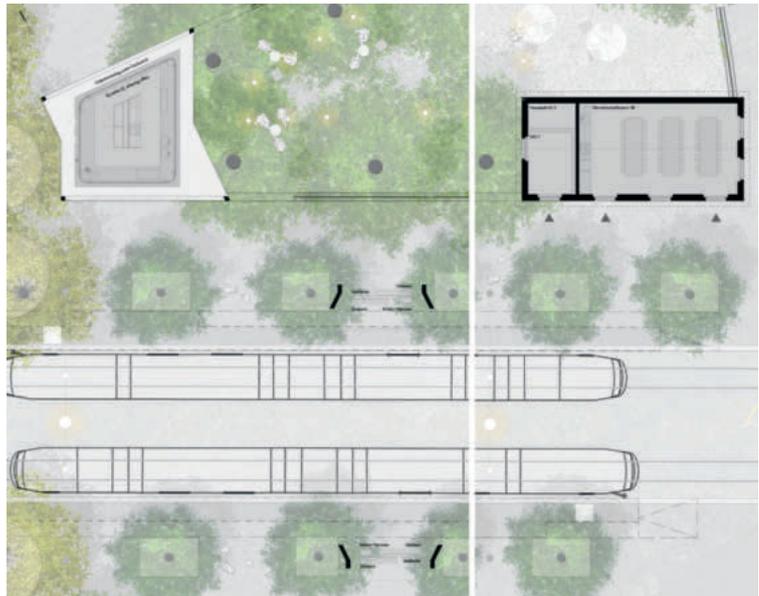
- Parksitzbank mit Rückenlehne Burri V-Typ
- Sitzbank lang mit Rückenlehne Burri V-Typ
- Bank-Tisch-Bank Kombination Typ Burri V-Typ
- Einzelstühle Typ Burri V-Typ
- Aussensbestuhlung Restaurants und Kiosk
- Brunnen, Wasserstelle, Trinkbrunnen bestehend versetzt, Welttelegrafendenkmal
- Grillstelle
- ||| Velobügel
- Platzbeleuchtung
- Seilleuchten
- Lichterketten
- Pollerleuchten
- Montagepunkte Fahrleitungen Tram
- Abspannmast



Verkehr / Ein schwellenloser Platz

- T30-Zone bestehend
- T30-Zone neu
- Bereich für Fussverkehr
- Bushaltestelle
- Tramhaltestelle
- Veloabstellanlage
- Veloabstellanlage mit PubliBike
- Separate Veloführung
- Erschliessung und Anlieferung Westseite
- Schleppkurve (Lieferwagen)



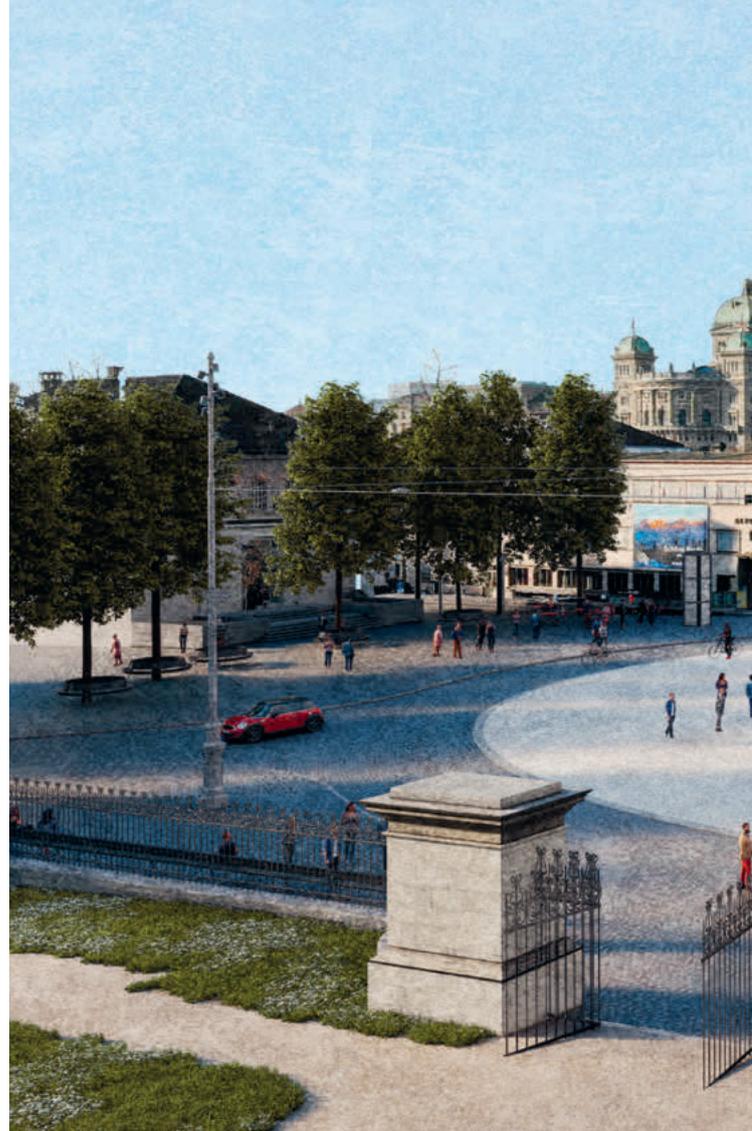


Situation Kleinbauten



Beleuchtungskonzept

PRO JEKT IM 3. RANG





3. Rang, 3. Preis, Nr. 05 COLOMBO

Team JANS Landschaftsarchitektur & Gestaltung
öffentlicher Raum, Zürich

Landschaftsarchitektur (Federführung)

JANS Landschaftsarchitektur & Gestaltung
öffentlicher Raum, Zürich
Roger Jans

Lichtplanung

Lichtblick, Buchs
Thomas Schoch, Ulli Dittrich

Städtebau / Architektur / Szenografie

Flükiger Städtebau Architektur GmbH, Brugg
Samuel Flükiger, Lukas Scherer, Pascal Arnold

Bauingenieurwesen (Verkehrsplanung)

Belloli Raum- und Verkehrsplanung, Brugg
Thomas Belloli, Valentin Müller

Bauingenieurwesen (Tiefbau)

Gruner AG, Brugg
Markus Doessegger

3. Rang, Nr. 05 COLOMBO

Städtebau

Städtebaulich greift dieser Entwurf das Thema der radialen Grundform und Zentrierung auf. Eine ovale Platzmitte vermittelt städtebaulich zwischen den prägenden Strukturen der Hauptachsen, den strahlenförmigen Baufeldern, den strahlenförmigen Parkanlagen und den orthogonalen Baufeldern am Brückenkopf und in Richtung Museumsquartier.

Das Projekt besticht durch die grosse städtebauliche Geste, den fehlenden Raumkanten eine starke Mitte entgegenzusetzen, welche sich im Belag um das Welttelegrafendenkmal als helle, ellipsenförmige Fläche deutlich abzeichnet. Die Ellipse bildet eine neutrale Figur, welche die verschiedenen Ränder, die an den Platz stossen, gleichberechtigt verbindet und alle denkmalpflegerisch wertvollen Elemente – darunter auch das Welttelegrafendenkmal – auf adäquate Weise berücksichtigt und in Szene setzt. Es soll ein Platz für die ganze Stadt geschaffen werden, der die Geste des Brückenschlags (Kirchenfeldbrücke) aufnimmt und einen grossartigen Eintritt ins Kirchenfeldquartier darstellt.

Landschaftsarchitektur/Architektur/Mobiliar

Eine den Platz umfassende Reihe aus Linden vermittelt dabei zwischen der inneren, offenen Platzfläche und den äusseren, strahlenförmigen Achsen und Bau- bzw. Parkfeldern.

Die räumliche Zonierung wird durch eine radiale Pflasterung gestärkt, welche vom inneren Oval bis an die innere Grenze der Ringstrasse verläuft und damit zur Wahrnehmung des Platzes als Gesamtensemble führt.

Die Ellipse in der Platzmitte erhält einen hellen, warmgrauen Terrazzo-Asphalt, der sich deutlich von den dunkelgrau gepflasterten Seitenbereichen abhebt. Es ist aber leider davon auszugehen, dass sich die helle Farbgebung der Ellipse durch den Gebrauch an den umgebenden Belag angleichen wird, was zu einer Verwischung oder Schwächung des Konzepts führen wird.

Die grosszügigen Flächen im Randbereich vor der den Platz rahmenden Lindenreihe machen wenig bis keine Angebote zum Aufenthalt. Die Frage, ob die Flächen genutzt werden oder nur repräsentativ wirken, bleibt offen. Da der Versiegelungsgrad ausserdem sehr hoch ist und es kaum Angebote zum Aufenthalt oder Flanieren

im Schatten gibt, ist mit einem starken Aufheizen des Platzes im Sommer zu rechnen, was sehr kritisch beurteilt wird.

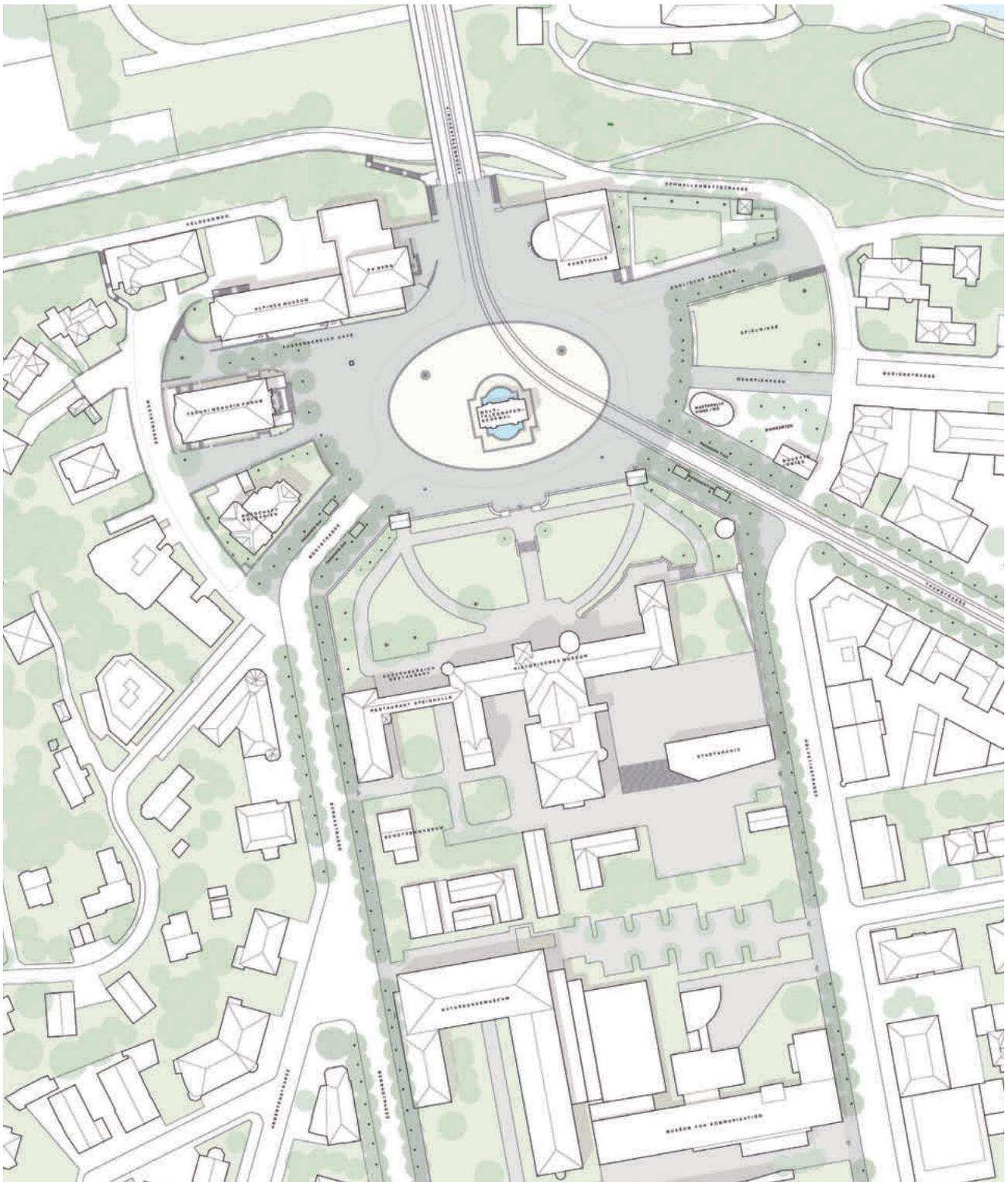
Es wird vorgeschlagen, auf den Grundstücken des heutigen Ziergartens und des ehemaligen Restaurantgartens einen Quartierspark anzulegen. Das Potenzial, das im Begriff Quartierspark steckt, wird aber leider nicht genutzt. Die Anordnung einer freien und ungegliederten Fläche als Spielwiese – bei Fällung einer Grosszahl der vorhandenen Bäume – erscheint der Jury als Gestaltungsansatz und als Aufenthaltsangebot für die Flächen zu wenig.

Verkehr

Die Verkehrsführung geht davon aus, dass der Verkehr aus der Marienstrasse nach Norden auf die Strasse vor der Kunsthalle gelenkt wird, die heute für den motorisierten Verkehr geschlossen ist – dies um das Arboretum und den mit Kastanien überstandenen Bereich zu einem Quartierspark zusammenzufassen. Für den Veloverkehr ergibt sich bei dieser Fahrbeziehung der gleiche Umweg, da die geradlinige Platzzufahrt unterbunden wird.

Auf dem Platz selbst wird der Verkehr in einem Kreisverkehr um die Platzmitte gelenkt, was aus Sicht der Jury unnötig viele Verkehrsbewegungen nach sich zieht. Das Einbahnsystem des Kreisverkehrs bringt es mit sich, dass es keine Linksabbiegebeziehungen mehr gibt, was generell als Verkehrssicherheitsgewinn gewertet werden kann, wohingegen sich viele Fahrbeziehungen deutlich verlängern, auch für den Velo- und Busverkehr. Besonders kritisiert wird, dass durch dieses Konzept eine Fahrbahn vor den Eingang zum historischen Museum zu liegen kommt, was die ohnehin städtebaulich schwierige Eingangssituation hinter dem Welttelegrafendenkmal nochmals stark einschränkt.

Es wurde bezweifelt, dass die Platzmitte um das Denkmal genutzt wird, wenn die Besucherinnen und Besucher, um dorthin zu gelangen, in jedem Fall die Fahrbahn queren müssen. Da die Tramgleise die repräsentative Platzmitte im Osten tangieren und die Fläche zerschneiden, erscheint der Jury diese Situation als unangemessen und zu unsicher – vor allem mit Blick auf die Aufenthaltsqualität und unter Berücksichtigung spielender Kinder. Bei der Bushaltestelle in der Bernastrasse sind die notwendigen Schlepplinien für die gerade Anfahrt aus südlicher Richtung an die barrierefrei auszubildende Haltekante nicht gewährleistet. Aufgrund der Lage des Kreis-



Situation

verkehrs sind hier auch keine Optimierungen möglich. Hinsichtlich der Tramführung wurde die kostengünstigere Variante 2 gewählt. Im Bereich der Tramhaltestelle sind die Haltekanten leider etwas zu kurz ausgebildet.

Beleuchtung

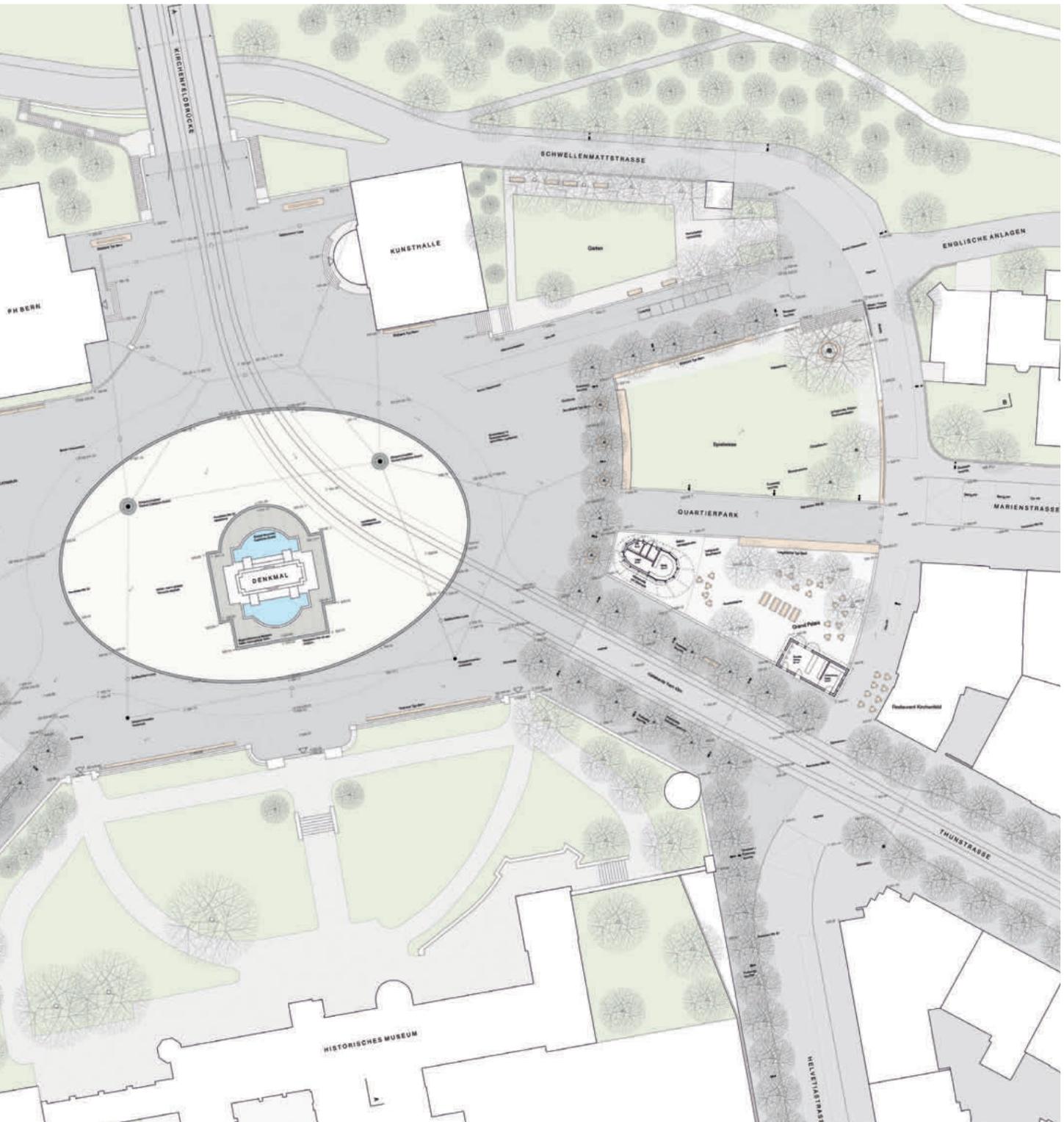
Das städtebauliche Konzept wird durch zwei zentral angeordnete Pylonen unterstützt, die das Oval in der Mitte stärken und einen Eingang ins Quartier andeuten. Sie bilden die Mitte einer bis zu den Platzrändern gespannten, abgehängten Beleuchtung. Als Ergänzung dienen funktionale Mastleuchten der Beleuchtung der Achsen bzw. Strassen, wobei auf Kritik stösst, dass die Bereiche in der Farbe des Lichts differenziert werden.

Fazit

Insgesamt verfolgt dieser Entwurf ein sehr starkes städtebauliches Konzept, welches gut und stringent ausgearbeitet wurde. Das Bild an sich wirkt zwar überzeugend, wirft aber die Frage auf, ob es in der Realisierung auch zu halten vermag, was es evoziert. Die marginale Aufenthaltsqualität und das schwierige Verkehrskonzept führen in der Konsequenz dazu, dass sich die grosse städtebauliche Geste letztlich selbst infrage stellt.



Situation







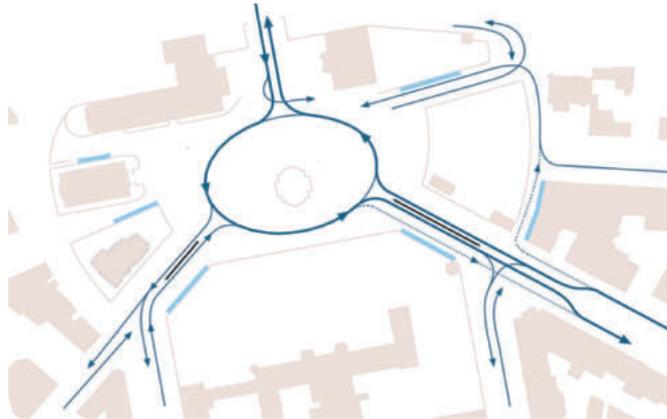
Schnittansicht



Schnittansicht

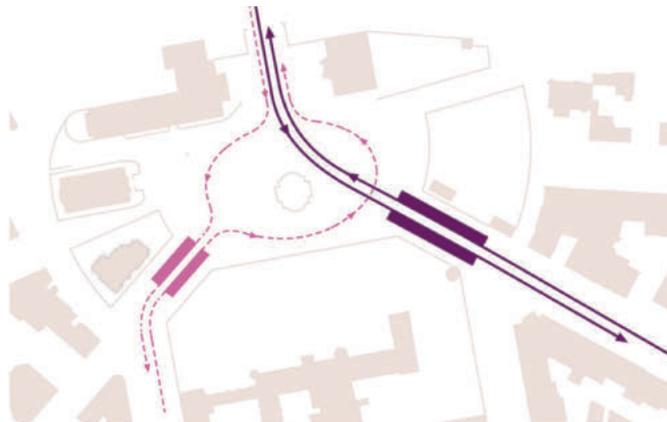
Veloverkehr

-  Velo - Hauptbeziehung
-  Velo - Nebenbeziehung
-  Velo - Ausweichroute (Tram)
-  Velo - Parkplätze
-  ÖV - Haltestellen



ÖV

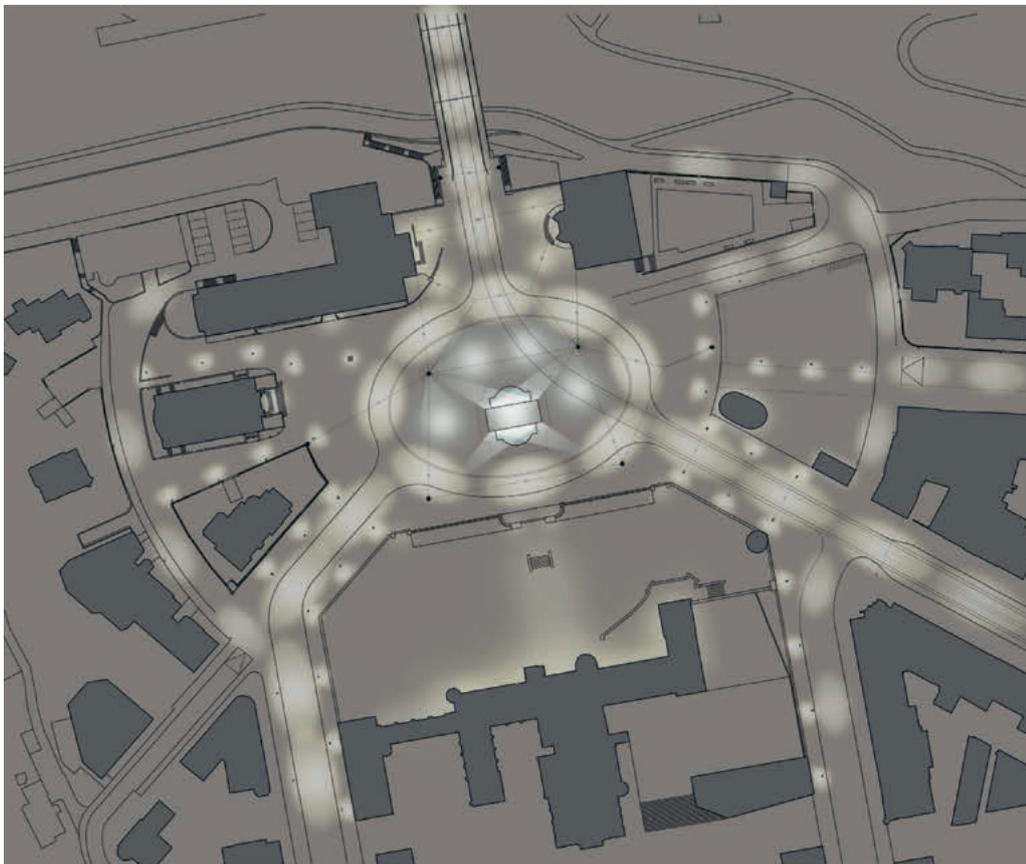
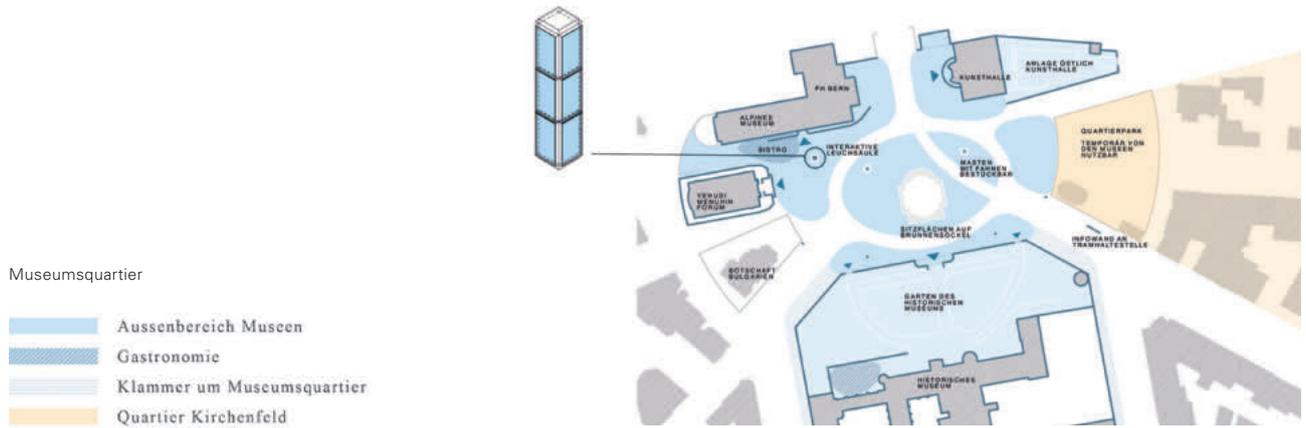
-  Tram - Linienführung
-  Tram - Wartehallen
-  Bus - Linienführung
-  Bus - Wartehallen



MIV

-  MIV - Hauptbeziehung
(stärkere Verkehrsbeziehung)
-  MIV - schwächere
Verkehrsbeziehung
-  Anlieferung nach SVG
-  Parkplatz - blaue Zone
-  Parkplatz - Car
-  Option heutige
Hauptbeziehung





Beleuchtungskonzept

PRO JEKT IM 4. RANG





4. Rang, 4. Preis, Nr. 14 VERMICELLES

Team Bryum GmbH, Basel

Landschaftsarchitektur (Federführung)

Bryum GmbH, Basel
 Michael Oser, Daniel Baur, Sebastian Weinsberg,
 Anna Breitenecker

Städtebau / Architektur / Szenografie

Bürgi Schärer Architekten AG, Bern
 Frederic Bauer, Hanspeter Bürgi, Johannes Mahler

Bauingenieurwesen (Verkehrsplanung)

Transitec Beratende Ingenieure, Lausanne
 Aline Renard

Bauingenieurwesen (Tiefbau)

Bächtold & Moor AG, Bern
 Adrian Müller

Lichtplanung

Hübschergestaltet GmbH, Basel
 Michael Hübscher

4. Rang, Nr. 14 VERMICELLES

Städtebau

Der Projektbeitrag «Vermicelles» gehört zur Gruppe jener Projekte, welche auf der Grundstruktur des ursprünglichen Strahlenkonzepts des historischen Kirchenfeldquartiers aufbauen, dieses aber am konsequentesten umsetzt. Damit entsteht ein städtebauliches Muster, dessen Klarheit und Prägnanz sofort bestechen. Die «Rekonstruktion» des Sternplans und die Schaffung einer klaren stadträumlichen Situation mit der Platzbegrenzung durch halbkreisförmig angeordnete Baumgruppen stärken die Identität des Orts. Die «Fäden der Geschichte» werden hier auf selbstverständliche Weise aufgenommen und konsequent weiterentwickelt. Leider wird dieses klare Konzept sehr schematisch umgesetzt. Strahlen werden unabhängig ihrer heutigen und künftigen Funktion der historischen Referenz folgend als Strassenräume ausgebildet. So entsteht zum Beispiel zwischen dem Jehudi Menuhin Forum und der bulgarischen Botschaft eine neue Strasse, welche hier nicht erwünscht ist.

Landschaftsarchitektur/Architektur/Mobiliar

Der Platz wird ringartig in die drei Teilbereiche Stadtplatz, Foyer und Quartierfreiraum eingeteilt. Diese Teilbereiche sollen die unterschiedlichen Nutzungen auf dem Platz strukturieren.

In der gesamtstädtischen Betrachtung soll der Stadtplatz repräsentative Aufgaben übernehmen und eine räumliche Kulisse bilden. Diese Kulisse wird mit einem raumbildenden, stark segmentierten Baumkranz erreicht. Diese räumliche Fassung des Platzes wird durch eine Doppelbaumreihe ringartig vor dem Historischen Museum durchgezogen. Die geometrisch reine, konzentrische Baumpflanzung benötigt Platz, was das Weglassen des historischen Sockels um das Weltelegrafendenkmal bedingt. Der Verlust des Sockels könnte allenfalls zugunsten eines starken Gesamtkonzepts noch hingenommen werden. Auf allgemeines Unverständnis stösst dagegen die massiv gebaute Möblierung unter den Bäumen, welche als zu hoch und abgrenzend empfunden wird. Diese scheint mit der Feinheit des Gesamtentwurfs unvereinbar.

Dem durch Baumgruppen gebildeten Halbrund des Platzes werden die beiden Viertelkreise der Aussichtsterrassen am Brückenkopf gegenübergestellt. Diese Massnahme wird einerseits gewürdigt, aber aus Sicht der Brücke als

störend empfunden. Vor dem Alpinen Museum und der Kunsthalle entstehen grosszügige, gut proportionierte Vorbereiche, wobei die vor dem Alpinen Museum neu gepflanzte Baumreihe die Sichtbarkeit der Institution am Platz einschränkt.

Die äusserste Schicht soll dem Kirchenfeldquartier als Quartierfreiraum eine Ausweitung seines öffentlich nutzbaren Lebensraums offerieren. Differenziert wird in diesen Randbereichen eine Abfolge von kleinräumig lesbaren Platzteilen erarbeitet. Die Anlagen östlich der Kunsthalle, die ehemalige Zieranlage und der ehemalige Restaurantgarten werden mit kleinen Eingriffen, auf dem Bestand aufbauend, in eine neue Nutzung überführt. Mittels dreier neuer Kleinbauten ausserhalb des Baumkranzes sollen die Nutzungen der jeweiligen Segmente inhaltlich gestärkt und differenzierte Orte gebildet werden. Diese überzeugen leider weder in ihrer Architektursprache, noch sind sie räumlich präzise gesetzt.

Das Bepflanzungskonzept wirkt zu wenig durchdacht. Insgesamt werden relativ viele der vorhandenen Bäume gefällt. Besonders im Bereich des Arboretums und im Bereich des ehemaligen Stationsgebäudes stellt sich die Frage nach der Notwendigkeit. Die Wahl der Kastanie ist in Bezug auf ihre geplante Dichte schwer nachzuvollziehen. Das historische Museum würde, trotz der Schnittverträglichkeit der Bäume, vom Platz aus gesehen langfristig stark verdeckt. Die Wahl der restlichen Materialien scheint dem Ort, wenn auch in grosser Varianz, angemessen.

Verkehr

Das Platzkonzept orientiert sich stark am Strahlenkonzept und ordnet diesem auch die Verkehrsorganisation unter. Dies führt dazu, dass alle Verkehrswege, auch solche, die dem Veloverkehr vorbehalten sind, in der gleichen Materialisierung vorgesehen sind. Als Material für die Platzmitte ist Asphalt vorgesehen; die Aufenthaltsflächen sollen mit einem Plattenbelag in Quarzsandstein versehen werden. Die Platzmitte soll als Begegnungszone funktionieren, was die Jury hinterfragt. Insgesamt resultiert in der Platzmitte vor allem eine sehr grosse Verkehrsfläche ohne Abgrenzungen. Es bleibt unklar, wie die nötigen taktilen Abgrenzungen zwischen Fahr- und Aufenthaltsflächen gewährleistet werden. Die Aufenthaltsflächen wirken aufgrund der ausgeprägten Umsetzung



Situation

des Strahlenkonzepts segmentiert. Die Vorflächen vor der Kunsthalle und dem Institut für Weiterbildung und Medienbildung werden mit attraktiven, balkonartigen Elementen ergänzt, die auch Sitzmöglichkeiten aufweisen. Hinsichtlich der Tramführung wurde die Variante 1 gewählt. Im Bereich der Tramhaltestelle sind die Haltekanten aber etwas zu kurz ausgebildet. Die geforderten Aussagen zur Veloparkierung fehlen. Ebenfalls fehlen die geforderten Nachweise zu den Fahrgeometrien, den Trassierungselementen, den Haltekantenlängen und zur Anlieferung.

Beleuchtung

Mittels Pendelleuchten an Überspannkabeln wird eine zurückhaltende Grundausleuchtung erzeugt. Das Foyer wird mit einer Verdichtung von kleineren Mastleuchten akzentuiert. Dadurch entsteht eine Art Lichtschweif um das Zentrum herum. In Richtung der Gebäude nimmt die Lichtintensität ab, die Stimmung wird privater, und die Leuchtmittel werden individueller. In diesem Konzept dienen zwei Lichtebenen der Platzbeleuchtung. Die eine ist eher funktioneller Natur, die andere baut eine gewisse Spannung und eine Ästhetik im Zusammenspiel mit den radial angeordneten Bäumen auf. Jede Baumgruppe erhält ihren eigenen Lichthof am Boden. Die Leuchten treten nicht in den Vordergrund, sondern dienen der Aufwertung der Baumgruppen. Der funktionalen Umgebungsbeleuchtung wurde in diesem Konzept bisher keine Beachtung geschenkt. Durch die eher grosse Anzahl an Lichtpunkten ergibt sich ein grösserer Aufwand in Installation und Unterhalt. Andererseits sind die meisten Lichtpunkte tief gesetzt und relativ gut zugänglich. Durch dieses Konzept ist wenig «Dark Sky»-Belastung zu erwarten. Insgesamt wirkt das Lichtkonzept einleuchtend und dem Konzept angemessen.

Fazit

Insgesamt handelt es sich um eine gut durchdachte Lösung, welche aber leider an ihrer eigenen Konsequenz zu scheitern droht. Die Jury würdigt und schätzt die sehr klare konzeptionelle Grundhaltung, den Strahlenplatz konsequent umzusetzen. Die drei Teile Stadtplatz, Foyer und Quartierfreiraum sind sowohl konzeptionell wie räumlich gut angeordnet. Leider gelingt es dem Konzept nicht, die sehr klare Idee in der Ausarbeitung befriedigend umzusetzen.



Situation





Schnittansicht Stadtplatz



Schnittansicht Tramhaltestelle



Schnittansicht Bushaltestelle



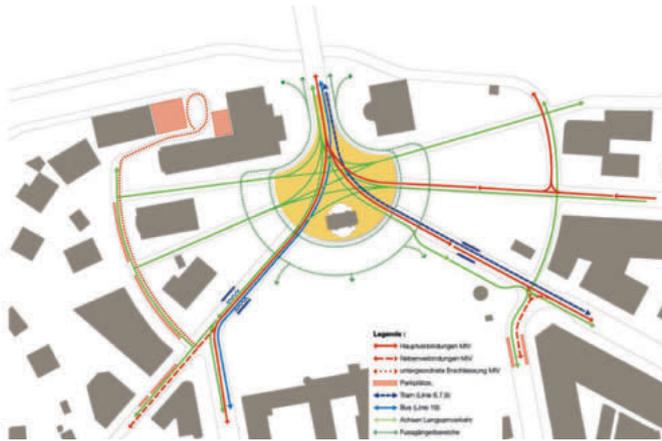
Schnittansicht Welttelegrafendenkmal



Schnittansicht Café



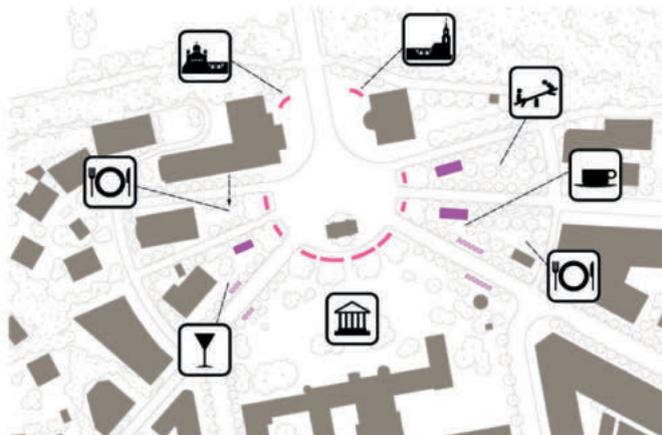
Schnittansicht Spielbar



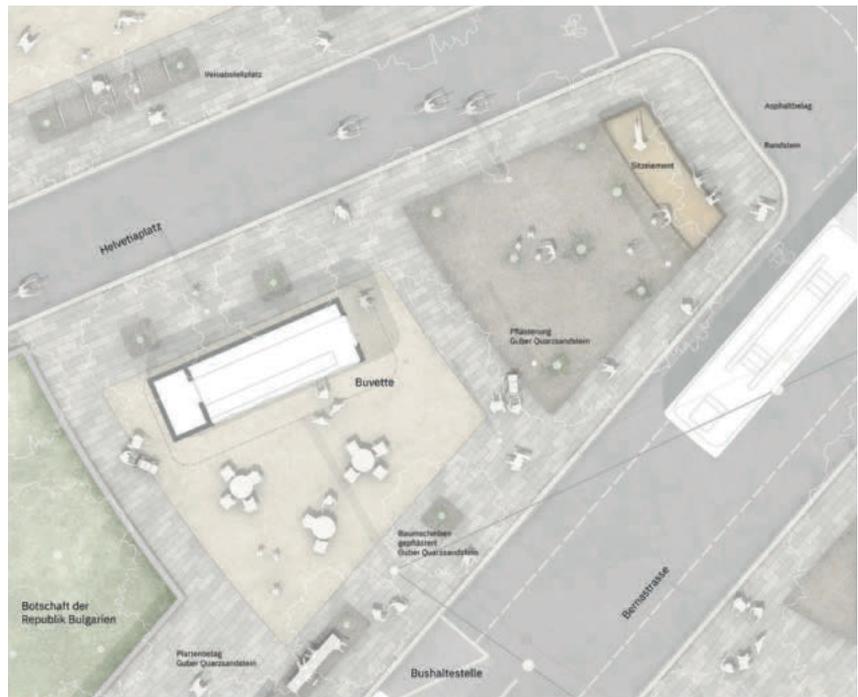
MIV



Licht



Kleinbauten



Detailansicht Materialisierung



Beleuchtungskonzept

PRO JEKT IM 5. RANG





5. Rang, 5. Preis, Nr. 07 MEIN NAME IST EUGEN

Team Klötzli Friedli Landschaftsarchitekten AG, Bern

Landschaftsarchitektur (Federführung)

Klötzli Friedli Landschaftsarchitekten AG, Bern
Beatrice Friedli, Marco Lehmann, Andreas Ringli,
Tamara Hostettler

Städtebau / Architektur

Holzhausen Zweifel Architekten GmbH, Bern
Hannes Zweifel, Sebastian Holzhausen

Bauingenieurwesen (Verkehrsplanung)

WAM Planer und Ingenieure AG, Solothurn
Reto Affolter

Bauingenieurwesen (Tiefbau)

Diggelmann + Partner AG, Bern
Hans-Ulrich Fuhrer

Lichtplanung

nachtaktiv GmbH, Zürich
Reto Marty

Szenografie

element design GmbH, Basel
Roger Aeschbach

5. Rang, Nr. 07 MEIN NAME IST EUGEN

Städtebau

Der Beitrag besticht durch die einfache, jedoch räumlich prägende Geste eines sich zunehmend verdünnenden Baumrings. Im Inneren fasst er eine grosszügige Leere. Der Entwurf gehört zur Gruppe jener Projekte, die auf dem «Sternplan» des historischen Kirchenfeldquartiers aufbauen. Im Gegensatz zu anderen Projekten werden die raumdefinierenden Bäume jedoch nicht radial, sondern stringent vor den einzelnen Parzellen und Gebäuden in Gruppen angeordnet. Die räumlichen Potenziale des Konzepts kommen somit leider nicht voll zum Tragen. Dadurch, dass die den Parzellen vorgelagerten Baumgruppen in separate Felder aufgeteilt sind, wird eine Fragmentierung angestrebt und so die Raumdefinition geschwächt. Zwar bleibt das Weltelegraphendenkmal unangetastet, seine Setzung auf einer undefinierten Asphaltfläche wird jedoch weder dem Objekt noch der Platzanlage als Ganzes gerecht. Der Entwurf geht von richtigen Grundannahmen aus und respektiert die dem Stadtplan inhärente Logik, doch schwächen die auf dieser Basis getroffenen Umsetzungen das innewohnende Potenzial, anstatt dieses weiterzuentwickeln und zu stärken. Der Entscheid, die Mehrheit der Verkehrsflächen einheitlich durch Asphalt zu verbinden, wird der räumlichen Wahrnehmbarkeit der Platzlage kaum gerecht. Insgesamt diskutiert die Jury den Ansatz intensiv, eine Aufreihung kleinräumiger Orte innerhalb einer grösseren Gestik zu kreieren, und empfindet ihn als einen interessanten Beitrag.

Landschaftsarchitektur/Architektur/Mobiliar

Der Baumring reagiert konsequent und einfühlsam auf seine unterschiedlichen Ränder. Um das Historische Museum als Blickfang des Platzes zur Geltung kommen zu lassen, wird die dreireihige Ringsetzung von Norden nach Süden stufenweise auf eine Reihe reduziert. Diese Geste schenkt dem Telegraphendenkmal allseitig einen angemessenen und wohltuenden Freiraum. Die grosszügigen Vorplätze beim Alpinen Museum und vor der Kunsthalle werden geschätzt, wenngleich sie etwas überdimensioniert erscheinen. Die Grösse der Leere des inneren Platzes wirkt im Verhältnis zum Gesamtraum angemessen.

Die Jury diskutiert die Gestaltung auf Bodenebene kontrovers. Der durchgängige Asphaltbelag differenziert nicht zwischen Platz und umgebenden Strassenräumen und

signalisiert somit, ein zusammenhängender Verkehrsraum zu sein. Zudem bildet er eine unnötig grosse versiegelte Fläche und erzeugt auf dem leeren Platz keine atmosphärische Stimmung.

Die Gebäudeform des Pavillons müsste in Bezug auf seine Wirtschaftlichkeit optimiert werden. Die Umnutzung des Grand Palais wird nicht ausgewiesen.

Verkehr

Die Verkehrsführung lehnt sich an die heutigen Verhältnisse an. Die Kernfläche des Platzes ist asphaltiert, wobei die Fahrflächen durch breite und taktil erfassbare Natursteinbänder abgesetzt sind. Der ganze Platz soll eine Tempo-30-Zone werden. Durch die Idee einer freien Platzmitte mit aussen angelagerten Kopfgärten ergeben sich vor allem im westlichen Platzbereich grosszügige Aufenthaltsbereiche. Durch die Sitzmauern und Treppentufen ergibt sich zwar eine klare Abgrenzung der Kopfgärten, sie bilden stellenweise aber auch eine Barriere für den Fussverkehr. Im östlichen Platzteil ist die Querbeziehung für den Fussverkehr im Bereich der Tramhaltestelle sehr eingeschränkt und steht im Konflikt mit den linksabbiegenden Fahrzeugen aus der Marienstrasse. Für die Tramführung wurde die Variante 1 gewählt. An der Tramhaltestelle fehlt eine überdachte Wartemöglichkeit. Die Bushaltestelle Bernastrasse ist gut platziert, hier befinden sich aber alle Veloabstellplätze in der Durchgangsbereich des Fussverkehrs. Vor der Schulwarte und vor der Kunsthalle sind die Standorte der Veloabstellplätze ebenfalls ungünstig gewählt. Das Projekt schlägt sowohl für die Fussgänger- als auch für die Verkehrsflächen gewöhnlichen Asphalt vor. Bei der Bushaltestelle sind Betonplatten vorgesehen. Die angebotenen Materialien können ohne spezielles Verfahren verbaut werden. Der Belag in allen Verkehrsbereichen stellt keine speziellen Herausforderungen dar. Nachträgliche Eingriffe können ohne Probleme ausgeführt werden. Die Reinigung und der Winterdienst können wie bis anhin erfolgen.

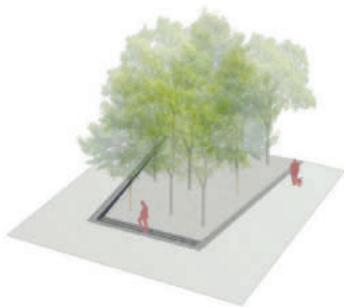
Beleuchtung

Das Konzept arbeitet mit drei unterschiedlichen Lichtkomponenten. Neben der funktionalen Stadtraumbeleuchtung sieht es eine Lichtinszenierung und zudem leuchtende Informationsdisplays vor.

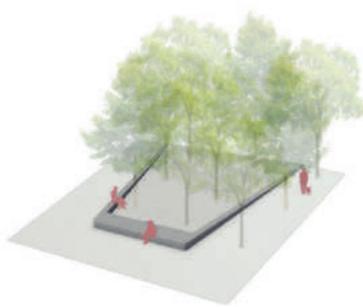
Die funktionale Stadtraumbeleuchtung mittels Überspannungen und Kandelabern bedient die Horizontale und wirkt



Situation



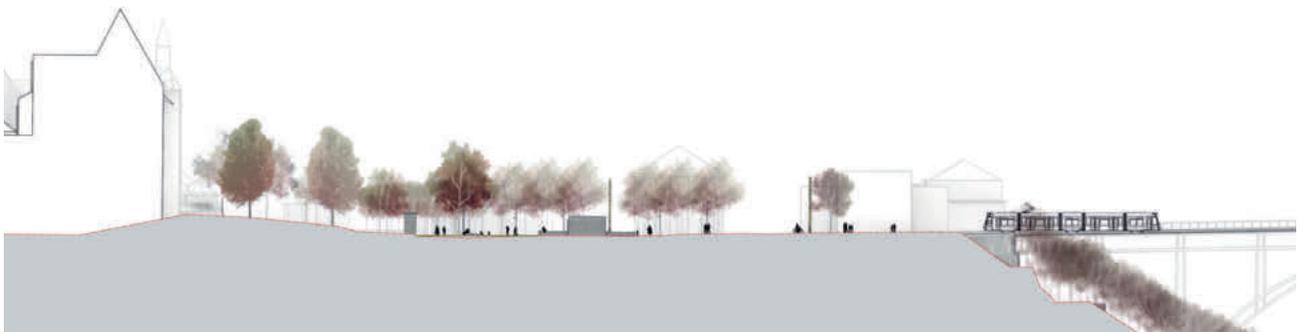
Gartenfeld
Forumfeld



Roskastanienfeld
Botschaftsfeld



Eingang
Historisches Museum



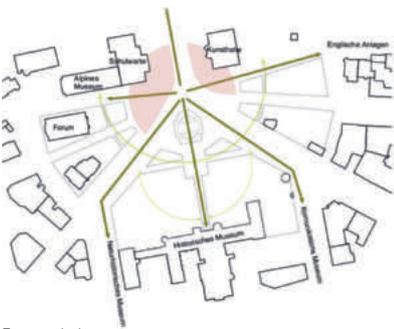
Schnitt



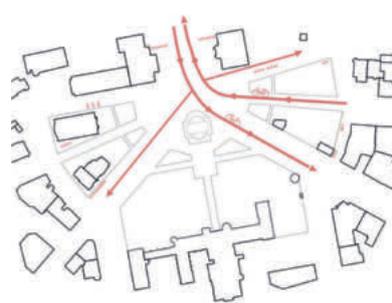
Schnitt



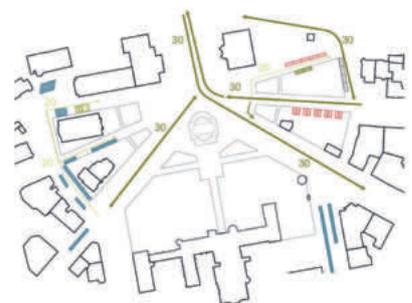
Detailplan Kiosk Tramhaltestelle



Fussverkehr



Veloverkehr



MIV/ÖV

PRO JEKT IM 6. RANG





6. Rang, 6. Preis, Nr. 19 KULTURPARKETT

Team YEWO LANDSCAPES e.U., A-Wien

Landschaftsarchitektur (Federführung)

YEWO LANDSCAPES e.U., A-Wien

Städtebau / Architektur / Szenografie

Bauart Architekten und Planer AG, Bern
Yorick Ringeisen

Bauingenieurwesen (Verkehrsplanung)

Con.sens Verkehrsplanung ZT, A-Wien
Michael Szeiler, Florian Kratochwil

Bauingenieurwesen (Tiefbau)

Rothpletz, Lienhard + Cie AG, Bern
Jürgen Blanke, Walter Wiedmer

Lichtplanung

Pokory Lichtarchitektur, A-Wien
Klaus Pokorny

6. Rang, Nr. 19 KULTURPARKETT

Städtebau

Das historische Strahlenprinzip des Kirchenfeldplans dient diesem Entwurf als Grundstruktur, auf der das Konzept eines Platzes mit einer offenen Mitte und lockeren Baumsetzungen am Rand entwickelt wird. Der Platz soll zum einen als Stadtplatz und Auftakt in das Kirchenfeld-Quartier dienen und zum anderen Flächen zum Aufenthalt anbieten.

Die partiell ergänzten und wie zufällig platzierten Bäume am Platzrand bilden ein leichtes, sich zur Platzmitte hin auflösendes Dach. Das historische Strahlenkonzept wird nur ansatzweise nachgezeichnet und neu interpretiert. Durch die frei angeordneten Baumgruppen wird eine Kleinteiligkeit generiert, die der offenen Mitte ein spannungsvolles Gegenüber bieten soll und differenzierte Räume mit Aufenthaltscharakter offeriert. Während die Mitte einen Bewegungsraum darstellt, dient die Rahmenzone mehrheitlich dem langsamen, fussläufigen Verkehr und dem Ankommen.

Landschaftsarchitektur/Architektur/Mobiliar

Am Rand des Platzes werden unter den Bäumen Freirauminseln gebildet, die abseits vom Verkehr Orte des Treffens, der Erholung und des Beobachtens bieten. Auch hier, dem historischen Strahlenkonzept locker folgend, rahmen Bänke organisch und weich geformte, chaussierte Flächen ein. Besucherinnen und Besucher können sich nach innen zur Inselmitte oder nach aussen zum Platz niederlassen.

Da die Anordnung der Bäume und Möbel etwas zu zufällig und ungezwungen wirkt, wird bezweifelt, dass der Raum, der durch fehlende Raumkanten schon heute kaum erkennbar ist, durch dieses Konzept wirklich erfahrbar wird.

In Ergänzung zur Möbelfamilie werden an drei ausgewählten Orten Sonderelemente vorgeschlagen, die sich aus der Form der Freirauminseln entwickeln. Der Kiosk und die Toilettenanlage werden in zwei Baukörper aufgeteilt und mittels Flugdach gestalterisch geschickt zusammengefasst, sodass ein zum Konzept passendes leichtes Gebäude im Bereich der Tramstation entsteht. Als zweites Sonderelement befindet sich eine Pergola im Westen des Platzes nahe des Yehudi Menuhin Forums. Die Jury bezweifelt, dass das sehr lockere Baumdach und die sich auflösenden Formen in ihrer Leichtigkeit, lei-

der aber auch in einer inzwischen etwas üblichen bzw. bekannten Formgebung und Anordnung, dem Platz die notwendige räumliche Fassung geben werden.

Die vorgeschlagene Möbelfamilie erscheint der Jury in ihrer Gestaltung dabei etwas zu zeitgemäss und bekannt, für die Dimension des Platzes zu leicht, in ihrem Habitus zu wenig städtisch und dem Raum am Ende nicht gewachsen.

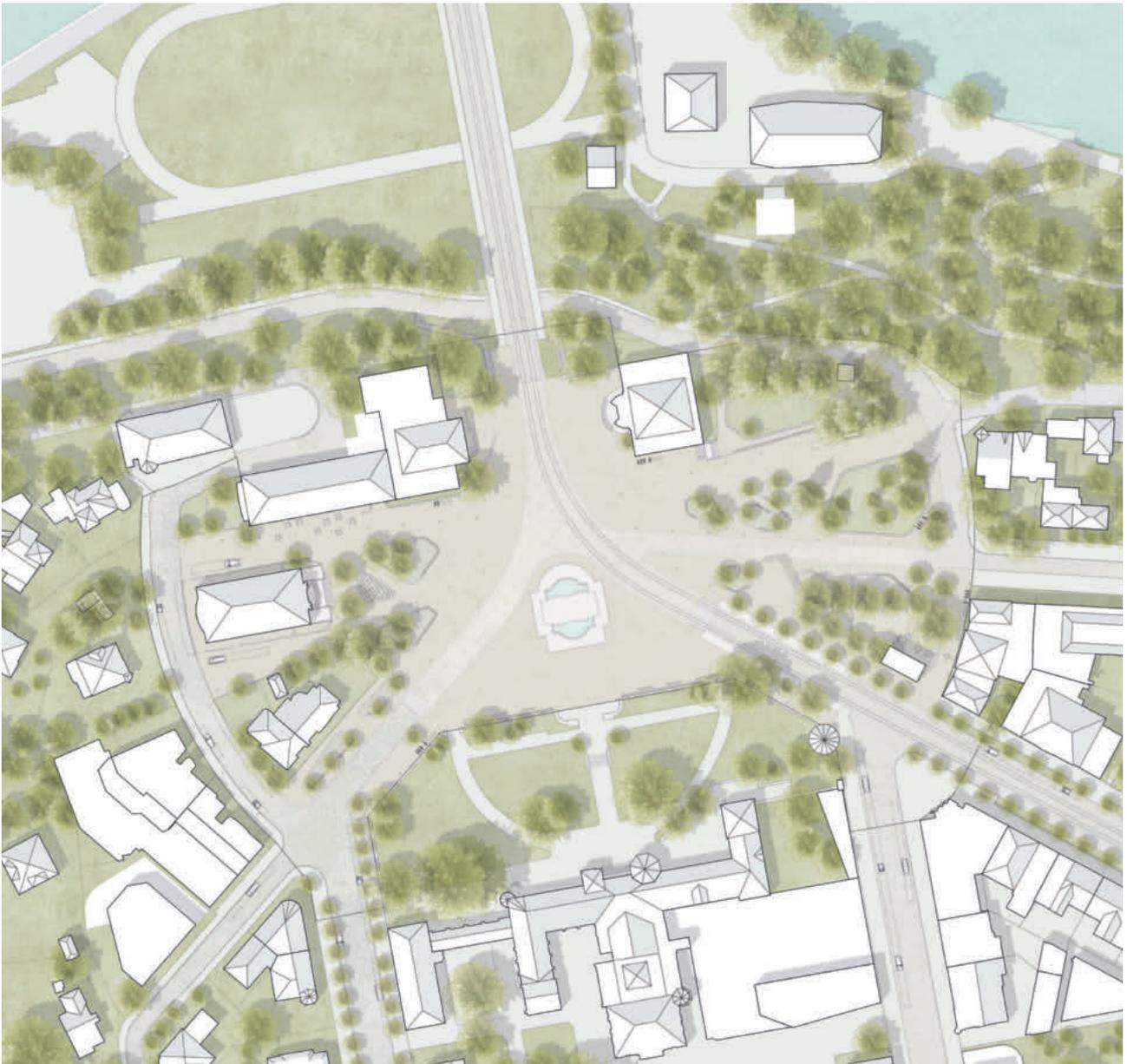
Als Platzbelag wird ein durchgängiger Plattenteppich mit einer aus der Platzgeometrie abgeleiteten dreiecksförmigen Platte vorgeschlagen. Im Randbereich öffnet sich der Belag und wird von den unbefestigten Freirauminseln aufgebrochen. Alle Gebäude, Grünanlagen sowie das Denkmal werden auf diesen einheitlichen, artifiziellen Teppich gestellt, der nur durch die asphaltierten Schneisen der Verkehrsräume zerschnitten wird. Leider werden die Fahrbahnen sowie die Trampuren dadurch als Schneisen so stark wahrnehmbar in Szene gesetzt, dass das städtebauliche Grundkonzept der Anlage verwischt. Ausserdem erscheint der Jury dieser markante Plattenverband als etwas zu fremd in der Stadt und gestalterisch überzogen bzw. in der Materialität und Farbigkeit nicht nachvollziehbar.

Zudem wird die erwünschte Beispielbarkeit der Aufenthaltsflächen angezweifelt, da die temporäre Befahrbarkeit mit grösseren Fahrzeugen bei Plattenbelägen dieser Form erfahrungsgemäss zu Schäden führt. Das Abbrechen der spitzen Ecken ist wahrscheinlich. Es müsste daher sichergestellt werden, dass der Plattenbelag nicht befahren wird, was im vorgeschlagenen Konzept hinsichtlich der Anlieferung, aber auch hinsichtlich der gewünschten Funktion des Platzes kaum denkbar ist.

Verkehr

Die Verkehrsführung entspricht weitgehend der heutigen Situation, wobei die Fahrflächen deutlich reduziert werden. Das Verkehrsregime sieht auf dem ganzen Platz eine Begegnungszone vor. Wie die barrierefreie und taktile erfassbare Ausgestaltung der Übergänge zwischen Fahr- und Aufenthaltsflächen erfolgen soll, geht aus den Text- und Planunterlagen nicht hervor.

Hinsichtlich der Tramführung wurde die kostengünstigere Variante 2 gewählt. Es fehlen aber die geforderten Nachweise zu den Fahrgeometrien, den Trassierungselementen und den Haltekantenlängen. Die Tramhaltestelle und die Bushaltestelle sind sinnvoll und den Anforderungen entsprechend angeordnet worden.



Situation

Die Gesamtzahl der Veloabstellplätze ist nicht ausgewiesen, sie erscheint aufgrund der Planeinträge eher als zu gering. Die Veloabstellplätze vor dem Alpinen Museum, der Kunsthalle und in der Bernastrasse sind nur über die Fussverkehrsflächen erreichbar, sodass Konflikte vorprogrammiert sind. An der Kirchenfeldbrücke sind Beginn und Ende der Veloführung ungelöst.

Beleuchtung

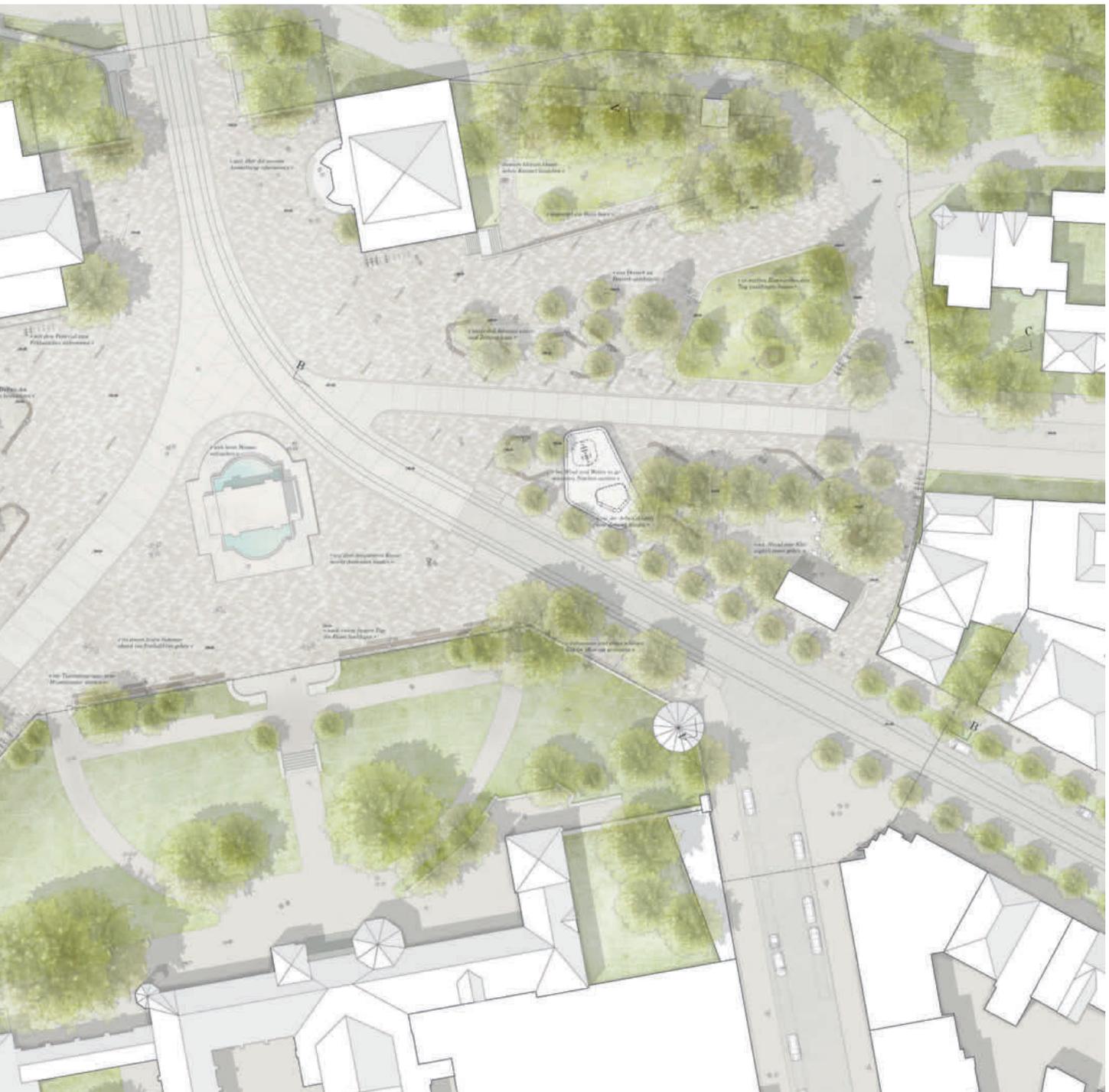
Markante Stelenleuchten zeichnen das historische Strahlenkonzept auch nachts nach. Ergänzt wird diese Installation durch eher flexible Girlandenleuchten im Bereich der Baumanordnungen. Obwohl die Entwurfsverfasser von ausschliesslich nach unten gerichtetem Licht sprechen, ist ein diffuser Lichtanteil notwendig, um bei diesem Leuchtentypus die erwünschte Fernwirkung zu erzielen. Diese Tatsache führt zu einer gewissen, wenn auch überschaubaren Lichtverschmutzung.

Fazit

Die Lösung stellt einen gut durchgearbeiteten Beitrag dar, wie man das historische Strahlenkonzept heute weiter und neu interpretieren kann. Die Jury bezweifelt aber, dass die vorgeschlagene Leichtigkeit der räumlichen Gliederung sowie die lockere Anordnung der Bäume und des Mobiliars dem Platz eine räumliche Fassung und damit städtebauliche Erfahrbarkeit geben können und kritisiert insbesondere den gestalterisch aufwendigen Belag, der die städtebauliche Konzeption nicht unterstützt, sondern eher schwächt.

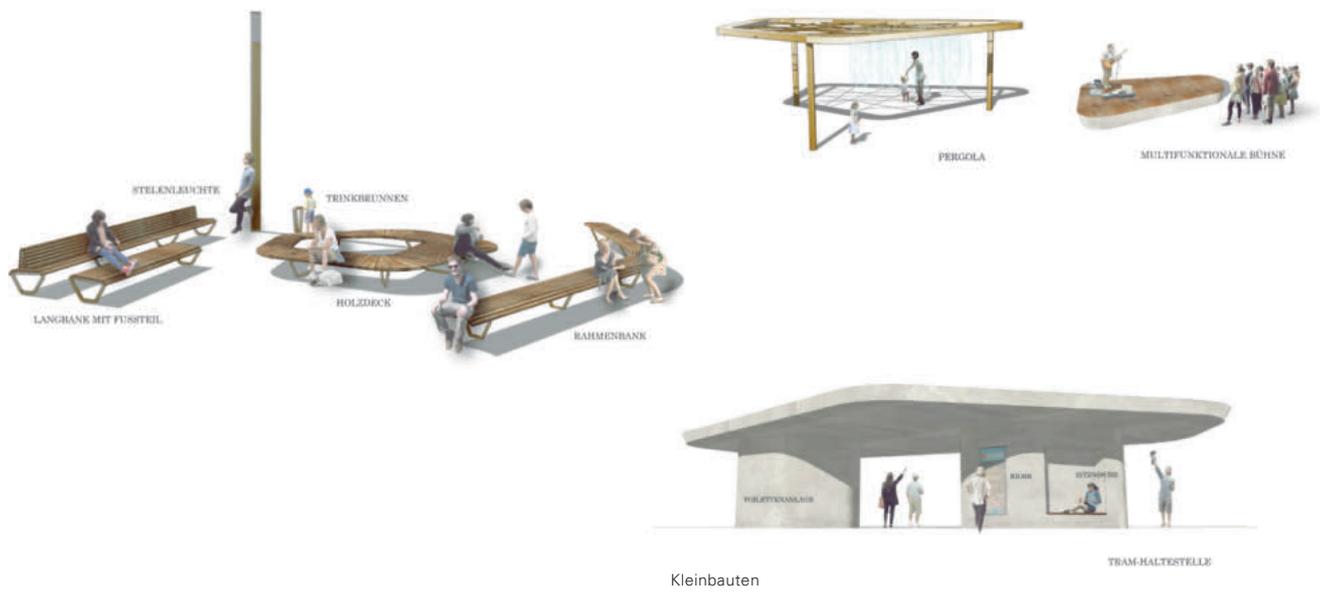


Situation





Schnitt C





Fuss- und Veloverkehr



ÖV



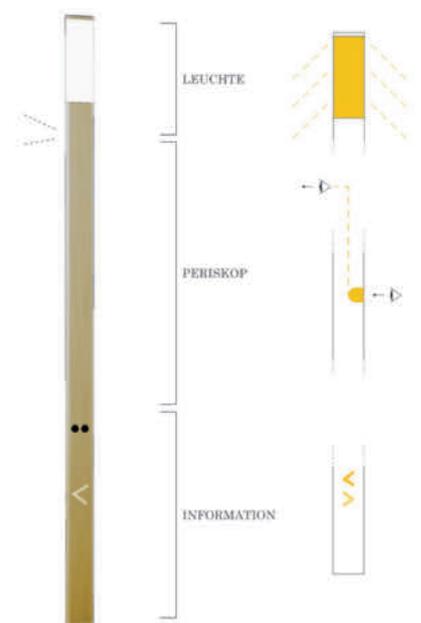
MIV/Parken



Kulturparkett



Beleuchtungskonzept



WEITERE PROJEKTE

Nr. 01 SUR PLACE	Team BNP Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich
Nr. 02 Achsen	Team BHF Landschaftsarchitekten GmbH, D-Schwerin
Nr. 03 ZURÜCK ZUM KERN	Team Office of Landscape Morphology, F-Paris
Nr. 04 ALPENGLÜHEN	Team Hager Partner AG, Zürich
Nr. 08 UMBILICUS MUNDI	Team Maurus Schifferli Landschaftsarchitekt, Bern
Nr. 09 viva helvetia!	Team Herbert Dreiseitl Consulting, D-Überlingen
Nr. 10 Frischluft	Team Wigger Architekten, Basel
Nr. 11 AUFTAKT	Team Hänggi Basler Landschaftsarchitektur GmbH, Bern
Nr. 12 atrium arboribus	Team David Bosshard Landschaftsarchitekten AG, Bern
Nr. 15 PERIANTH	Team STUDIO PAOLO BÜRGI, Camorino
Nr. 16 HANAMI	Team Balliana Schubert LandschaftsarchitektenAG, Zürich
Nr. 17 the step	Team S2L Landschaftsarchitekten BSLA SIA, Zürich
Nr. 18 Strahlenfokus	Team Geomantiegruppe Bern, Mattstetten
Nr. 20 A STAR IS BERN	Team Projekt BASE, F-Paris



Nr. 01 SUR PLACE

Team BNP Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich

Landschaftsarchitektur (Federführung)

BNP Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich
Anja Bandorf, Rebecca Hellmann

Städtebau

Cabane Partner, urbane Strategien und
Entwicklung GmbH, Basel
Philippe Cabane

Architektur

blgp architekten ag, Luzern
Pinar Gönül, Kim Hofstetter-Schmidgall

Szenografie

Sonja Koch – Szenografie, Zürich
Sonja Koch

Bauingenieurwesen (Verkehrsplanung / Tiefbau)

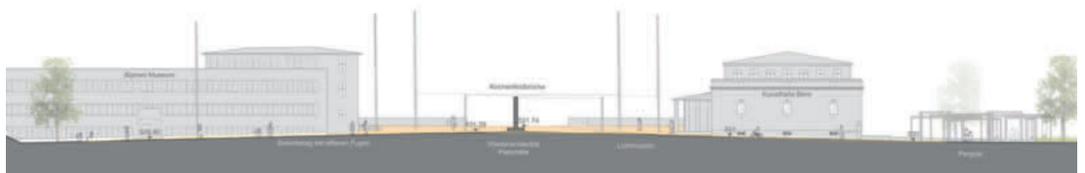
Flückiger + Bosshard AG, Wädenswil
Michael Streiff, Marina Gyejacquot

Lichtplanung

Vogtpartner Winterthur
Christian Vogt, Anita Rosenberger

Visualisierungen

RendeRisch Architekturvisualisierungen, Zürich
Tanja Risch, Veronika Melber



Schnittansicht A



Schnittansicht B



Nr. 02 ACHSEN

Team BHF Landschaftsarchitekten GmbH, D-Schwerin

Landschaftsarchitektur (Federführung) / Lichtplanung

BHF Landschaftsarchitekten GmbH, D-Schwerin

Landschaftsarchitekt Ulrich Franke, M.Sc. Landschaftsarchitektur Juliane Wichtmann, Dipl.-Ing. Julia Zakharova

Städtebau / Architektur

BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH, D-Rostock

Architektin Dipl.-Ing. Ute Schmidt

Bauingenieurwesen (Verkehrsplanung / Tiefbau)

BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH, D-Rostock

Dipl.-Ing. Rolf Schmidt

Szenografie

BHF Landschaftsarchitekten GmbH, D-Kiel

M.A. Raumstrategien/Szenografie Maike Jungvogel



Schnittansicht A



Schnittansicht B



Nr. 03 ZURÜCK ZUM KERN

Team Office of Landscape Morphology, F-Paris

Landschaftsarchitektur (Federführung)

Office of Landscape Morphology, F-Paris
Philippe Coignet

Lichtplanung

ON, Agence de Conception Lumière, F-Paris
Vincent Thiesson

Städtebau / Architektur / Szenografie

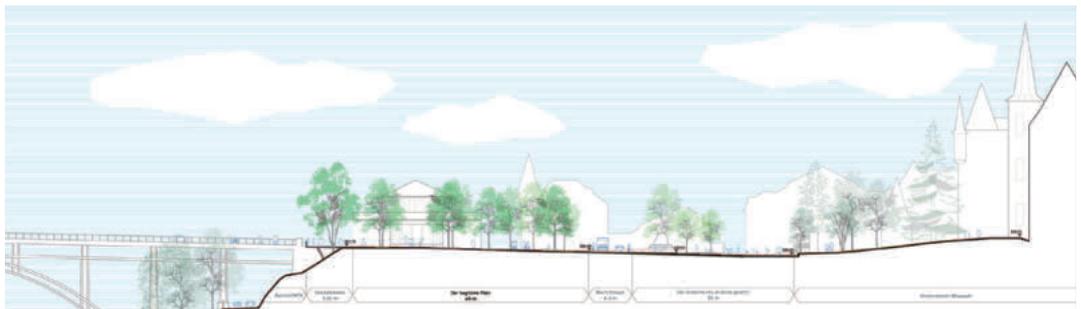
TVK, F-Paris
Antoine Viger-Kohler, Pierre Alain Trevelo

Bauingenieurwesen (Verkehrsplanung)

B+S AG, Bern
Urs Dubach, Oliver Dreyer

Bauingenieurwesen (Tiefbau)

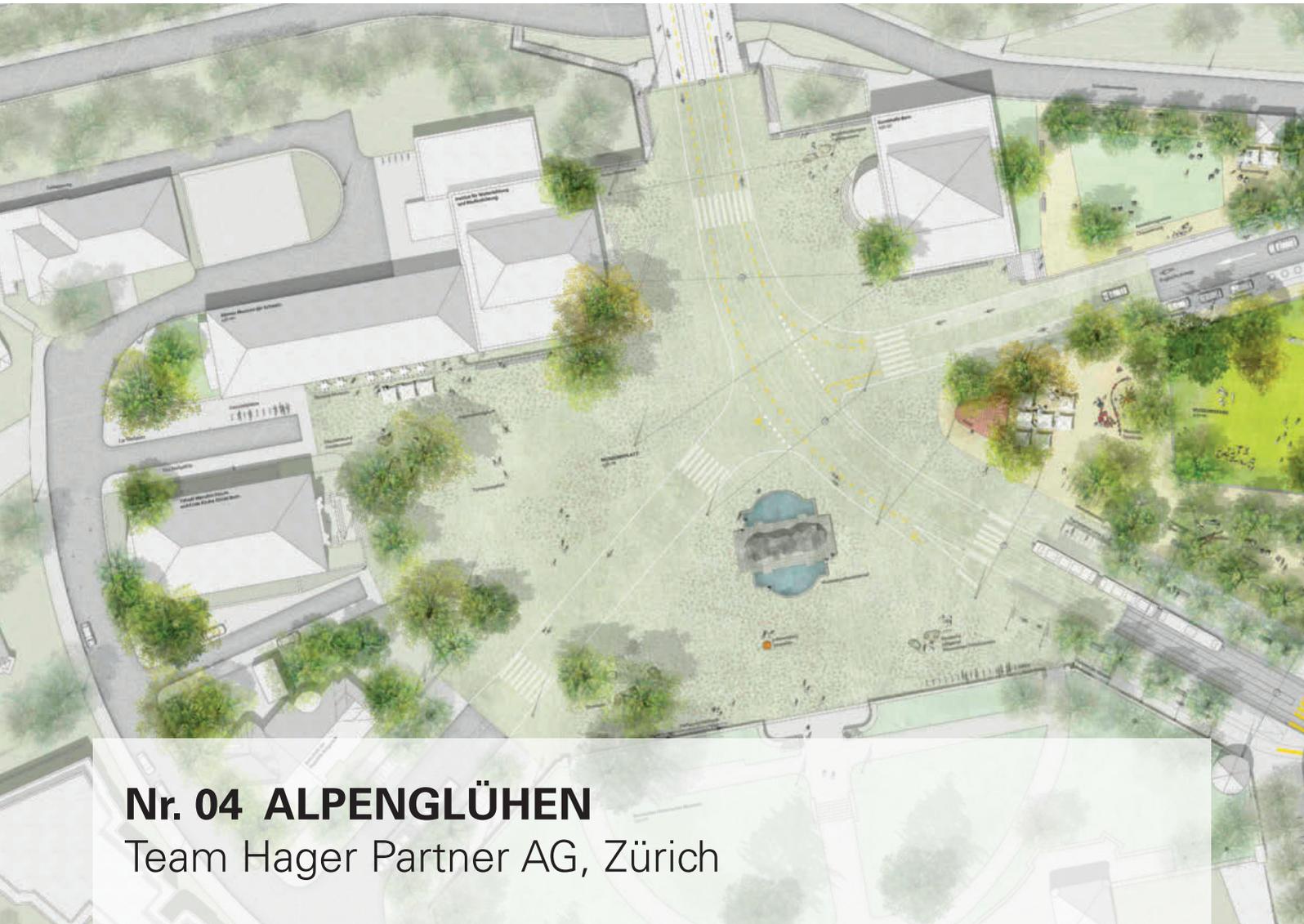
B+S AG, Bern
Markus Jäggi, Manuel Lüscher



Schnittansicht A



Schnittansicht B



Nr. 04 ALPENGLÜHEN

Team Hager Partner AG, Zürich

Landschaftsarchitektur (Federführung)

Hager Partner AG, Zürich
Pascal Posset, Mirjam Scharnofske, Moritz Schneider

Städtebau / Architektur

Cometti Truffer Architekten AG, Luzern
Norbert Truffer

Bauingenieurwesen (Verkehrsplanung)

Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG, Bern
Alain Kutter, Marco Binswanger

Bauingenieurwesen (Tiefbau)

Smt ag ingenieure + planer, Bern
Joëlle Ernst

Lichtplanung

Nachtaktiv GmbH, Zürich
Reto Marty

Szenografie

Eichenberger-Szenografie, Luzern
Ralph Eichenberger



Querschnitt



Längsschnitt



Nr. 08 UMBILICUS MUNDI

Team Maurus Schifferli Landschaftsarchitekt, Bern

Landschaftsarchitektur (Federführung)

Maurus Schifferli Landschaftsarchitekt, Bern
Maurus Schifferli, Martin Aebischer, Magali Rouiller

Städtebau / Architektur / Szenografie

Christoph Schläppi, Architekturhistorik, Bern
Christoph Schläppi

Bauingenieurwesen (Verkehrsplanung / Tiefbau)

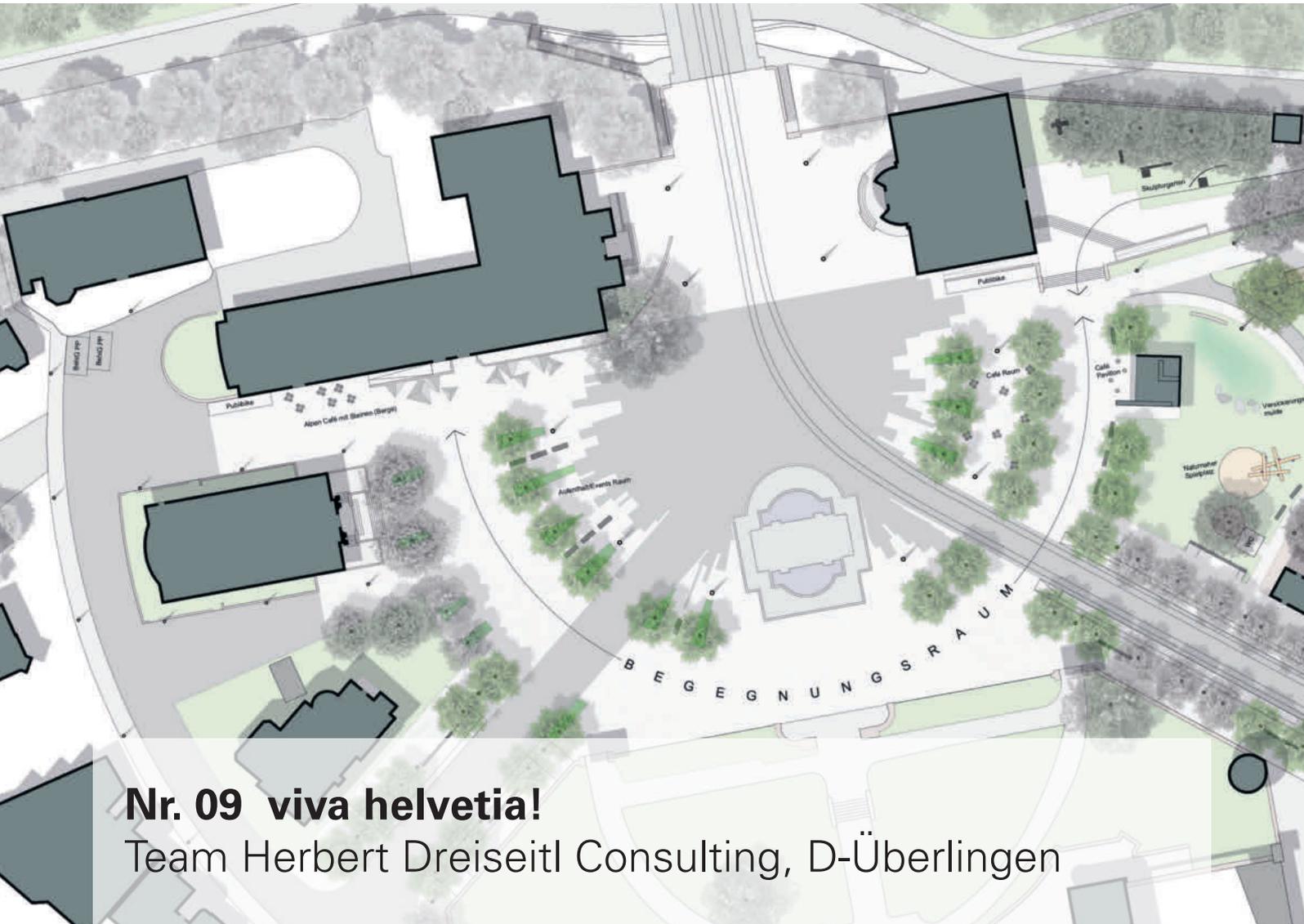
Roduner BSB+Partner AG, Liebefeld, Bern
Michael Beyeler, Rodaina Mardawy

Lichtplanung

Luminum GmbH, Messen
Philipp Hert



Schnitt A



Nr. 09 viva helvetia!

Team Herbert Dreiseitl Consulting, D-Überlingen

Landschaftsarchitektur (Federführung)

Herbert Dreiseitl Consulting, D-Überlingen
Herbert Dreiseitl

Städtebau / Architektur / Szenografie

Studio Ray Isaacs, Bern
Ray Isaacs

Bauingenieurwesen (Verkehrsplanung)

Basler & Hofmann West AG, Zollikofen
Artan Morina

Bauingenieurwesen (Tiefbau)

Basler & Hofmann West AG, Zollikofen
Sascha Brand

Lichtplanung

Luminum GmbH, Messen
Philipp Hert

Weitere Teammitglieder

Basler & Hofmann West AG, Zollikofen
Judith Rüttsche



Schnittansicht



Nr. 10 Frischluft

Team Wigger Architekten, Basel

Landschaftsarchitektur

Hofmann Landschaftsarchitekten AG, Bern
Andres Hofmann, Birgit Winkler

Städtebau / Architektur / Szenografie (Federführung)

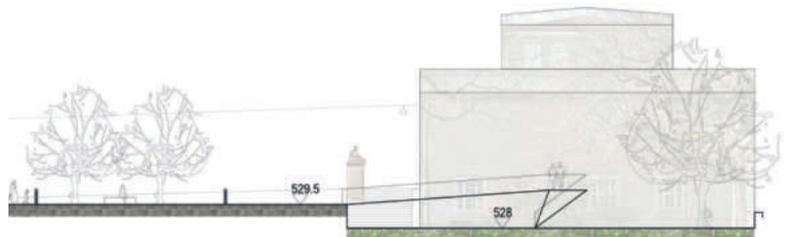
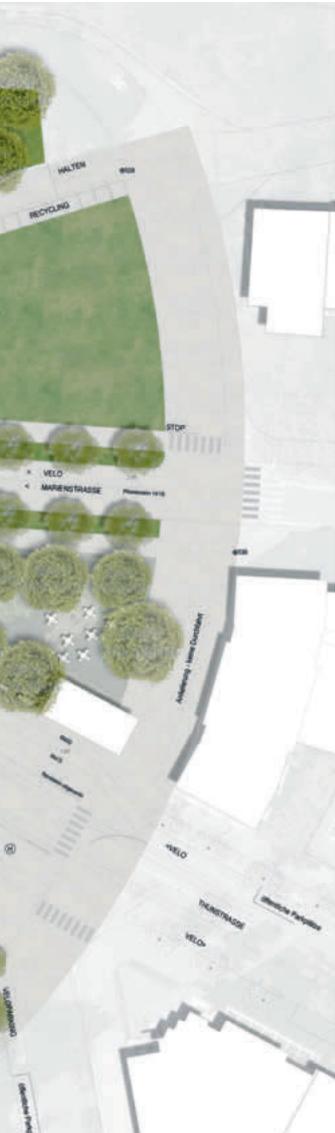
Wigger Architekten, Basel
Martina Veider-Hochfilzer, Martin Zeller (freie Mitarbeit)

Bauingenieurwesen (Verkehrsplanung / Tiefbau)

Ingenieurbüro P. Zumbach SIA / USIC AG, Aarau
Benno Mehmman

Lichtplanung

Lichtbau GmbH, Bern
Michaela Scheer, Ruedi Steiner



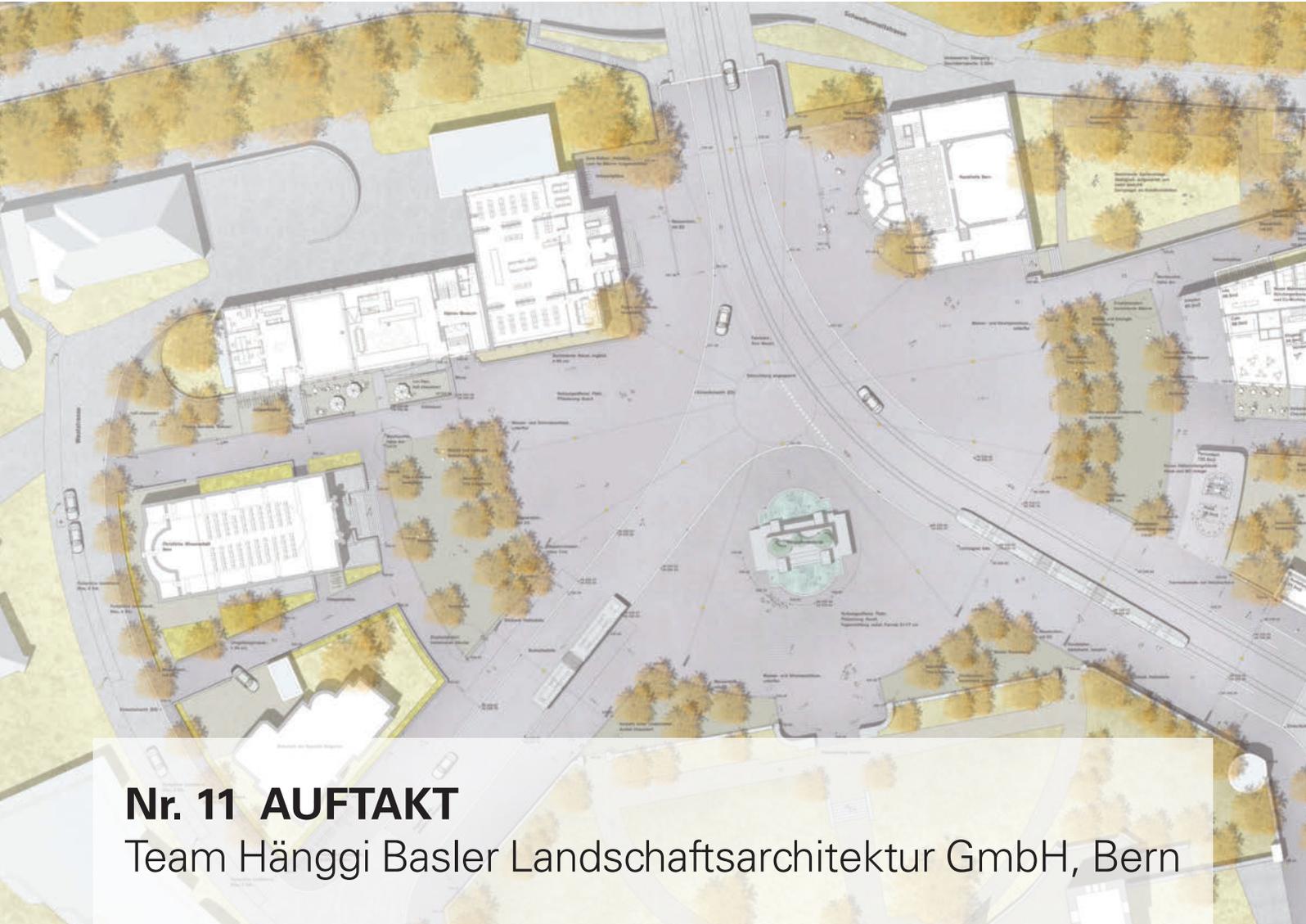
Schnitt C



Schnitt D



Schnitt E



Nr. 11 AUFTAKT

Team Hänggi Basler Landschaftsarchitektur GmbH, Bern

Landschaftsarchitektur (Federführung)

Hänggi Basler Landschaftsarchitektur GmbH, Bern
Simone Hänggi, Clemens Basler, Maurice Stalder

Städtebau / Architektur / Szenografie

Leismann AG, Bern
Stefan Leiseifer, Roman Lehmann, Charlélie Michel

Bauingenieurwesen (Verkehrsplanung/Tiefbau)

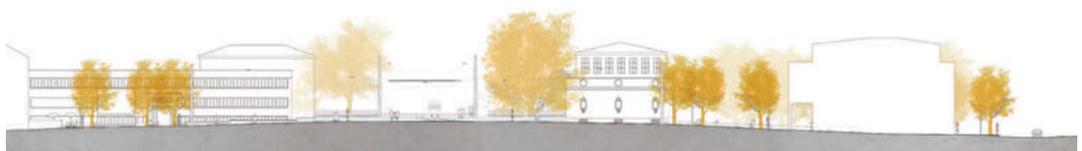
Zeltner Ingenieure AG, Belp
Denise Roth

Lichtplanung

Nachtaktiv GmbH, Zürich
Reto Marty, Viviane Durussel



Schnittansicht



Schnittansicht



Nr. 12 atrium arboribus

Team David Bosshard Landschaftsarchitekten AG, Bern

Landschaftsarchitektur (Federführung)

David Bosshard Landschaftsarchitekten AG, Bern
David Bosshard, Sarah Simon

Lichtplanung

Vogtpartner Beratende Ingenieure, Winterthur
Andreas Gut

Städtebau / Architektur / Szenografie

3B Architekten AG, Bern
Franz Bamert, Martin Gsteiger, Christian Liechti,
Yannick Rieble (freier Mitarbeiter)

Bauingenieurwesen (Verkehrsplanung)

Emch+Berger Verkehrsplanung AG, Bern
Jukka Etter, Guido Rindsfuser

Bauingenieurwesen (Tiefbau)

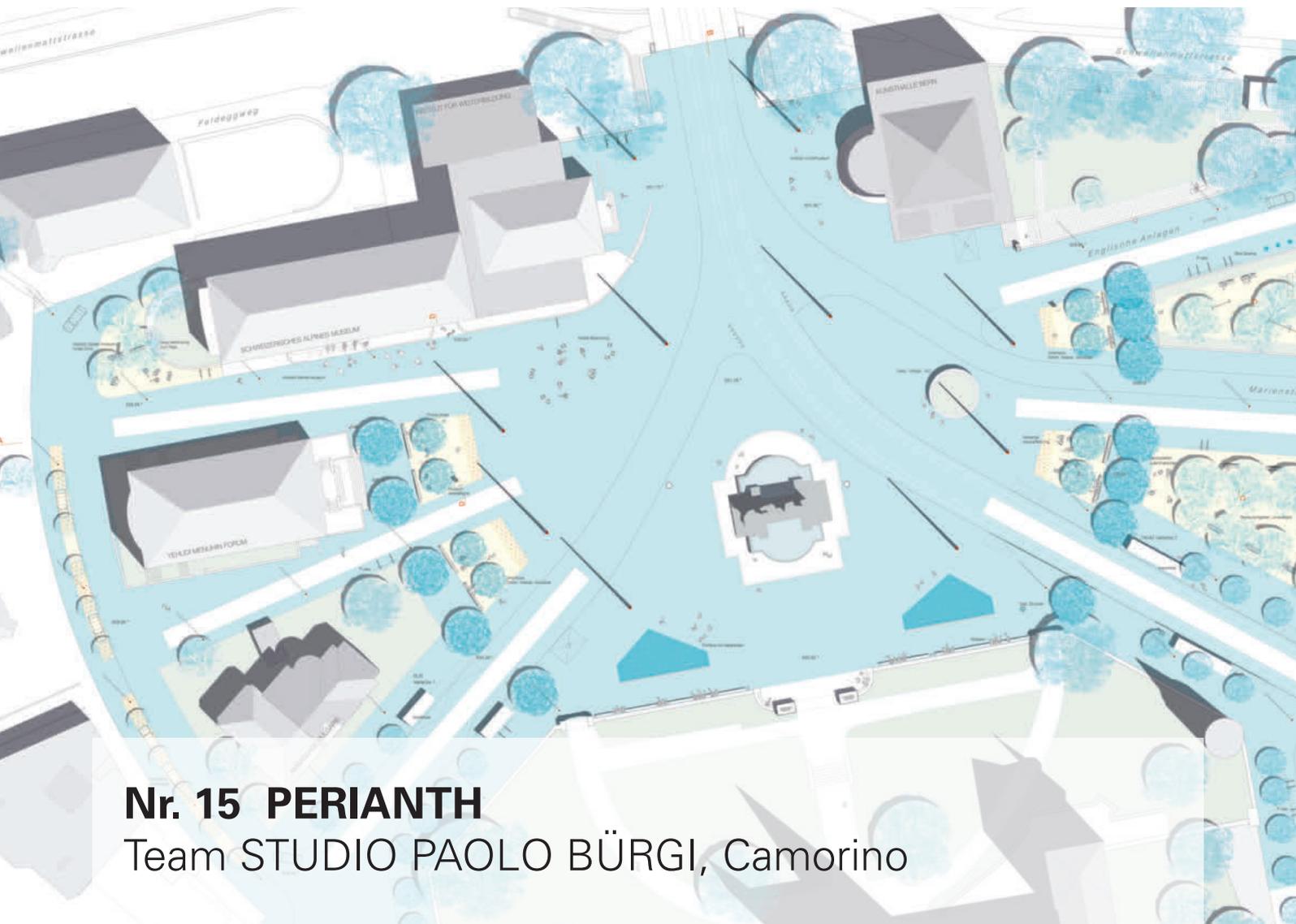
Emch+Berger AG, Bern
Christian Teuscher



Schnittansicht



Schnittansicht



Nr. 15 PERIANTH

Team STUDIO PAOLO BÜRGI, Camorino

Landschaftsarchitektur (Federführung)

STUDIO PAOLO BÜRGI, Camorino
 Prof. Paolo Bürgi, Arch. Chiara Pradel,
 Land. Arch. Stephan L. Bürgi, Arch. Manola Bürgi,
 Arch. Paul Ch. Bürgi, Oguz K. Basar

Städtebau / Architektur / Szenografie

FEDDERSEN & KLOSTERMANN, Zürich
 Arch./Planer Pierre Feddersen

Bauingenieurwesen (Verkehrsplanung)

SIGMAPLAN AG, Bern
 Bauing./Raumpl. Klaus Dörnenburg

Bauingenieurwesen (Tiefbau)

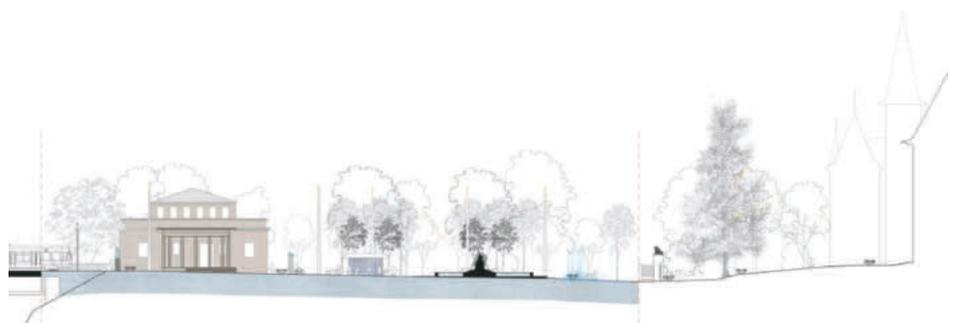
ANASTASI & PARTNERS SA, Locarno
 Dott. Ing. Giuliano Anastasi

Lichtplanung

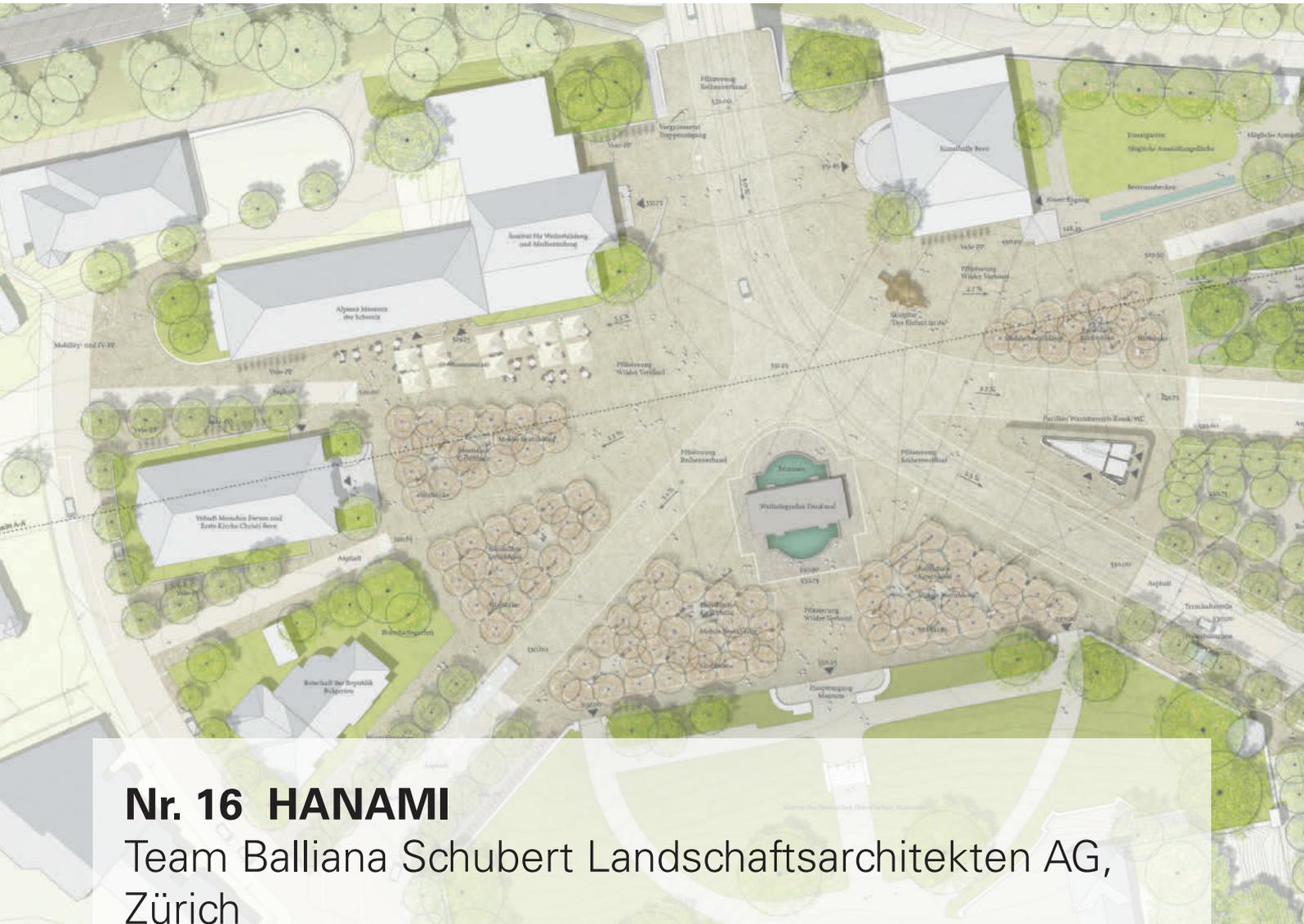
VOGTPARTNER, Winterthur
 Lichtgest. Christian Vogt, Lichtgest. Vincent Chevreux



Schnitt A



Schnitt B



Nr. 16 HANAMI

Team Balliana Schubert Landschaftsarchitekten AG,
Zürich

Landschaftsarchitektur (Federführung) / Lichtplanung

Balliana Schubert Landschaftsarchitekten AG, Zürich
Jasmin Klahm, Johannes Hesse, Lena Knufinke,
Sandro Balliana, Christoph Schubert

Städtebau / Architektur / Szenografie

phalt Architekten, Zürich
Cornelia Matiello-Schwaller, Frank Schneider

Bauingenieurwesen (Verkehrsplanung / Tiefbau)

M + P Ingenieure AG, Burgdorf
Thomas Widmer, Cyril Strahm



Schnitt A



Nr. 17 the step

Team S2L Landschaftsarchitekten BSLA SIA, Zürich

Landschaftsarchitektur (Federführung)

S2L Landschaftsarchitekten BSLA SIA, Zürich
Jan Stadelmann, Daia Stutz, Philip Guler,
Aicha Halder, Katja Lehmann, Yvonne Kunz

Städtebau / Architektur / Szenografie

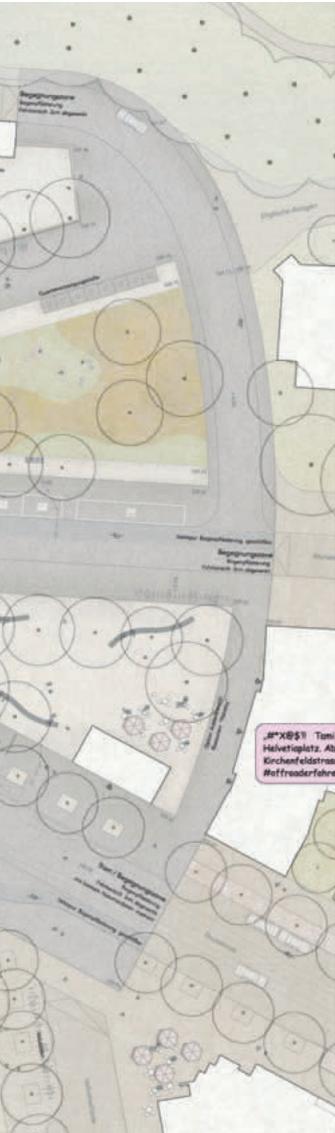
Christian Salewski & Simon Kretz Architekten GmbH, Zürich
Christian Salewski, Simon Kretz

Bauingenieurwesen (Verkehrsplanung)

IBV Hüsler AG, Zürich
Luca Urbani, Serena Marra

Bauingenieurwesen (Tiefbau)

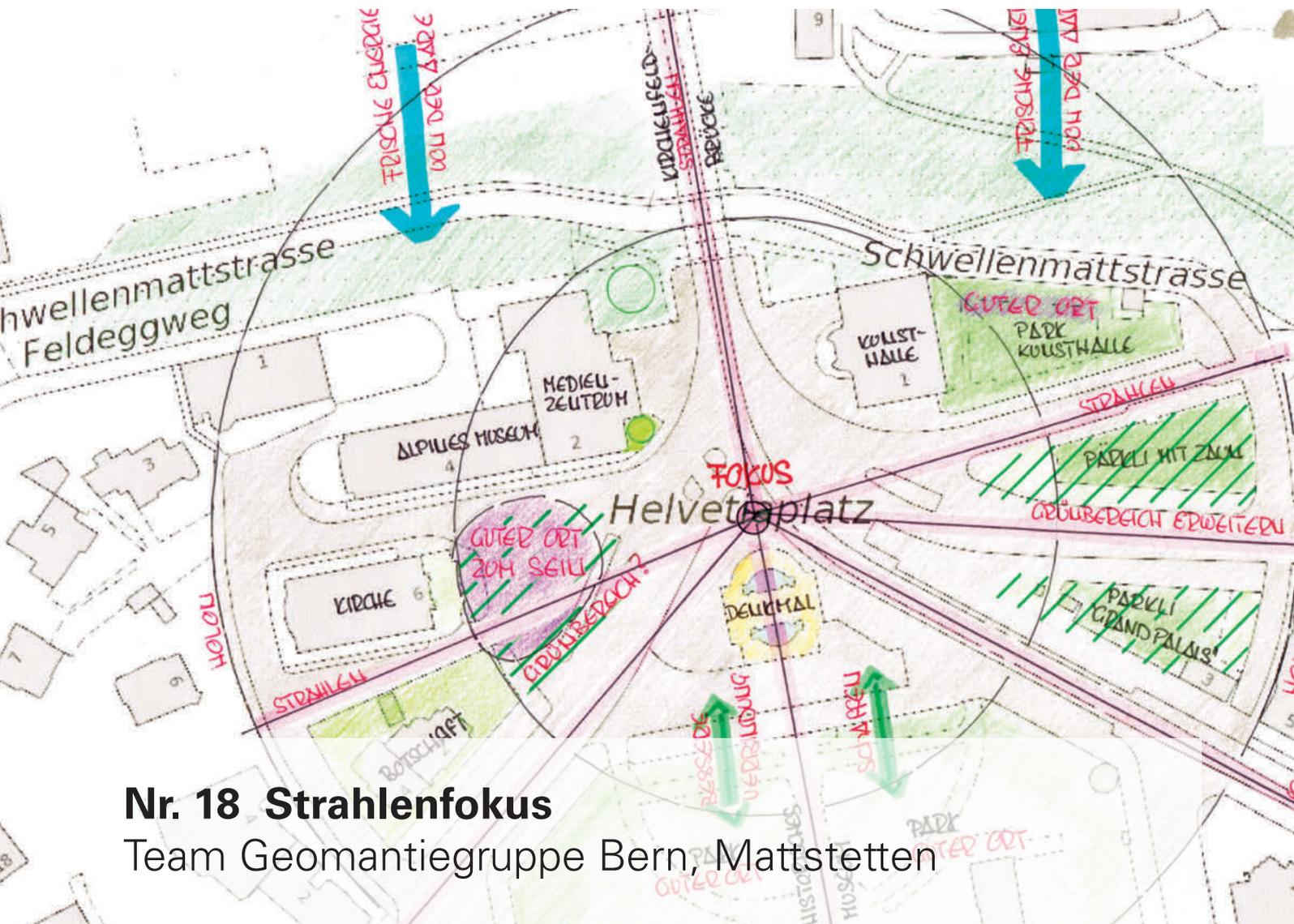
Ingenieurbureau Heierli AG, Zürich
Gregor Tschirky



Schnitt A



Schnitt B

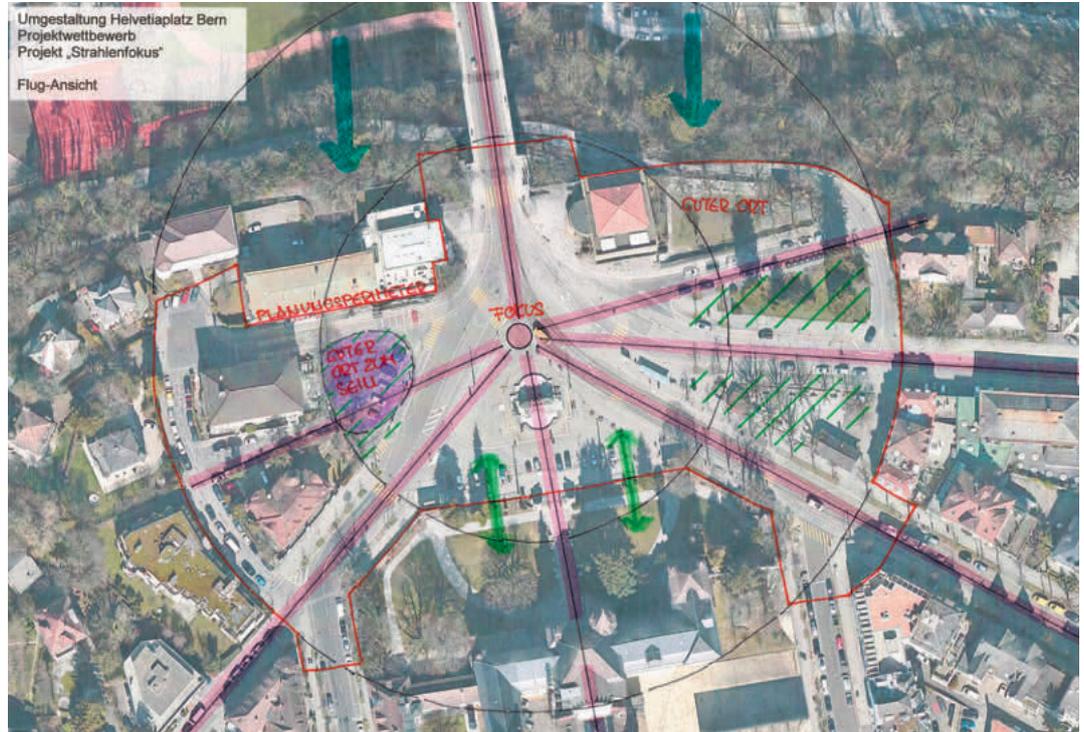
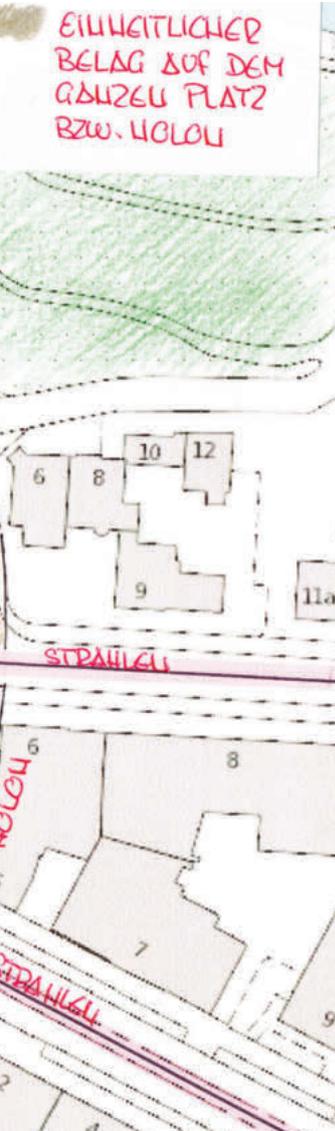


Nr. 18 Strahlenfokus

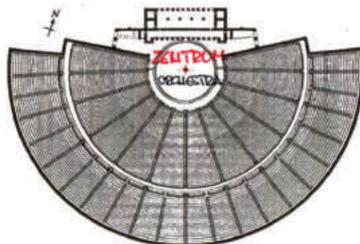
Team Geomantiegruppe Bern, Mattstetten

Architektur / Geomantie

Geomantiegruppe Bern, Mattstetten
 Urs Schenkel, Mattstetten (Projektleiter);
 Pierrette Hurni, Wabern; Karl Büchel, Worblaufen;
 Beatrix Jenzer, Bern; Olivier Vuille, Trubschachen;
 Elisa Daubner, Sigriswil; MariAnna Sigrist, Bern;
 Margarita Bieri, Ittigen; Iris, Worblaufen



Griechisches Theater

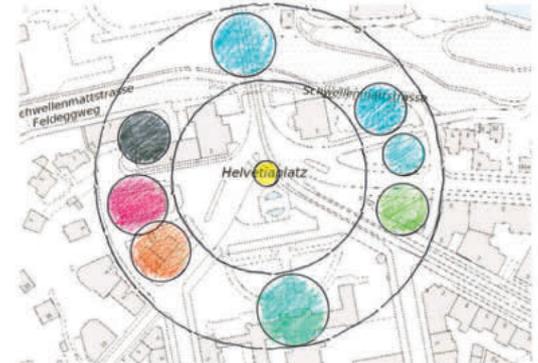
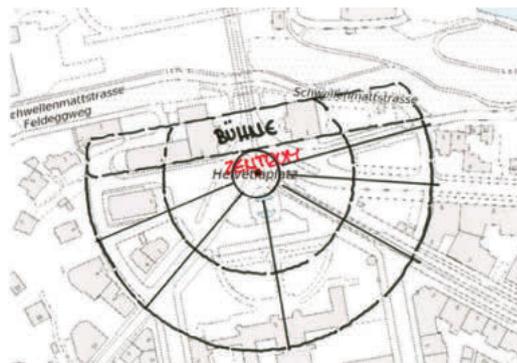


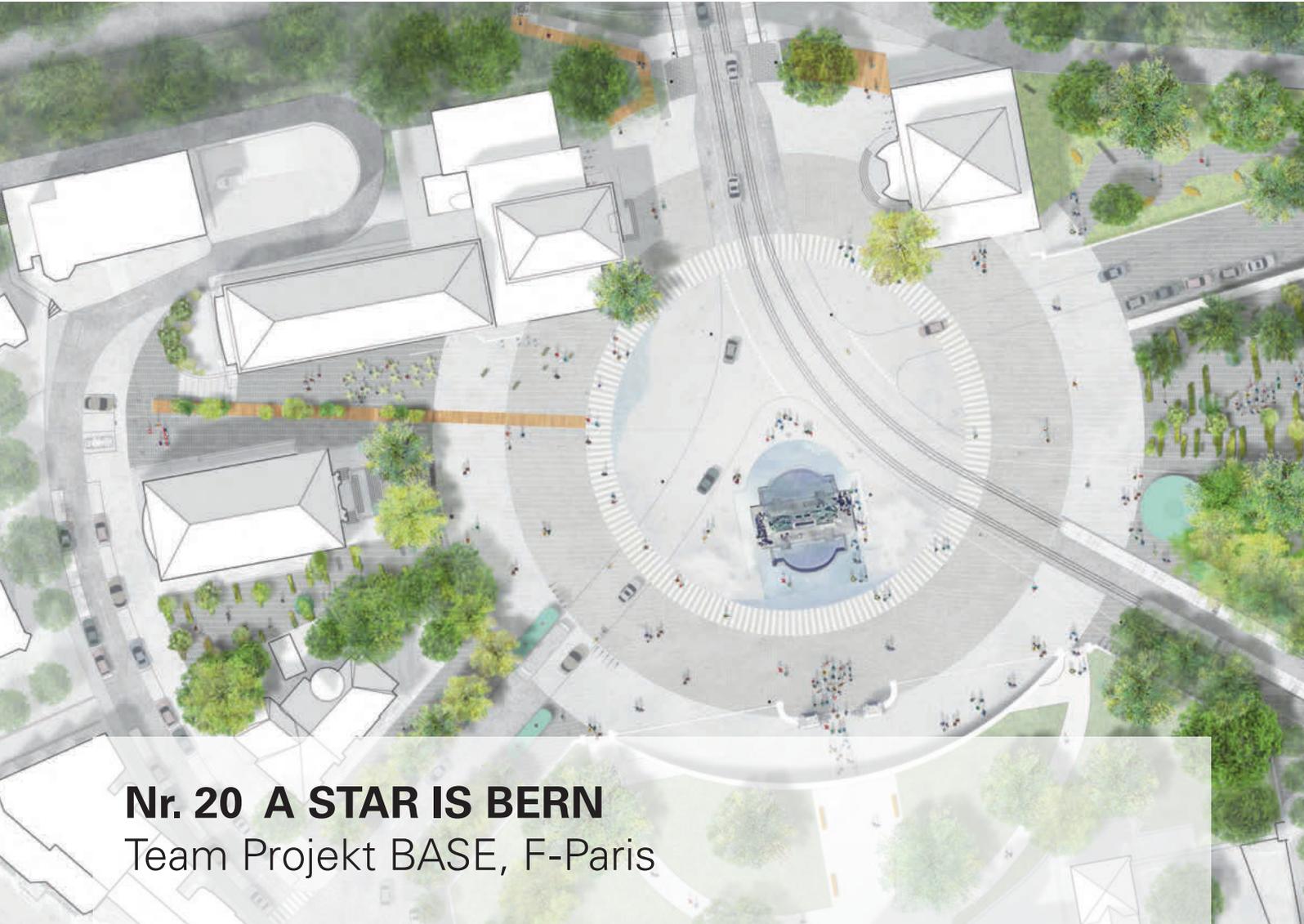
Von der Mitte bzw. dem Zentrum der „Orchestra“ des Theaters ist die Kraft der Stimme sehr stark und strahlt weit aus. Das gilt im gleichen Sinne auch für das Zentrum der Strassen-Strahlen im Helvetiaplatz-Holon, der einem griechischen Theater ähnlich ist.

Sonnensystem



Die Sonne als Zentrum hält die unterschiedlich grossen Planeten auf ihren Bahnen zusammen. Das Zentrum der Strassen-Strahlen ist wie die Sonne, sie hält die Bereiche unterschiedlicher Nutzung im Holon zusammen.





Nr. 20 A STAR IS BERN

Team Projekt BASE, F-Paris

Landschaftsarchitektur (Federführung)

Projet BASE, F-Paris
Clément Willemin

Städtebau / Architektur / Szenografie

Pater & Rabe Architekten GmbH, Zürich
Sebastian Pater

Bauingenieurwesen (Verkehrsplanung)

Roland Ribi & Associées SA, Genève
Véronique de Sepibus

Bauingenieurwesen (Tiefbau)

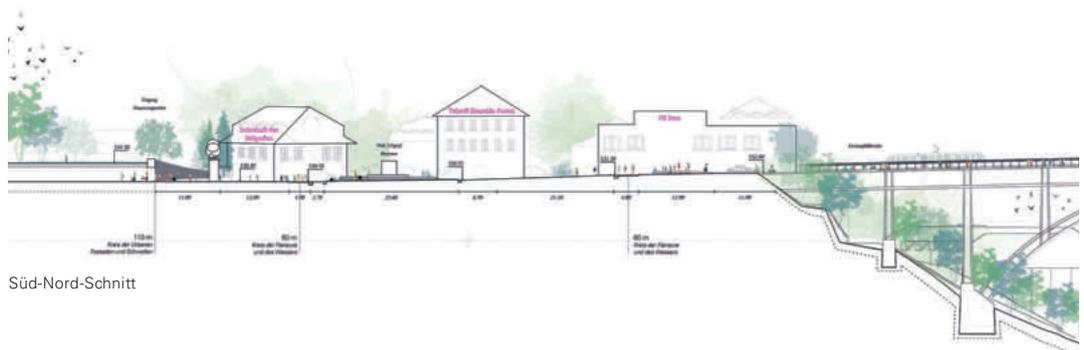
BlessHess AG, Luzern
Tobias Widrig

Lichtplanung

Les éclaireurs, F-Lyon

Klangarchitektur / Landschaftsakustik

Nadine Schütz (((Echora))), F-Paris
Nadine Schütz



Süd-Nord-Schnitt



West-Ost-Schnitt

Impressum Ausgabe Mai 2019

Herausgeberin/Bezugsquelle: Hochbau Stadt Bern
Konzept: Bloom Identity GmbH, Bern
Layout: Anne Sulzer Grafik, Bern
Druck: Ast & Fischer AG, Bern
Auflage: 250 Exemplare

Kontakt

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