



Stadt Bern
Präsidialdirektion

Stadtplanungsamt

Stadtplanungsamt

Gesamtplanung Lorraine

Bericht zur öffentlichen Mitwirkung

25. Oktober 2007



Lorraine

Inhaltsverzeichnis

01 In Kürze	05
02 Programm und Planungsprozess	07
2.1. Auslöser / Auftrag / Verbindlichkeit	07
2.2. Ziele	08
2.3. Planungsprozess	09
2.4. Grundlagen	09
2.5. Bericht	10
2.6. Mitwirkung und Koordination	10
03 Analyse	11
3.1. Topografie und gewachsene Umgebung	11
. . . – Gelände und Aneignung der Landschaft	11
. . . – Höhenentwicklung und Übergänge	14
. . . – Topografie und urbane Eigenständigkeit	15
3.2. Stadt und gebaute Umgebung	16
. . . – Geschichte und Baujahre	16
. . . – Nutzungen und Bausubstanz	17
. . . – Prägende Gebäudetypologien	18
3.3. Topografie und Freiräume	20
. . . – Freiräume und Vernetzung	20
3.4. Vielschichtigkeit und sich überlagernde Strukturen	21
. . . – Verkehrsnetze und Nutzungskonflikte	21
. . . – Verbindungsachsen, Erschliessungs- und Parzellenstruktur	22
. . . – Überlagerungen von Geschwindigkeiten und Funktionen	23
04 Konzept	25
4.1. Planungsgrundsätze	25
4.2. Konzeptionelle Festlegungen	27
. . . – Bebauung	27
. . . – Nutzung	28
. . . – Freiraum und Strassenräume	29
4.3. Handlungsschwerpunkte	30
05 Umsetzung	31
5.1. Handlungsbedarf und Massnahmen 1. Priorität	31
5.2. Handlungsbedarf und Massnahmen 2. Priorität	34
06 Bilderangaben	37
6.1. Bilderliste / Quellen	37

In Kürze

Mit Neubauvorhaben für Wohnnutzung wollen verschiedene Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer teilweise sanierungsbedürftige Gebäude mit störenden Nutzungen (z.B. Autohandel) ersetzen und/oder verdichten. Die Wohnbauvorhaben entsprechen aus raumplanerischer und entwicklungspolitischer Sicht den Ansprüchen einer nachhaltigen Entwicklung. Die Lage – am Rand des Nordquartiers und am Aarehang sowie über die Lorrainebrücke mit einem direkten Zugang zur Kernstadt – macht die Lorraine attraktiv für unterschiedliche Bewohnergruppen. Die städtebaulichen Abklärungen, zusammengefasst im Analyseteil des Berichts, zeigen auf, dass und wo Verdichtung in der Lorraine möglich ist. Aufgrund der baurechtlichen Regelwerke – Nutzungszonenplan, Bauklassenplan und Baulinien – sind dem eigentlichen Potenzial entsprechende Bauvorhaben zurzeit weitgehend nicht bewilligungsfähig.

Handwerk und Kleingewerbe sind traditionell ansässige Betriebe in der Lorraine. Sie profitieren von der zentralen Lage in der Stadt und den guten Anschlüssen an das MIV-Basisnetz. Sie bilden die Basis für eine städtische Nutzungsmischung sowie eine gute Quartiersversorgung. Aus stadtplanerischer Sicht entspricht die Nutzungsmischung dem Entwicklungsziel von durchmischten Kleinquartieren mit städtischer Lebensqualität. Die Gesamtplanung schafft die konzeptionelle Grundlage für verbindliche, parzellengenaue Vorgaben. Sie zeigt auf, wie einerseits die Kleingewerbestructur erhalten und andererseits die Wohnnutzung verdichtet werden kann.

SBB-Viadukt und MIV-Basisnetz als übergeordnete Verkehrsinfrastrukturen sind stadträumlich dominante Anlagen. Die topografisch feingliedrige Landschaft wird durch sie akzentuiert aber auch zerschnitten. Eine Aufgabenstellung für die Gesamtplanung Lorraine ist deshalb auch, zu untersuchen, wie die stadträumliche Vernetzung der Lorraine mit ihrer Umgebung, den Grünräumen und den benachbarten Kleinquartieren erhalten und verbessert werden kann.

Die geschichtliche Entwicklung der Lorraine wurde einerseits geprägt durch punktuell markante Interventionen für Verkehrsinfrastrukturen und andererseits durch die kleinteilige mehr oder weniger kontinuierlich gewachsene Gebäudestruktur der Wohn- und Geschäftsbauten. Die so entstandene Identität der Lorraine hat einen unverwechselbaren Charakter.

Wohnnutzungen brauchen Freiräume und lärmgeschützte Grundstücke. Kleingewerbebetriebe sind abhängig von Zu- und Durchfahrtsbedingungen und stellen Ansprüche an das lokale Strassennetz. Für eine zukünftige Entwicklung zugunsten der Wohnnutzung müssen in der Lorraine Rahmenbedingungen und übergeordnete Prioritäten definieren werden.

Wie das vorhandene Entwicklungspotenzial genutzt werden kann und zum Impuls für die Entwicklung der Umgebung wird, auch indem die unverwechselbare Identität der Lorraine als Standortfaktor eingesetzt wird, ist eine weitere Aufgabenstellung der Gesamtplanung Lorraine. Während der Analysearbeit hat sich gezeigt, dass für die Entwicklung der Lorraine verschiedene Varianten denkbar sind. Damit die Zielsetzung für eine umsetzungsfähige Entwicklung gefunden werden konnte, wurden in der städtebaulichen Studie drei Varianten erarbeitet und dokumentiert. Der Variantenentscheid erfolgte in der anschliessenden stadtinternen Diskussion. Im Konzeptteil des Berichts wird die so gefundene Entwicklungsrichtung mit den entsprechenden Kriterien festgelegt. Danach können nun einzelne Vorhaben von Grundeigentümerschaft und öffentlicher Hand beurteilt werden.

Im letzten Teil des Berichts wird die Umsetzung aufgezeigt. Durch die aufgeführten Massnahmen wird sichergestellt, dass sich die Lorraine nach den im Konzept formulierten Planungsgrundsätzen entwickelt.

01
In Kürze



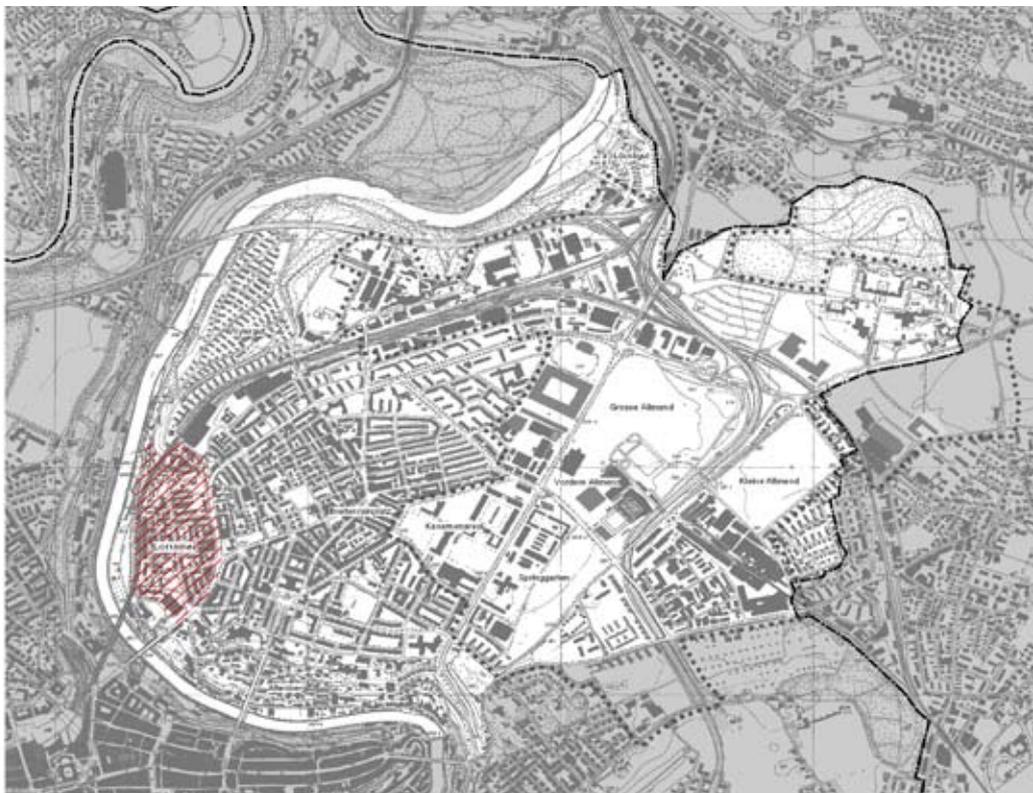
2. Programm und Planungsprozess

2.1. Auslöser / Auftrag / Verbindlichkeit

Die Lorraine soll als eigenes Gebiet behandelt und aufgewertet werden. Dies geht aus der Mitwirkung Quartierplanung Stadtteil Nord als wichtige Massnahme hervor. Andere Eingaben thematisieren konkrete Einzelmassnahmen und auch die Fuss- und Velobrücke Lorraine / Breitenrain – Länggasse, gemäss Eintrag im kantonalen Velorichtplan, im nördlichen Bereich der Lorraine.

An der Ecke Platanenweg – Lorrainestrasse soll eine neue Wohnüberbauung und am Schulweg 10 durch einen An- und Aufbau zusätzlich Wohnnutzung entstehen. Um diese beiden Vorhaben zu ermöglichen, wird für das Gebiet Platanenweg / Lorrainestrasse / Schmiedweg / Jurastrasse und das Areal zwischen Schulweg und Lagerweg je eine Überbauungsordnung (UeO) mit Anpassungen der Baulinie und Änderung des Bauklassenplans ausgearbeitet. Im Gebiet Centralweg / Hofweg / Lorrainestrasse / Lagerweg und der Häusergruppe Lorrainestrasse 41 – 49 sind von den Eigentümern Wettbewerbe für Neu- resp. Ersatzbauten in Vorbereitung und es wird abgeklärt, ob zur Umsetzung planerische Instrumente notwendig sind.

Gesamtplanung Lorraine im Perimeter der Quartierplanung Stadtteil Nord



Legende Perimeterübersicht

-  Perimeter Quartierplanung Stadtteil Nord
-  Perimeter Richtplan ESP Wankdorf
-  Perimeter Gesamtplanung Lorraine
-  Gemeindegrenze



Damit diese Detailplanungen nicht zusammenhangslos erstellt werden, wurde die vorliegende Gesamtplanung Lorraine ausgearbeitet. Darin werden die konzeptionellen Festlegungen und Massnahmen sowie die Entscheidungsgrundlagen erläutert und dargestellt. Nach durchgeführter Mitwirkung werden die konzeptionellen Festlegungen, Bebauung, Nutzung, Freiraum und Strassenräume sowie die Massnahmen in die Quartierplanung eingearbeitet. Diese bildet eine Grundlage zur Beurteilung von Arealplanungen und Bauprojekten und wird durch den Gemeinderat erlassen. Sie ist damit für den Gemeinderat und die Verwaltung bindend. Zur Umsetzung der Ziele sind dann meist grundeigentümerverbindliche Verfahren wie Anpassung der Grundordnung inkl. Baulinien, Überbauungsordnungen und Arealplanungen mit allfälligen Infrastrukturverträgen, Bauprojekte mit Baubewilligung etc. nötig.

2.2. Ziele

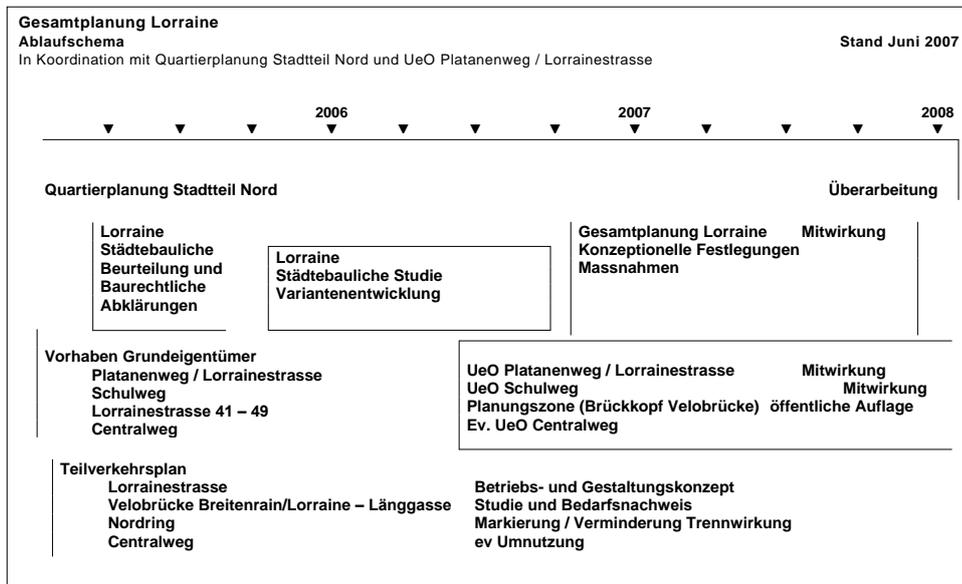
Die Gesamtplanung Lorraine zeigt auf, wie durch eine gezielte Quartierentwicklung neuer Wohnraum geschaffen werden kann und gleichzeitig der Quartierdynamik weiterhin Raum gelassen wird. Die Entwicklungsschwerpunkte stützen sich auf die politischen Richtlinien für eine hohe Lebensqualität in der Wohnstadt Bern. Die charakteristische Lebensqualität in der Lorraine besteht primär aus dem Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten sowie der zentralen Lage in der Stadt. Zudem ist sie ein Ort mit einer unverwechselbaren Identität, geprägt durch die unmittelbare kleinteilige Nachbarschaft von Bauten unterschiedlicher Zeitepochen.

Ziel der Planung ist:

- die Entscheidungsgrundlagen zu liefern, dass mit den aufgeführten planungs- und baurechtlichen Instrumenten diese wertvollen Standorteigenschaften gestärkt werden,
- im Kapitel Handlungsbedarf und Massnahmen 1. Priorität aufzuzeigen, wo durch gezielte Interventionen die Entwicklung des Quartiers gefördert werden kann,
- im Kapitel Handlungsbedarf und Massnahmen 2. Priorität aufzuzeigen, wie das Konzept in der ganzen Lorraine umgesetzt werden kann.

2.3. Planungsprozess

Der Planungsprozess ist im folgenden Schema dargestellt:



Koordinations- und Ablaufschema der voneinander abhängigen Planungen

Die Umsetzungen der Massnahmen haben direkte Auswirkungen auf die Wohn- und Arbeitsqualität. Sie werden im Rahmen der Gesamtplanung koordiniert und aufeinander abgestimmt. Der Erfolg der Planung hängt ab von ihrer Akzeptanz durch die Entscheidungstragenden, diejenigen, die sie baulich umsetzen und die Nutzerinnen und Nutzer. In mehreren Planungsschritten wurden die Vertretungen dieser Gruppen dem Entwicklungsstand entsprechend einbezogen.

2.4. Grundlagen

Als Grundlagen verwendet werden der Bericht zur Quartierplanung und der Richtplan motorisierter Verkehr Stadtteil V (Mitwirkung 2004) inkl. der Mitwirkungsberichte (Januar 2006), der Richtplan Fuss- und Wanderwege Stadt Bern (1999), der kantonale Richtplan Veloverkehr (2004), der Richtplan Veloverkehr Stadt Bern (Mitwirkung 2007), historische Pläne und Berichte sowie die gültigen gesetzlichen Regelwerke. Die städtebauliche Studie ist, wie im Schema des Planungsprozesses dargestellt, eine vorbereitende Arbeit. Sie diente der Entscheidungsfindung beim Festlegen der Entwicklungskriterien aufgrund der drei erarbeiteten Varianten und liegt dem Bericht Gesamtplanung Lorraine als Information und Erläuterungsmaterial bei.

02
Programm und Planungsprozess

Die in der Studie gemachten quantitativen Berechnungen basieren auf groben Annahmen für die gewählte Variante II. Die Umsetzung des Konzeptes wird eine Zunahme der Bevölkerung, der Arbeitsplätze und des Verkehrs in der Grössenordnung der Variante II erlauben.

Kapazitätsreserven Wohnen / Arbeiten

	BGF ist / kann		Anteil Wohn / Arbeit		Einwohner min.	Arbeitsplätze max.		
	Bestand	nach Bauklasse möglich	Anteil Wohnen gemäss Zonierung	Anteil Arbeiten gemäss Zonierung	Bestand auf Basis Wohnanteil (45 qm/E)	mit Ausschöpfung Reserven möglich (Zuwachs mit 55 qm/E)	Bestand (30 qm/E)	mit Ausschöpfung Reserven möglich (mit 30 qm/E)
	BGF / m ²	BGF / m ²	% Wohnen	% Arbeiten	E	E	AP	AP
Variante II	152'000	172'000	76.5%	23.5%	2470	2740	1370	1540

Kapazitätsreserven Verkehr

	MIV-Fahrten IstZustand		Zunahme		PP	
	F/d ca.	F/d ca.	F/d ca.	in %	ca. zus. PP	F/d = Fahrten pro Tag
Variante II	6300	- 7600	500 - 800	7% - 11%	190	

Tabellen Quantitative Berechnungen der Variante II aus städtebaulicher Studie, Stadtplanungsamt 2006

2.5. Bericht

Der vorliegende Bericht Gesamtplanung Lorraine ist in drei Hauptteile gegliedert: Analyse, Konzept und Umsetzung. Der Analyseteil ist in vier Themen unterteilt, in denen die charakteristischen Merkmale der Lorraine und ihr Entwicklungspotenzial herausgearbeitet wurden. Durch das Konzept werden die einzelnen Identität stiftenden Elemente miteinander verknüpft und es wird aufgezeigt, in welche Richtung sie sich verändern sollen. Der Konzeptteil enthält Planungsgrundsätze, Handlungsschwerpunkte und Festlegungen. Im abschliessenden Teil des Berichts ist festgehalten, welche planungs- und baurechtlichen Instrumente für die Umsetzung und Realisierung nötig sind.

2.6. Mitwirkung und Koordination

Die Gesamtplanung Lorraine wurde in Zusammenarbeit mit dem Quartier und den Betroffenen entworfen. Die verschiedenen Anliegen wurden aufeinander abgestimmt und koordiniert. Die vorliegenden Erläuterungen informieren über die vorgesehenen Massnahmen. Jeder und jedem Einzelnen steht es offen, im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens allfällige Einwände, Ergänzungen oder andere Anregungen vorzubringen. Sie sind an die folgende Anschrift zu richten:

Stadtplanungsamt Bern
 Zieglerstrasse 62
 Postfach
 3001 Bern

Die Mitwirkung dauert von 30. Oktober bis 21. Dezember 2007.

3. Analyse

Im folgenden Kapitel wird auf Analysen, die im Zusammenhang mit anderen Arbeiten verwaltungsintern und -extern erarbeitet wurden, zurückgegriffen. Es ist nach Themen strukturiert und zeigt die Elemente auf, die für die Entwicklung der Lorraine und deren Kriterien von Bedeutung sind.

3.1. Topografie und gewachsene Umgebung

• Gelände und Aneignung der Landschaft

Im Mülleratlas von 1797/98 ist das ursprüngliche Gelände des Gebiets der heutigen Lorraine als Ebene zwischen Aarehang und Breitenrainebene dargestellt. Am gegenüberliegenden Aarehang ist eine analoge, jedoch wesentlich kleinere Zwischenebene vor der Böschung zur schiefen Ebene der Länggasse erkennbar. Diese Ebenen liegen relativ nahe beieinander und bilden eine ideale Voraussetzung als Brückenkopfaufleger. Zusammen mit der geografischen Nähe zur historischen Kernstadt führte dies zu einer relativ frühen Siedlungsentwicklung in der Lorraine. Der Schwerpunkt der Stadtentwicklung konzentrierte sich jedoch schnell auf das Hauptplateau, die Breitenrainebene. Die Lorraine blieb was sie war, ein Gebiet dazwischen.

Die Grösse der Zwischenebene ist heute nicht mehr als Ganzes erkennbar. Dies liegt vorwiegend an der Art und Weise, wie sich die Stadt im Verlauf der Entwicklung die Landschaft angeeignet hat. Nach der historischen Wegführung mit Baumreihen vom Aaretal auf die Lorraineebene folgte eine Bahnlinie längs durch die Ebene mit Brücke über die Aare und einem direktem Zugang zur Kernstadt. Das SBB-Viadukt entlang der Aaretalkante löste die Linienführung mitten durch die Ebene ab. Die Zäsur des Damms - heute noch am Dammweg ablesbar - blieb jedoch und wurde durch den Bau des Nordrings massiv verstärkt. Das Gebiet der Lorraine ist damit konzentrisch auf einen Kernbereich geschrumpft. Dadurch blieben abgetrennte Bereiche, die bis heute ohne klare Zugehörigkeit sind.

Die Konzentration im Kernbereich und die zerschnittenen lokalen Verbindungen haben zur Bildung eines eigenständigen Zentrums beigetragen. Weitere Folgen der Siedlungsentwicklung waren die kleinteiligen übrig gebliebenen Grundstücke, die für grössere Investitionen des zwanzigsten Jahrhunderts relativ unattraktiv waren. Erhalten blieben bis heute Nischen und Brachen innerhalb kleinteiliger Quartierbereiche.

Zum Entwicklungspotenzial geworden sind die Brachen, wie in den Arealen Platanenweg/Lorrainestrasse und zwischen Schulweg und Hofweg. Eine Verdichtung an diesen Standorten kann geprüft werden. Die lokalen Fusswege sowie die Verbindungen mit den angrenzenden Quartieren und der Aare sind heute stark vernachlässigt. Ihre Aufwertung sowie die bessere Vernetzung der bestehenden Freiräume tragen zur Attraktivierung und Steigerung der Lebensqualität in der Lorraine bei.

03
Analyse



Abb. 4 Mülleratlas 1797 / 98: © Vermessungsamt der Stadt Bern



Abb. 5 Planzeichnung, Lorrainegebiet um 1850

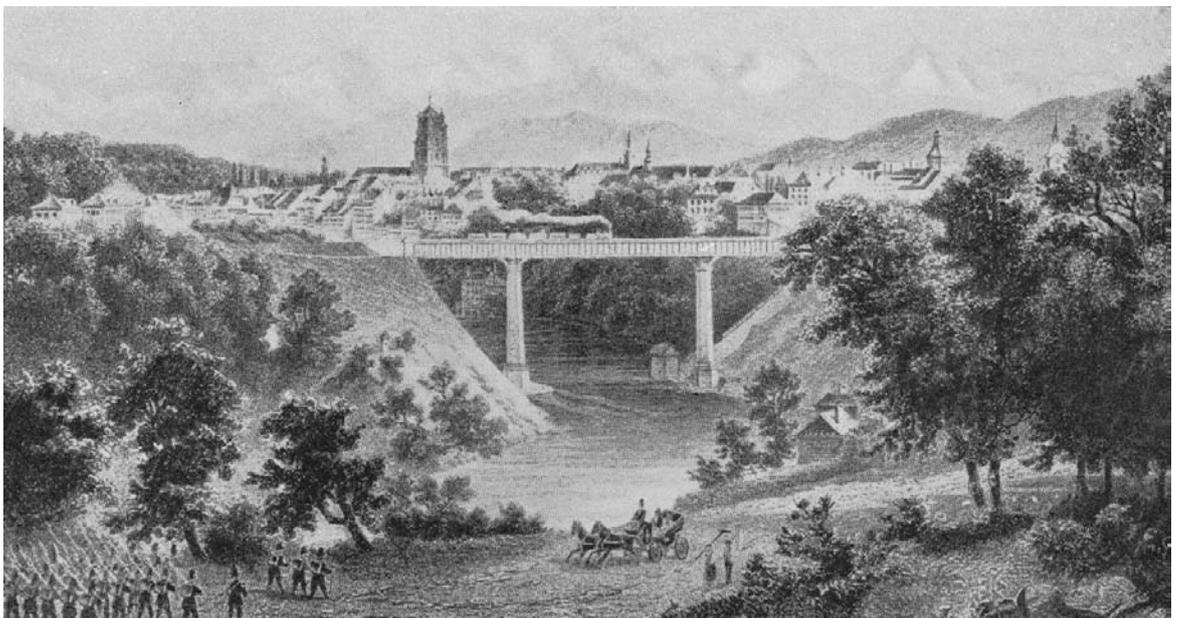


Abb. 6 Landschaftsansicht mit erster Eisenbahnbrücke 1858

03
Analyse

Siedlungsentwicklung



Abb. 7 1800 bis 1850



Abb. 8 1850 bis 1900



Abb. 9 1900 bis 1925



Abb. 10 1925 bis 1941



Abb. 11 1941 bis 1962



Abb. 12 1962 bis 1977

Bauentwicklungspläne © Vermessungsamt der Stadt Bern

• Höhenentwicklung und Übergänge

Zur Aare hin dominiert im Westen die steile Hangkante. Diese geht südlich und nördlich in weich fließende Abhänge über. Die weichen Aarehangabgänge wurden teilweise als Übergangselemente vernachlässigt und sind nur für Ortskundige auffindbar. Im Osten ist die Böschung zum Quartierplateau hin mehr oder weniger konstant ansteigend. Diese Quartierböschung, im Zwischenbereich von Lorraine und Breitenrainplateau, ist kaum noch wahrnehmbar und/oder begehbar. Die Hauptzugänge auf die Lorraineebene beschränken sich vorwiegend auf die stark durch den Strassenbau dominierten Übergänge in Süd-Nord-Ausrichtung.

Zum Entwicklungspotenzial mit Impulsqualität auch für ihre Umgebung wurden so die Freiraumbrachen der kaum genutzten Übergangsbereiche unter dem SBB-Viadukt im Lorraine Loch, zwischen Lorrainebrücke und SBB-Viadukt. Diese Freiräume, vernetzt mit den Quartierfreiräumen und ergänzt mit einer besseren Erschliessung der Aarelandschaft, ermöglichen eine Steigerung der Lebensqualität für die Lorraine und das angrenzende Quartier.



Abb. 13 Höhenlinien und Strassen

© VA Stadt Bern



Abb. 14 Perimeter städtebauliche Studie

• Topografie und urbane Eigenständigkeit

Durch das SBB-Viadukt ist die gewachsene steile Aarehangkante überhöht und befestigt und wird damit zum städtebaulichen Monument. Zuvor dominierte die Eisenbahnlinie auf dem Damm durch die Lorraineebene. Zugunsten der Verkehrsinfrastrukturen wurden die lokalen Übergangsbereiche zur Landschaft vernachlässigt, ebenso wie auch die Vernetzung zum Quartier. Als Begrenzung geblieben ist die Linie des ehemaligen Eisenbahndamms in der Ebene. Die daraus folgende Längsorientierung erleichtert die Orientierung im Quartier, unterstützt jedoch eine Tendenz zur Inselbildung.

Zum Entwicklungspotenzial geworden sind so die topografischen Grenzlinien zusammen mit den dominierenden Verkehrsbauten – SBB-Viadukt, Dammweg/Nordring – mit ihren lokal kaum genutzten städtischen Räumen. Der Strassenraum Dammweg/Nordring kann durch eine Verringerung der Trennwirkung die Zugehörigkeit der Gebiete zwischen Nordring und Quartierböschung und der Lorraine fördern.



Abb. 15 Terrainmodell mit Gebäudekanten

3D Stadtmodell © Vermessungsamt der Stadt Bern

3.2. Stadt und gebaute Umgebung

• Geschichte und Baujahre

Die Geschichte der Lorraine ist geprägt durch Einzelinvestitionen von unterschiedlichen Eigentümerinnen und Eigentümern. Ausgelöst wurden diese Vorhaben immer in Abhängigkeit zur historischen Kernstadt und den verschiedenen Brückbauvorhaben. Resultat einzelner Entwicklungsschübe ist ein Nebeneinander von Einzelobjekten, Gebäudegruppen, Hauszeilen und Blockrandelementen aus unterschiedlichen Baujahren. In räumlich undefinierten, unbebaubaren Baulücken zwischen den Gebäuden entstanden freiraumfüllende eingeschossige An- und Nebenbauten. Mit dem Nebeneinander und dem Gemisch von Gebäudetypen und Baujahren hat sich auch eine Durchmischung von Bevölkerungsschichten etabliert. Diese Durchmischung mit integrierender Wirkung ist charakteristisch für die Lorraine und eine wertvolle Standortqualität.

Zum Entwicklungspotenzial geworden sind die teilweise noch vorhandenen Baulücken und Zwischenbereiche mit eingeschossigen An- und Nebenbauten. Damit die Qualität des kleinräumlichen Nebeneinanders erhalten bleibt, sind zukünftige Interventionen entsprechend kleinteilig festzulegen.

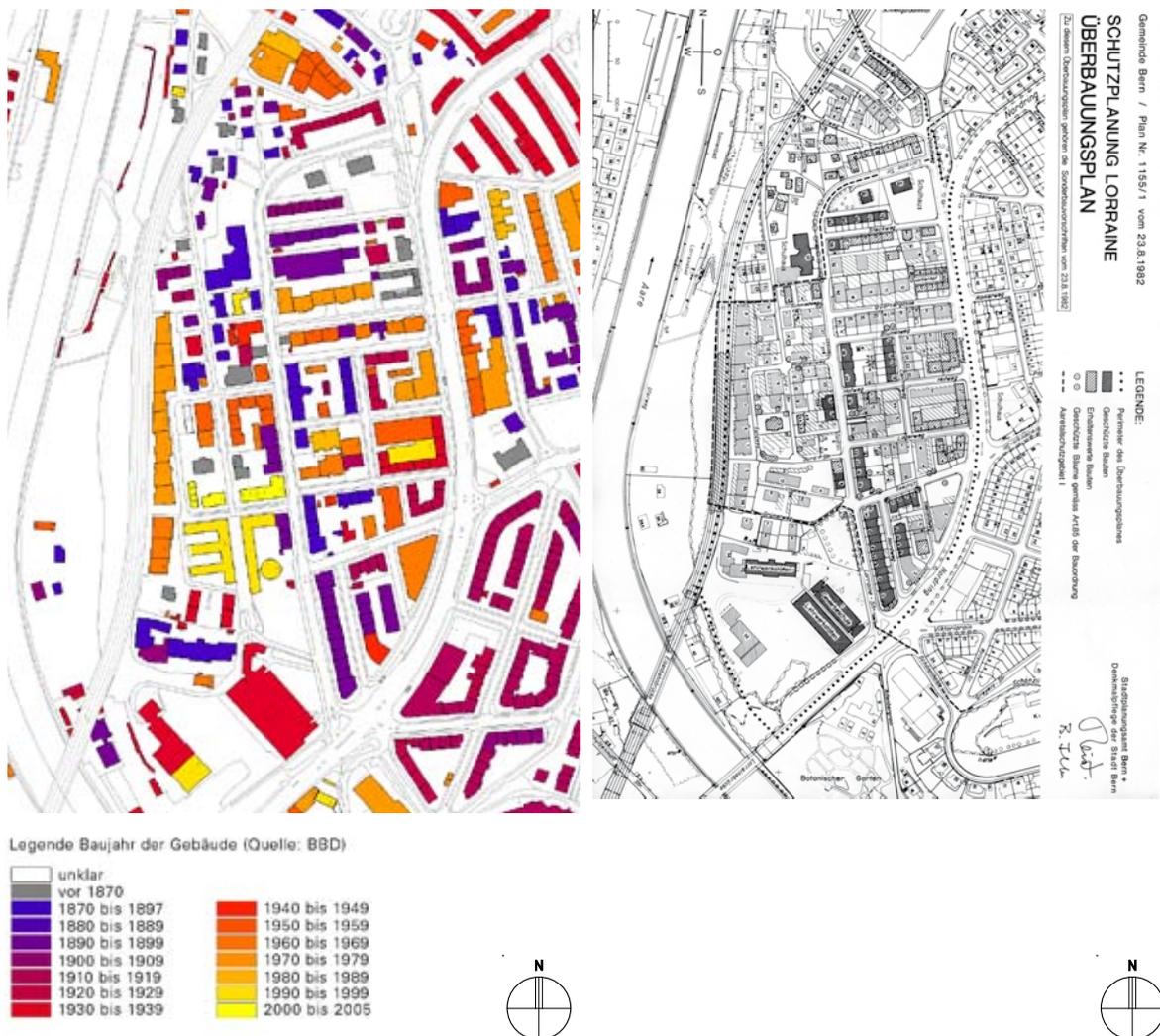


Abb. 16 Karte mit Baujahren

Abb. 17 Schutzplanung

• Nutzungen und Bausubstanz

Eine charakteristisch feingliedrige Nutzungsstruktur ist prägend für die Lorraine. Die vorhandene Durchmischung ist attraktiv. Sie ermöglicht die Eigenständigkeit der Lorraine und ist Voraussetzung für eine gute Quartiersversorgung. Das direkte Nebeneinander von Gewerbe und Wohnen ergibt jedoch lokale Pattsituationen, die keine Entwicklung zulassen – weder in die Richtung von mehr Wohnen noch in diejenige eines Gewerbequartiers. Nichts desto trotz haben sich in dieser Feingliedrigkeit Ansätze für eine Nutzungsordnung gebildet, wie z.B. die Ladenachsen an der Lorrainestrasse und am Dammweg. Die Investitionen in öffentliche Gebäude mit Schulnutzungen und in die Dienstleistungsgebäude haben teilweise Investitionen in den Wohnungsbau mit beeinflusst – dies vor allem im vorderen Teil der Lorraine.

Zum Entwicklungspotenzial geworden sind einerseits die Ladenachsen. Sie bieten mit der vorhandenen Nutzungsstruktur eine gute Ausgangslage zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für Kleingewerbe und für das Wohnen. Andererseits bilden Liegenschaften mit hohem Sanierungsbedarf im hinteren Bereiche der Lorraine ein Entwicklungspotenzial für Wohnnutzungen.



Abb. 18 Ladenachsen



Legende der Gebäudefarben nach Nutzungszonenart

- Dienstleistungszone (D)
- Freifläche A (FA)
- Freifläche A privat (FA*)
- Freifläche C (FC)
- Freifläche D (FD)
- gemischte Wohnzone
- Industrie- und Gewerbezone (IG)
- Schutzzone A (SZA)
- Wohnzone (W)



Abb. 19 Nutzungszonenplanfarbene Gebäude im Ortofto



Legende der Gebäudefarben nach Wohnanteil

- 90 bis 100 % Wohnanteil
- 80 bis 90 % Wohnanteil
- 70 bis 80 % Wohnanteil
- 60 bis 70 % Wohnanteil
- 50 bis 60 % Wohnanteil
- 40 bis 50 % Wohnanteil
- 30 bis 40 % Wohnanteil
- 20 bis 30 % Wohnanteil
- 10 bis 20 % Wohnanteil
- 0.1 bis 10% Wohnanteil
- 0 %



Abb. 20 Plan mit %Wohnanteil

• **Prägende Gebäudetypologien**

Entsprechend der Lage der Lorraine und der Entstehungsgeschichte sind verschiedene Gebäudetypen vorhanden. Anzutreffen sind auch städtebaulich ungenügend eingefügte Bauten primär aus den 80er Jahren. An den meisten Orten jedoch ist die Abhängigkeit zwischen der Gebäudetypologie und dem Ort erhalten geblieben: grossvolumige Objekte im vorderen Teil, Zeilen und Blockrandbebauung in den flachen, mittleren Bereichen der Lorraine und Einzelbauten im zur Landschaft hin abfallenden nördlichen Gebiet. Mit diesen vorhandenen Gruppen von Gebäudetypen wird der zweiteilige Charakter der Lorraine klar erkennbar. Die städtebauliche Studie zeigt auf, dass nur ein geringes zusätzliches Volumen möglich ist, wenn der Charakter der Lorraine als Standortqualität beibehalten werden soll.

Zum Entwicklungspotenzial geworden sind die Orte, an denen es das Setzen von städtebaulichen Schwerpunkten erlaubt, durch Ergänzungen zwischen gleichen oder ähnlichen Gebäudetypen wie an der Lorrainestrasse eine Verdichtung zu prüfen.

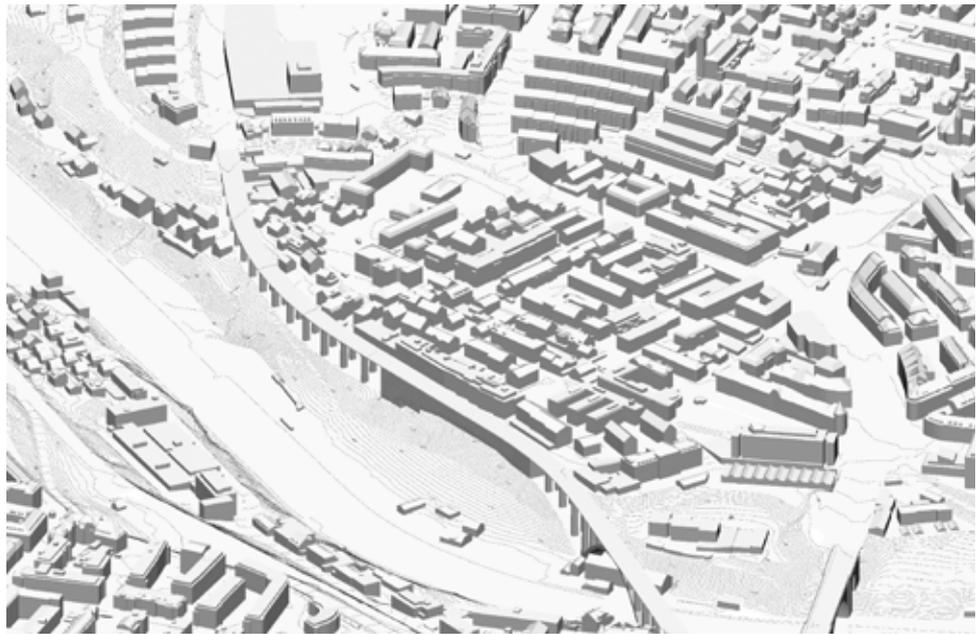
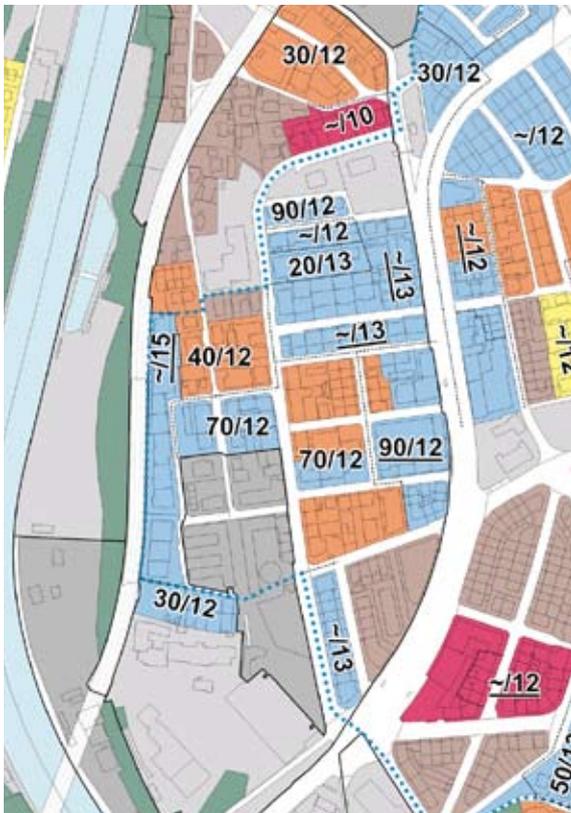


Abb. 21 Stadtmodell

3D Stadtmodell © Vermessungsamt Stadt Bern



Legende Bauklassenplan

- Bauklasse 2
- Bauklasse 3
- Bauklasse 4
- Bauklasse 5
- Bauklasse 6
- Bauklasse E
- Festlegung der Überbauung mittels speziellen Vorschriften
- Wald
- Gewässer
- Verkehrsanlagen
- Überbauungsordnung
- Aaretal-Schutzgebiet
- Bauweise Begrenzungslinie
- 20/12 offene Bauweise (Gebäuelänge/Gebäudetiefe)
- 20/12 geschlossene Bauweise (Gebäuelänge/Gebäudetiefe)



Abb. 22 Bauklassenplan



Legende Denkmalpflege

- Ensemble
- Gebäudegruppe architektonisch wertvoll nach 1960
- beachtenswert
- erhaltenswert
- erhaltenswert, kantonales Inventar
- schützenswert, kantonales Inventar



Abb. 23 Denkmalpflege

3.3. Topografie und Freiräume

• Freiräume und Vernetzung

Die Lorraine mit Bezug zur Aare liegt am Rand des Nordquartiers. Durch die Hangkante, das Bahntrasse und die ehemalige Eisenbahndammung entlang dem Nordring wird die Einbindung in den Stadtraum erschwert. Die Verbindungen zum Zentrum Breitenrain sind nur durch Überwindung dieser Barrieren möglich und diejenigen zur Aare sind für Aussenstehende kaum auffindbar. Die Orientierung des so begrenzten Kerngebiet der Lorraine erfolgt überwiegend nach Innen.

Das Quartier besitzt ein bescheidenes Angebot an öffentlichen Freiräumen, sie liegen dezentral an den Rändern des Quartiers und sind zum Teil stark durch einzelne Nutzergruppen belegt, z.B. der Lorrainepark durch Studenten der angrenzenden Schulen. Durch die isolierte Lage des Quartiers wird dieser Mangel noch verstärkt. Ausser im Strassenraum bestehen keine Möglichkeiten, zusätzliche öffentliche Freiräume im Quartier auszuscheiden. Das Verbesserungspotential einzelner Freiräume ist deshalb unbedingt zu nutzen. Gleichzeitig sind der angrenzende Aareraum sowie die Schulareale von zentraler Bedeutung für das Quartier. Einen grossen Anteil machen die privaten, für Wohnnutzungen aktivierten Freiräume aus. Diese Flächen sind in der Regel nicht öffentlich zugänglich und in vielen Fällen versiegelt. Entlang von öffentlichen Freiflächen und Anlagen sind schöne Baumreihen vorhanden, die Quartiergasse ist attraktiv gestaltet mit einer Baumreihe, der Dammweg / Nordring wird von Alleen begleitet.

Die Lorraine wird in unterschiedlichen Hierarchien und Richtungen erschlossen. Die Funktion der „Identitätsachse“ mit den Quartierszentrumsfunktionen übernimmt die Lorrainestrasse, insbesondere im Abschnitt vom Nordring bis zur Quartiergasse.

Im Bereich Schulweg – Quartiergasse sind auf der Ostseite Vorgärten vorhanden, zum Teil sind sie mit Bäumen bepflanzt. Die Verknüpfung mit dem benachbarten Breitenrainquartier erfolgt in erster Linie über Steckweg, Quartiergasse und Schulweg. Der Anschluss an den Aareraum trifft heute relativ versteckt bei den Schulhäusern im Norden und Süden auf die Lorrainestrasse.

Das Entwicklungspotential liegt einerseits in der Aufwertung von defizitären öffentlichen Freiräumen und der Quartierachse Lorrainestrasse, andererseits in der Aufwertung der privaten Aussenräume für Wohnnutzungen. Wegen des bescheidenen Angebots an öffentlichen Freiräumen sind die lokale sowie die quartierübergreifende Vernetzung der Freiräume sowie die Aufwertung der Verbindungen von der Lorraine zur Aare umso wichtiger.



Legende Freiraum und Vernetzung

- | | |
|--------------------------------|--------------------------|
| Quartierachse | Baum, Baumreihe, Allee |
| Schulen, Schulhöfe / -wiesen | Spielplätze |
| öffentliche Grünflächen | Aufwertungspotenzial |
| grossflächiger Landschaftsraum | Netz Aareraum |
| Wald | Netz «Zwischen-Quartier» |
| Gewässer | |



3.4. Vielschichtigkeit und sich überlagernde Strukturen

• Verkehrsnetze und Nutzungskonflikte



Lokale Quartier- und Fusswegverbindungen sind teilweise von Basis-, regionalen und/oder überregionalen Verkehrsnetzlinien überlagert. Dadurch werden lokale Übergänge unterbrochen oder vernachlässigt und sind nicht mehr begehbar. Aus der städtebaulichen Studie geht hervor, dass nur eine geringe Verkehrszunahme des motorisierten Individualverkehrs noch quartierverträglich ist. Innerhalb der lokalen Netzstrukturen existiert eine Konkurrenz der Nutzungsanforderungen an die Strassenräume zwischen Parkplatzbedarf und Aufenthaltsflächen. Dazu kommt die Belastung durch den Anlieferungsverkehr.

Das Entwicklungspotenzial liegt in der Umgestaltung von Strassenräumen, der dadurch besseren Berücksichtigung der Bedürfnisse unterschiedlicher Strassenbenutzender und in der Ausgestaltung der lokalen und quartierübergreifenden Fusswegverbindungen.

Abb. 25 Strassen und Wegnetz über Mülleratlas © VA Stadt Bern



Abb. 26 Erschliessungsnetz Studie

• **Verbindungsachsen, Erschliessungs- und Parzellenstruktur**

Das kleinteilige Erschliessungsnetz und die kleinräumliche Parzellenstruktur sind ein Resultat der vielschichtigen, unterschiedlichen Eigentümerschaft. Durch die kleinteilige Parzellenstruktur ergeben sich deshalb Bedingungen aus Grenzabstandsvorschriften, die zu kaum überbaubaren Grundstücken führen.

Zum Entwicklungspotenzial geworden sind einerseits Grundstücke, die durch das Legen von neuen Baulinien überbaubar werden können. Andererseits können mögliche, nicht mehr zur Erschliessung notwendige Strassenräume (Centralweg) zur Umnutzung frei werden und als öffentlicher Freiraum zur Qualitätssteigerung für Wohnnutzungen beitragen.



Abb. 27 Orthofoto Parzellenstruktur mit Gebäuden © VA Stadt Bern



Abb. 28 Baulinienplan

• Überlagerungen von Geschwindigkeiten und Funktionen

Die lokalen Trennlinien der Eisenbahn und des Nordrings sind Barrieren, die eine Inselbildung unterstützen. Zudem sind die Lärmbelastungen in ihrer direkten Nähe teilweise zu gross für Wohnnutzungen. Diese Erschliessungsstrukturen inkl. der Quartierstrassen verschiedener Hierarchien haben unterschiedliche Funktionen, auch bestimmt durch ihre Einzugsgebiete und die Nutzungen, die sie erschliessen. Die vorhandene Dichte und Vielschichtigkeit ergibt eine Konkurrenz zwischen den vorhandenen Funktionen. Durch das lokale Festlegen und Koordinieren der Funktionen können Entwicklungspotenziale entstehen, wie sie in der geführten Analyse aufgezeigt sind.

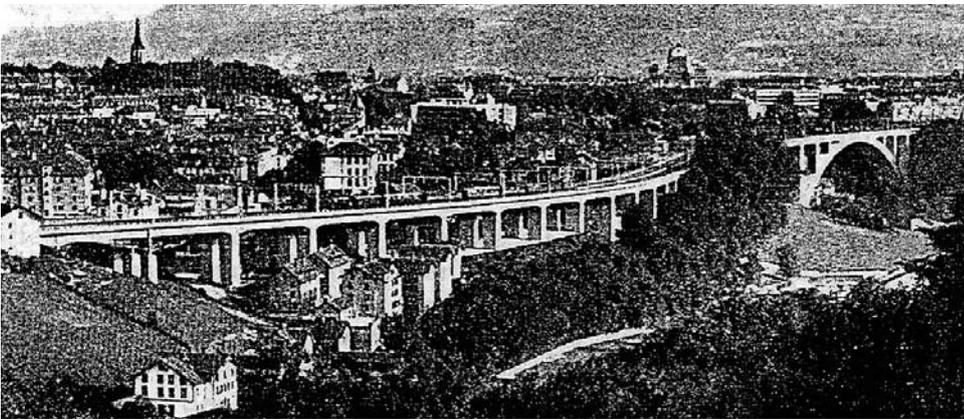


Abb. 29 Neue viergleisige Zufahrtlinie Wylerfeld-Bern 1941 / SBB-Viadukt und stadträumliches Monument



Abb. 30 Lorrainestrasse als stadträumliche Achse



Abb.31 Eine Querstrasse

4. Konzept

Der Charakter der Lorraine basiert auf ihrer Anziehungskraft als lebendiges, durchmischtes Quartier, dem Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten, der zentralen Lage und der guten Quartiersversorgung, der unverwechselbaren Identität bestimmt durch die kleinteilige Nutzungsstruktur sowie durch die Nachbarschaft von Bauten verschiedener Zeitepochen. Diese Identität ist stark geprägt durch die Entstehungsgeschichte des Ortes. Ziel der konzeptionellen Festlegungen ist, dass durch die Entwicklung der Lorraine ihre Attraktivität zum Wohnen erhalten bleibt und die Nutzung ihres Potenzials auch als Impuls auf ihre Umgebung wirkt. Der Bearbeitungsperimeter für die Gesamtplanung Lorraine verläuft um den heutigen Kernbereich der Lorraine inkl. SBB-Viadukt und Nordring. Die Festlegungen und die Massnahmen werden in ihren stadträumlichen Zusammenhängen bestimmt und aufgezeigt.

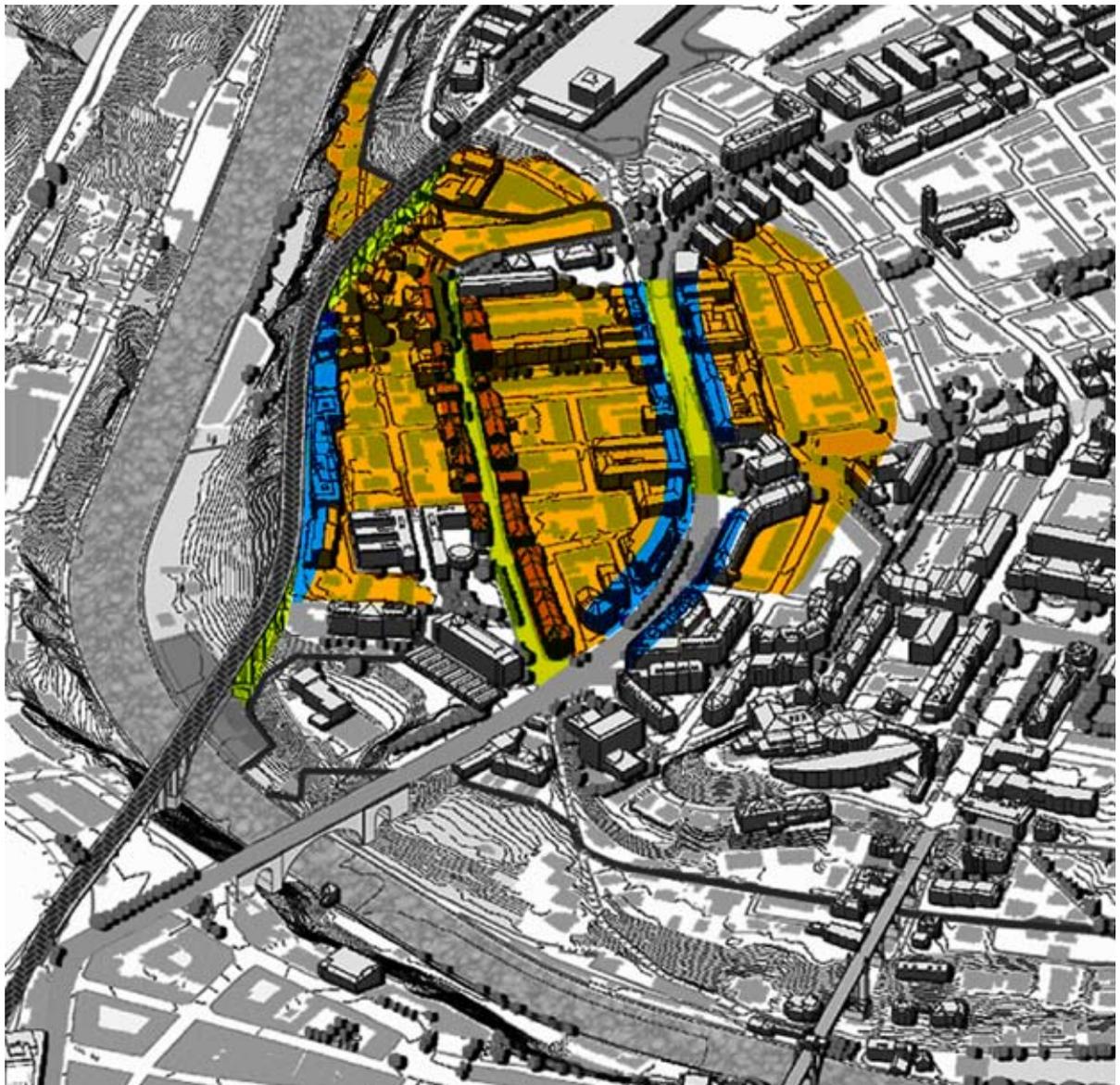
4.1. Planungsgrundsätze

Die Lorraine soll sich unter Beibehaltung der heutigen charakteristischen Nutzungsmischung zugunsten des Wohnens entwickeln. Bei der Schaffung von baulichen Entwicklungsmöglichkeiten für neuen Wohnraum gelten folgende Richtlinien:

- Die Gesamthöhenentwicklung soll im Massstab dem umliegenden Stadtkörper entsprechen.
- Die Bebauung soll den quartiermasstäblichen Strukturen entsprechen.
- Der zweiteilige Charakter der Lorraine soll gestützt werden.
- Die Lorrainestrasse als Identitätssachse mit zweiteiligem Charakter (Nordring bis Schmiedweg, Schmiedweg bis Dammweg) soll gestärkt werden.
- Die Nutzungsmischung soll wohnverträglich strukturiert werden.
- Die Nutzungsanordnung soll auf die Lärmbelastung abgestimmt werden.
- Gewerbeverkehr soll im Quartierinnern reduziert werden.
- Die Erschliessungsqualitäten sollen gestützt werden.
- Aufwertung der Aufenthaltsqualität in den Strassenräumen und wo möglich umnutzen in öffentlichen Freiraum.
- Im Fussgängernetz sollen Schwachstellen ergänzt und die Auffindbarkeit der Aareabgänge soll verbessert werden.
- Die öffentlichen Freiräume sollen aufgewertet und perimeterübergreifend vernetzt werden.
- Die Verkehrsbelastung soll plafoniert werden.

04
Konzept

Räumliche Darstellung / Stadträumliches Konzept



Legende Stadträumliches Konzept

- Bereiche, die verstärkt als städtische Räume genutzt werden.
- Achsen städtebaulich akzentuieren und mit Mischnutzung stützen
- Wohnen im Innern der Bereiche.
- Achse akzentuieren und mit Mischnutzung stützen.

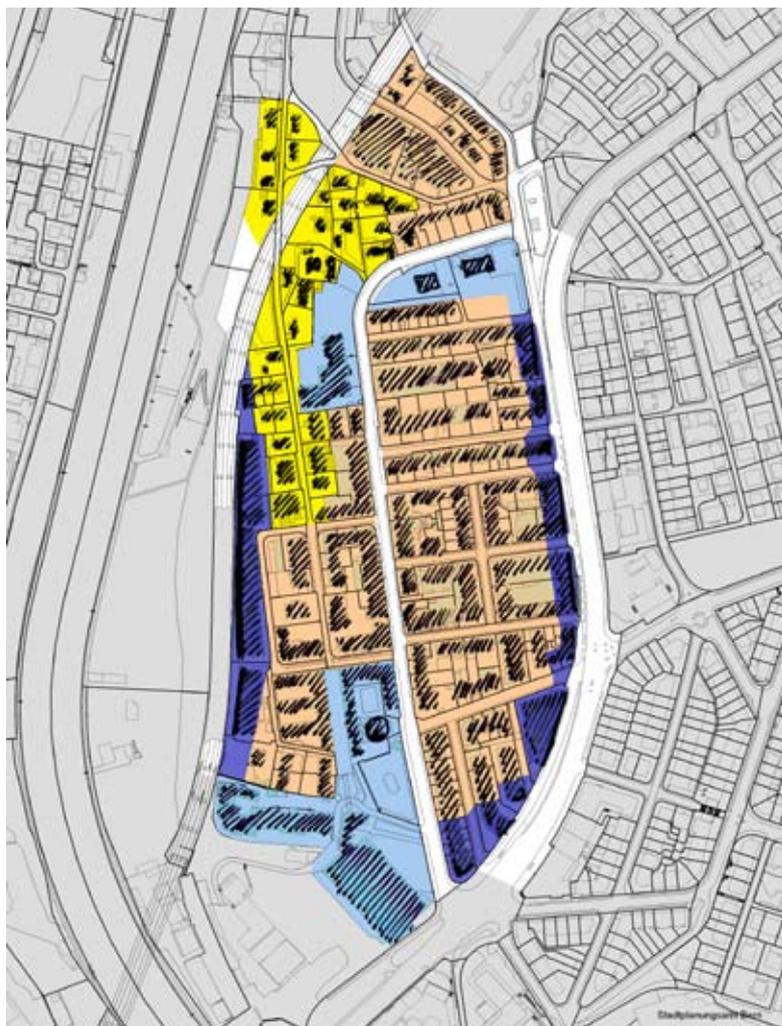
Planungsgrundlage: 3D Stadtmodell ©
Vermessungsamt der Stadt Bern

4.2. Konzeptionelle Festlegungen

• Bebauung

- Anbaupflicht und punktuelle Anhebung auf Bauklasse 4 entlang Lorrainestrasse zwischen Nordring und Schmiedweg
- Geschlossene, teilweise durchlässige Bebauung in den mittleren Bereichen der Lorraine
- Offene Bebauung mit Punkthäusern im hinteren Bereich der Lorraine und den Übergangsbereichen
- Beschränkung der Bebauung auf 70% der Grundstücksfläche / Pflichtanteil unversegelter Fläche von 30% / Einführung bei Arealüberbauungen prüfen

Konzeptplan Bebauung



Legende Bebauung

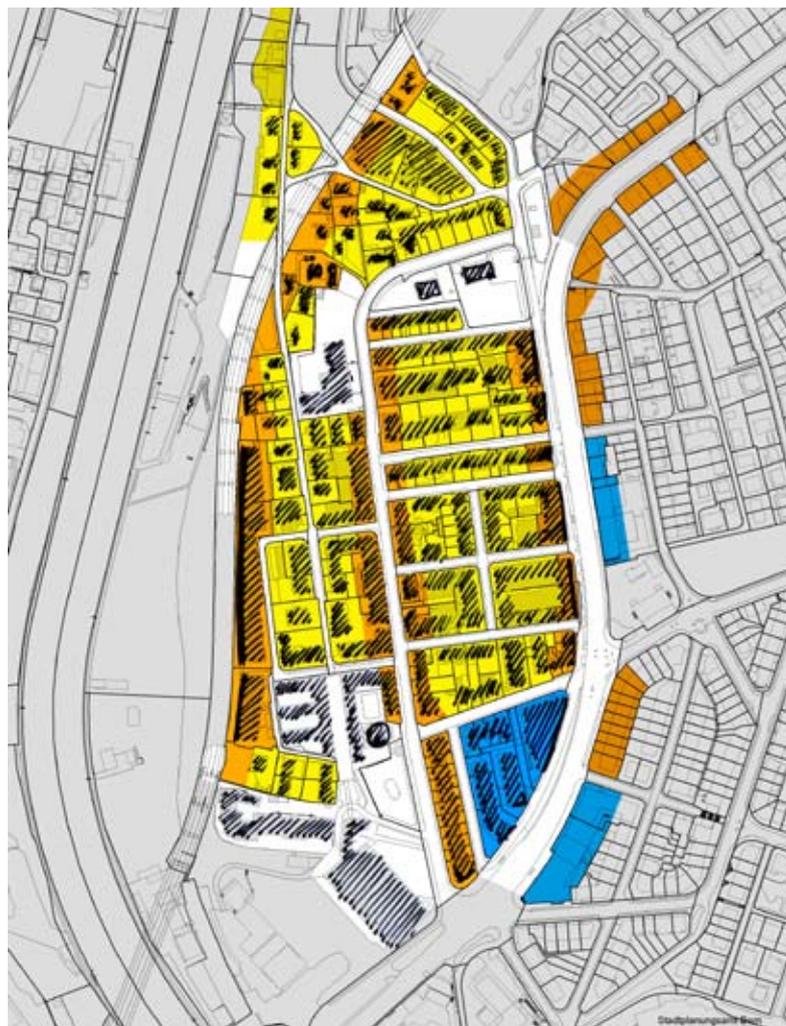
- offene Baustruktur Punkthäuser
- geschlossene teilweise durchlässige Baustruktur
- geschlossene Baustruktur
- übrige Baustruktur, öffentliche Gebäude



• **Nutzung**

- Zonenänderung in WG entlang Lorrainestrasse zwischen Nordring und Schmiedweg / allenfalls ergänzen mit Aufteilungsvorschriften Wohnen – Arbeitsnutzung
- Zonenänderung in W zwischen Schulweg und Hofweg

Konzeptplan Nutzung



Legende Nutzung

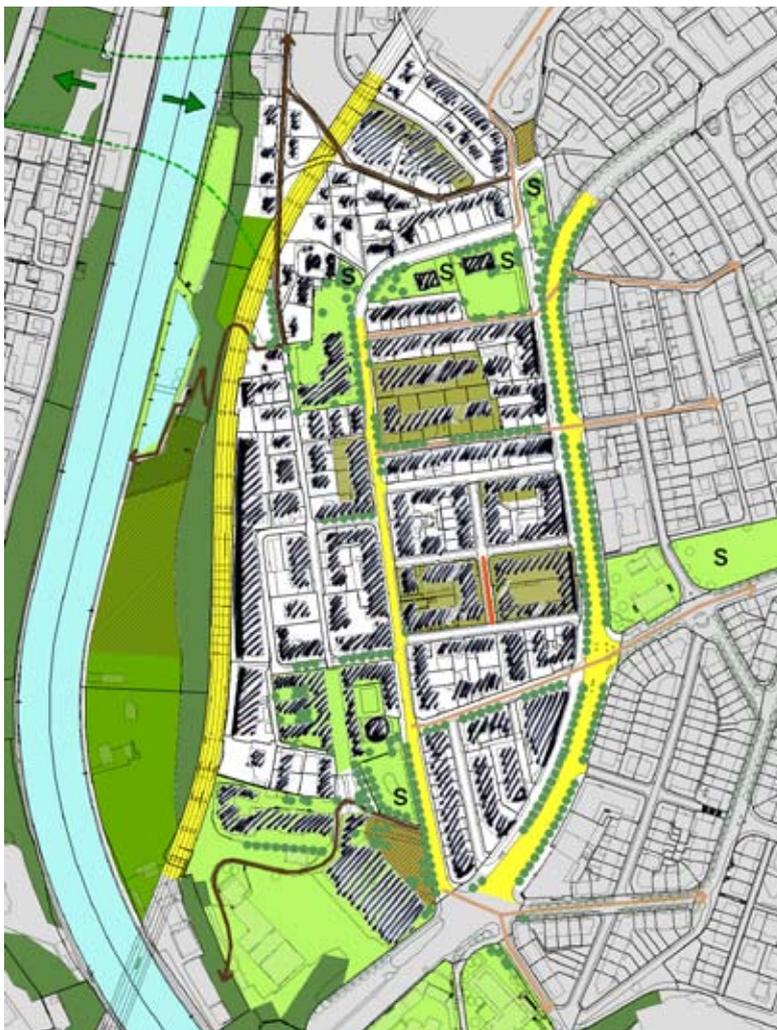
Blue square	Dienstleistungszone
Yellow square	Gemischte Wohnzone
Orange square	Wohnzone



• Freiraum und Strassenräume

- Aufenthaltsqualität an der Lorrainestrasse verbessern / Gestaltung als Strassenplatz prüfen
- Reduzierung der Trennwirkung des Nordrings zwischen Breitenrainstrasse + Römerweg
- Einführen von öffentlichem Freiraum unter SBB-Viadukt prüfen
- Umnutzen von Strassenräumen in den mittleren Bereichen der Lorraine / Umnutzen auf Strassenparzelle Centralweg in öffentlichen Freiraum prüfen
- Verbindungen zum Aareraum verbessern / Trottoirs ergänzen und Durchwegungen verbessern / Auffindbarkeit Abgänge zur Aare verbessern
- Verbindungen zum Breitenrain / Trottoirs ergänzen, Querungen Nordring verbessern und Querungen Aare zur Länggasse prüfen
- Erhaltung und Ergänzung der unversiegelten Flächen wo sinnvoll im privaten und öffentlichen Bereich.
- Aufwertung öffentlicher Freiräume / Vorzone GIBB und andere Möglichkeiten prüfen
- Schaffung privater, wohnumfeldbezogener Freiräume und Vernetzung mit öffentlichen Freiräumen

Konzeptplan Freiraum und Vernetzung



Legende Freiraum und Vernetzung

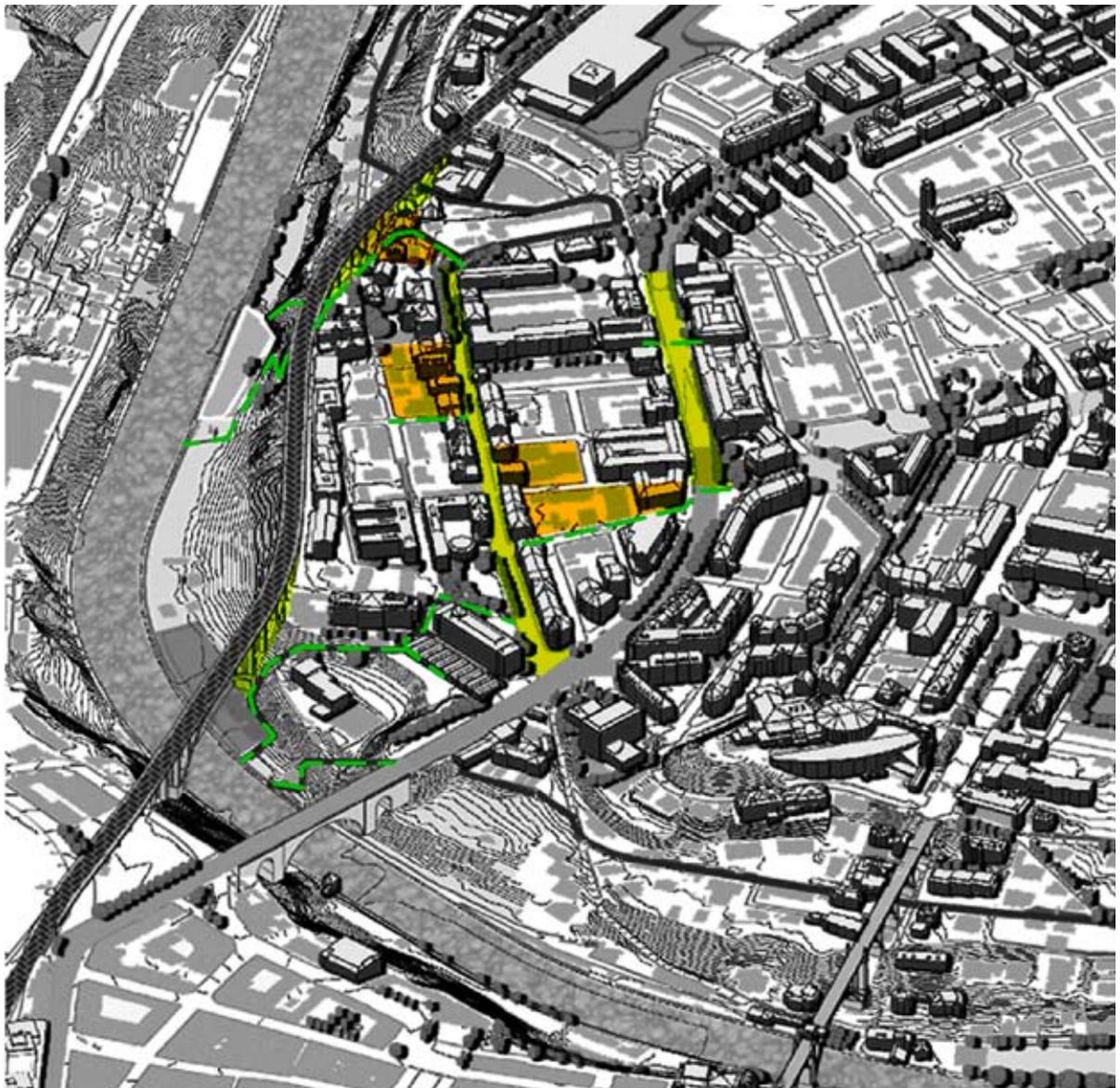
	Stadtträumliche Achsen		Baum, Baumreihe, Allee
	Potenzialflächen privater Parzellen		Spielplätze
	öffentl. Grünflächen und Schulen		Aufwertung öffentliche Freiräume
	grossflächiger Landschaftsraum		Aufwertung Netz Aareraum
	Wald		Aufwertung Netz «Zwischen-Quartier»
	Gewässer		Aufwertung Strassenraum
			Fuss- und Velobrücke



4.3. Handlungsschwerpunkte

Die Handlungsschwerpunkte zeigen den Handlungsbedarf an den stadträumlichen Achsen, der Lorrainestrasse, dem Nordring und unter dem SBB-Viadukt. Die markierten Areale bezeichnen Orte mit aktuellen Vorhaben von Grundeigentümern. Der Handlungsbedarf bei den Wegverbindungen wird, ausser im vorderen Bereich der Lorraine, koordiniert mit den grundeigentümergeverbindlichen Planungen.

Räumliche Darstellung / Handlungsschwerpunkte



Legende Handlungsschwerpunkte

- Städtebauliche Achsen / Lorrainestrasse, Dammweg-Nordring, Viadukt:
Abschnitt mit Handlungsbedarf
- Areale mit Handlungsbedarf.
- - - Verbindungswege / Abschnitte mit Handlungsbedarf.

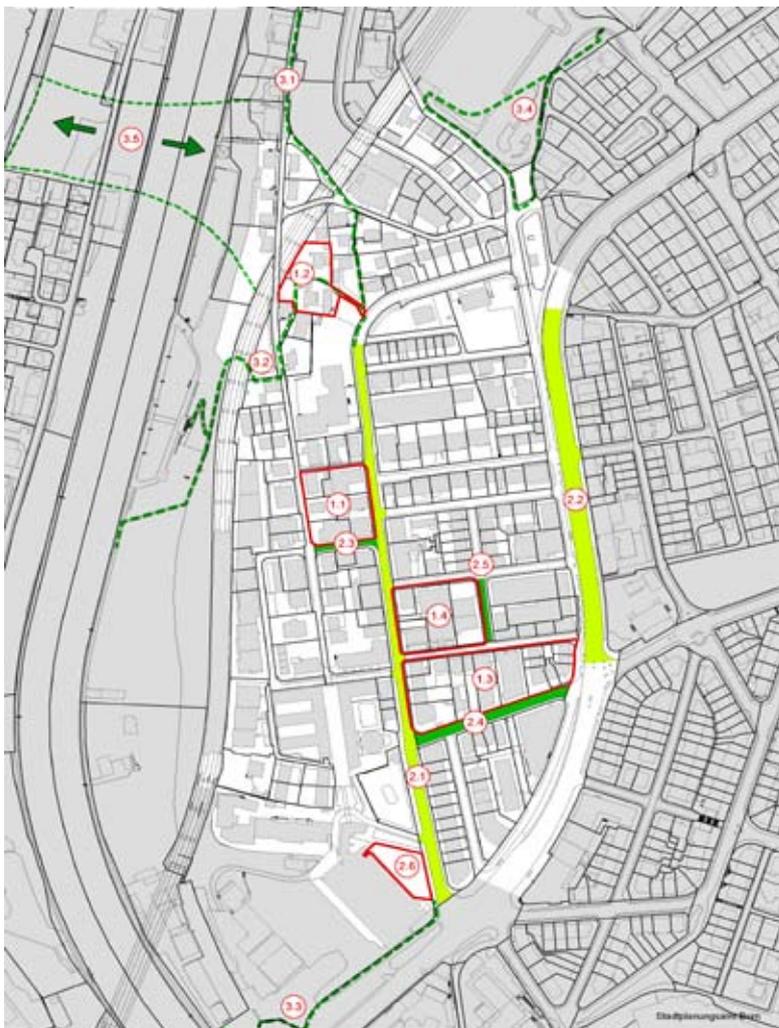
Planungsgrundlage: 3D Stadtmodell ©
Vermessungsamt der Stadt Bern

5. Umsetzung

5.1 Handlungsbedarf und Massnahmen 1. Priorität

Die Handlungsfelder und Massnahmen in erster Priorität zeigen auf, wo durch gezielte Interventionen im Zusammenhang mit den Vorhaben der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer die Entwicklung des Quartiers gefördert werden kann.

Plan Handlungsbedarf und Massnahmen 1. Priorität



Legende Handlungsbedarf und Massnahmen 1. Priorität

- Städtebauliche Achsen
- Freiraum und Strassenräume
- Verbindungen
- Planungs- und baurechtliche Anpassung
- Massnahmennummerierung gemäss Liste
- Verbindungen Quartier



05
Umsetzung

Tabelle Handlungsbedarf und Massnahmen 1. Priorität

Nr.	Ort	Handlungsbedarf	Massnahme und Vorgehen	Stand
Planungsrechtliche und baurechtliche Anpassungen				
1.1	Platanenweg / Lorrainestrasse / Schmiedweg / Jurastrasse	Ersatzbau für Platanenweg 4, Verdichten zugunsten Wohnnutzungen und Lorrainestrasse stadträumlich stärken	Nutzungen strukturieren, Bebauung regeln, Baulinien legen	In Vorbereitung
1.2	Lorrainestrasse 41 - 49	Sanierung und Nutzungsausbau Tagesstätte Lorraine, Konflikt mit Option Fuss- und Velobrücke	Vorbereitung Wettbewerb StaBe / AGR	Planungszone
1.3	Schulweg / Nordring / Lagerweg / Lorrainestrasse	Aufstockung Schulweg 10, Neubauten ermöglichen zugunsten von Wohnnutzungen	Nutzungen strukturieren, Bebauungen regeln, Baulinien legen	In Vorbereitung
1.4	Centralweg / Hofweg / Lorrainestrasse / Lagerweg	Neubau an Centralweg und Lorrainestrasse stadträumlich stärken	Nutzungen strukturieren, Bebauung regeln, Baulinien legen	Abklärungen Perimeter und Wettbewerb
Freiraum und Strassenräume				
2.1	Lorrainestrasse	Städtebauliche Achse als Quartierzentrum	Betriebs- und Gestaltungskonzept, Regeln für die Vorgartenbereiche	Entwurf Vorprojekt
2.2	Nordring	Verminderung der Trennwirkung, Verbesserung der Querungsmöglichkeiten	Betriebs- und Gestaltungskonzept	Entwurf Markierungsplan
2.3	Platanenweg	Verbesserung Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger	Trottoirergänzung / Baumpflanzung	Entwurf Vorprojekt

Tabelle Handlungsbedarf und Massnahmen 1. Priorität (Fortsetzung)

Nr.	Ort	Handlungsbedarf	Massnahme und Vorgehen	Stand
2.4	Schulweg	Verbesserung Sicherheit für Fussverkehr, Schulwegsicherung	Trottoirergänzung / Baumpflanzung	Markierung umgesetzt
2.5	Centralweg	Verkehrsfläche aufgrund von Überschiessung eventuell frei zur Umnutzung als öffentlicher Freiraum	Umnutzung prüfen in Zusammenhang mit Wettbewerb	Idee
2.6	Umfeld GIBB - Lorrainepärkli	Nutzbar machen für Quartier	Aufwertung Vorzone GIBB	
Verbindung zum Aareraum, zu benachbarten Quartieren				
3.1	Jurastrasse - Wehrweg - Aare	Begehbarkeit und Auffindbarkeit verbessern		
3.2	Lorrainestrasse - Lorrainebad - Aare	Begehbarkeit und Auffindbarkeit verbessern	Unter Berücksichtigung der Tagesstätte Lorraine die Durchwegung Lorrainestrasse 41 - 49 in der Planungszone sichern, gestalten in Wettbewerb	
3.3	GIBB - Lorrainekänzli - Aare	Begehbarkeit und Auffindbarkeit Fussweg und Treppe verbessern		
3.4	Hintere Lorraine - Wyler		Aufwertung Fuss- und Veloverbindungen	Projekt Wylerpark
3.5	Breitenrain / Lorraine - Länggasse	Aarequerung auf Quartierniveau	Fuss- / Velobrücke, Linienführung festlegen Siehe auch 1.2 Planungszone	kant. Richtplan Veloverkehr Mitwirkung städtischer Richtplan Veloverkehr

5.2 Handlungsbedarf und Massnahmen 2. Priorität

Die Handlungsfelder und Massnahmen in zweiter Priorität zeigen auf, wie das Konzept in der ganzen Lorraine umgesetzt werden kann.

Plan Handlungsbedarf und Massnahmen 2. Priorität



Legende Handlungsbedarf und Massnahmen 2. Priorität

-  Städtebauliche Achsen
-  Planungs- und baurechtliche Anpassung
-  Massnahmennummerierung gemäss Liste



Tabelle Handlungsbedarf und Massnahmen 2. Priorität

Nr.	Ort	Handlungsbedarf	Massnahme und Vorgehen	Stand
Planungsrechtliche und baurechtliche Anpassungen				
1.5 bis 1.14		Anpassen der Grundordnung inkl. Baulinien	Nutzungen strukturieren / Bebauung regeln / Baulinien bereinigen	in Vorberei- tung
Freiraum und Strassenräume				
2.7	SBB-Viadukt	Städtebauliche Achse unter Viadukt für öffentlichen Freiraum	Gestaltungskonzept	Vorabklärun- gen

6.1. Bilderliste / Quellen

- Abb. 1 Titelbild «Überlagerung», Stadtplanungsamt Bern
- Abb. 2 Orthophoto, Vermessungsamt der Stadt Bern
- Abb. 4 Mülleratlas, Vermessungsamt der Stadt Bern
- Abb. 5, 6 Aus Buch «Die Lorraine von Bern», Verlag Paul Haupt Bern
- Abb. 7 - 12 Bauentwicklungspläne, Vermessungsamt der Stadt Bern
- Abb. 13 Höhenlinien mit Strassen, Vermessungsamt der Stadt Bern
- Abb. 14 Aus Bericht «Städtebauliche Studie», Metron Bern AG
- Abb. 15 Terrainmodell mit Gebäudekanten, Vermessungsamt der Stadt Bern
- Abb. 18 Aus Bericht «Städtebauliche Studie», Metron Bern AG
- Abb. 21 3D Stadtmodell, Vermessungsamt der Stadt Bern
- Abb. 23 Denkmalschutz, Städtische Denkmalpflege
- Abb. 26 Aus Bericht «Städtebauliche Studie», Metron Bern AG
- Abb. 29 Zufahrtlinie Wylerfeld-Bern, Photodienst Schweizerische Bundesbahnen
- Abb. 30 Aus Bericht «Städtebauliche Studie», Metron Bern AG

Restliche Bilder und Pläne, Stadtplanungsamt Bern

Hinweis:

Die Copyrights für Plangrundlagen, Bauentwicklung, Orthophoto, Mülleratlas und 3D-Stadtmodell liegen beim Vermessungsamt der Stadt Bern.

Stadt Bern

Stadtplanungsamt
Zieglerstrasse 62
Postfach 3001 Bern

T 031 321 70 10
F 031 321 70 30
E stadtplanungsamt@bern.ch
www.bern.ch

Schutzgebühr 25 Fr.