

Vision Bernapark Deisswil

Richtprojekt

Stettlen, 13. Oktober 2020

Diese Publikation erscheint zum Abschluss des Workshopverfahrens 2020. Sie dient als Richtprojekt für das Planungsverfahren und als Projekterläuterung im Hinblick auf das Mitwirkungsverfahren.

13. Oktober 2020

Vorwort

Würdigung

1	Geschichte	Seite 37
2	Analyse	Seite 57
3	Konzept	Seite 69
4	Mobilität	Seite 85
5	Integration	Seite 95
6	Umsetzung	Seite 107
7	Etappen	Seite 119
8	Pläne	Seite 149
9	Rechtliches	Seite 155

Danksagung

Impressum

Das vorliegende Buch versteht sich als Replik auf die vielerorts zu vernehmende Klage, der Städte- und Ortsbau stecke heute in einer tiefgreifenden Krise. Das Scheitern von Gesellschaft, Politik und Wirtschaft an vielen Orten, an denen neue Habitate zu erschliessen sind, ist offensichtlich. Es äussert sich vornehmlich im Identitätsverlust, in der Zersiedelung, und im räumlichen Spannungsabfall, insbesondere in den Agglomerationen. Es äussert sich in einer technisierten, industrialisierten, seelenlosen Produktion von Häusern und Siedlungen. Es äussert sich im Fehlen von Bauherrschaften, die für Menschen statt für Shareholder und Imagekampagnen bauen. Es äussert sich im Kampf um den öffentlichen Raum, der von den Kommunen an Private und Investoren abgestossen wird; und es äussert sich in Bauten und Räumen, deren Masslosigkeit nur aus einer seltsamen Absenz des Sozialen, des Körpers und des Geistes erklärbar ist.

Diese strukturellen Phänomene spiegeln sich in der Ratlosigkeit eines Metiers, das auf hohem technischem Niveau operiert, dem es aber an Narrativen – vielleicht auch an Poesie – fehlt. Städtebau ist eine humanistische und künstlerische Disziplin, so wie es auch die Architektur ist. In einem solchen Kontext fällt es auf, wenn Haltung fehlt. Umso wichtiger ist es, wenn einmal eine Chance auftaucht wie jene, von der dieses Buch handelt.

Das Areal der einstigen Kartonfabrik Deisswil ist eine klassische Industriebrache, mit riesigen Hallen, verwinkelten Werkstätten und Lagern, durchzogen von Eisenbahngleisen, geprägt von mächtigen Massivbauten, die bis heute mit Zubauten und teils auch ephemeren Strukturen ergänzt und verändert worden sind. Eine Industriebrache, die ungenutzt, ertüchtigt und zum neuen Lebensmittelpunkt für viele Menschen umgestaltet werden soll. Dass ein Bauherr die Chance wittert, an einem solchen Ort etwas Ausserordentliches zu

schaffen, und dass seine Wahl auf ein Projektteam fällt, dessen Interessen sich in den letzten Jahren auf städtebauliche Fragen und grosse Massstäbe konzentriert haben, ist Schicksal. Dass er einwilligt, ein Workshopverfahren zu veranstalten, um zum Ziel zu kommen, zeugt von den guten Bedingungen, die Bauprojekten im Kanton Bern derzeit geboten werden.

Die Idee von Städtebau, die hier vertreten wird, lässt sich vielleicht mit einem musikalischen Vergleich erläutern: als Anspruch, der Sache gleichzeitig hohe Komplexität und hohe Kompaktheit zu unterstellen, wie sie den besseren Werken der Musik eigen sind; als gälte es, das Miteinander verschiedener Instrumente, Register, Klangfarben – die gegenseitige Durchdringung von Form, Dynamik, Melodik, Harmonik, Rhythmik, Agogik etc. – zu organisieren. Auch auf die Autorschaft lässt sich die Metapher ausweiten: In der Musik wie im Städtebau wird nebst KomponistIn, DirigentIn, ProduzentIn und MusikerInnen auch das Publikum Teil der Interpretation.

Und nicht zuletzt ist das Glück zu erwähnen, das einem lachen muss, wenn ein schöpferischer Prozess am Ende nicht in Eklektizismus oder Kakophonie, sondern in einem kraftvollen, berührenden Werk münden soll. Mit anderen Worten: Eine solche Art von Arbeit an der Stadt setzt die Bereitschaft voraus, den Gegenstand als offen, als komplex anzunehmen; ausserdem die Bereitschaft, auf den Anspruch zu verzichten, dass die Aufgabe gänzlich beherrscht und kontrolliert werden kann. Gleichzeitig geht es um den Anspruch, das Thema als ein Umfassendes verstehen und angehen zu wollen. Oder mit Pascal Vincents lakonischen Worten: «L'essence du projet, c'est tout». In einer solchen Sichtweise ist ein grosser Respekt gegenüber dem Gegenstand angelegt. Vielleicht braucht es genau diesen Respekt, um Projekte zu verfassen, die auch einmal mehr leisten, als ihnen a priori zugebilligt wird. Doch wie lässt sich präzisieren, was in Deisswil erforscht

worden ist und was das Ergebnis der Arbeit nun ist? Für alle, die sich nicht längst in den Plänen, Schemata, Visualisierungen und Texten verloren haben: vielleicht eine Antwort auf die Frage, wie weit Transparenz und Mehrschichtigkeit in allen Dimensionen, also räumlich und zeitlich, in einem Projekt kultiviert werden können. Sicher ist das Projekt auch eine Standortbestimmung: Wie sieht ein Städtebau aus, welcher gleichzeitig der Geschichte verpflichtet ist, aber auch bereit ist, vorsichtige Antworten auf die Herausforderungen der Zukunft zu formulieren? Wie muss ein Städtebau angegangen werden, damit aus dem Zusammenwirken von Territorium, Landschaft, Ort, Erinnerung, Denkmal, Öffentlichkeit, Massstab, Physik, Raum, Natur, Kultur etc. ein sinnerfülltes Ganzes wird? Unausgesprochen vielleicht, aber zweifellos beherrschend im Hintergrund: die Idee eines Menschen, dessen Würde und Identität von seinem räumlichen Umfeld positiv beeinflusst werden; eines Menschen, dessen gebautes Umfeld Alternativen zur Entfremdung und Angebote zur Aneignung bietet; eines Menschen, wie ihn Walter Benjamin oder Lucius Burckhardt beschrieben hätten. Kurz: Das Ergebnis dieser Arbeit ist ein Beitrag zur Theorie und Praxis des Städtebaus, und es hat die Chance, realisiert zu werden.

Im Lauf des Verfahrens wurde zeitweise diskutiert, ob diese ertüchtigte Fabrik, dieser Satellit an einem kleinen Nebenflüschchen der Aare überhaupt als Stadt bezeichnet werden könne. Vergleiche mit Bern, Thun, La Neuveville wurden gezogen – grandiose mittelalterliche und frühneuzeitliche Gründungen in der Nachbarschaft, angesichts derer Selbstverständlichkeit oft vergessen wird, mit welchem Mut, welchen enormen Anstrengungen und welcher Kaltblütigkeit sie einst in die Landschaft gesetzt worden waren. Dass solche Vergleiche möglich sind, darf als Hinweis darauf gedeutet werden, dass sich die Arbeit in Deisswil gelohnt hat.



Gesamtwürdigung

Zu den zentralen Aufgaben der zeitgenössischen Architektur-, Stadt- und Regionalplanung in der Schweiz – und letztlich in ganz Europa – gehören die lebendige Erhaltung historisch bedeutsamer Landschaften und Baukomplexe, die Schonung des Landschaftsraums durch verträgliche Verdichtung und die Schaffung gemischt genutzter, attraktiver Wohnquartiere. Das Projekt Bernapark in Stettlen zeigt, wie diese drei Aufgaben gleichzeitig, synergetisch, anspruchsvoll und erfolgversprechend angegangen werden können.

Das einzigartige bauliche Konglomerat der ehemaligen Kartonfabrik Deisswil, herausragendes Element der ehemaligen Gewerbelandschaft des Worblentals, soll nach dem Willen des Eigentümers, der Gemeinde und des Kantons nicht nur erhalten, sondern auch innovativ ergänzt und genutzt werden. Die bereits recht kompakte historische Industriearchitektur soll behutsam nachverdichtet und zum Nukleus eines neuartigen Wohn- und Arbeitsquartiers werden. Dieses soll mit dem Siedlungskern Stettlen verbunden werden, aber einen eigenen Charakter und eine eigene Identität wahren.

Dafür wurde ein besonderes Verfahren angewendet. Der eigentlichen städtebaulichen, landschaftsarchitektonischen und architektonischen Planung ging eine ebenso vertiefte wie konzise Untersuchung des Bedarfs, der Nutzungsmöglichkeiten, der Wirtschaftlichkeit, aber auch der regionalen und überregionalen Anbindungsstrategien des neuen Quartiers voraus. Das Programm wurde präzise artikuliert, aber nicht als rigides Korsett vorgegeben, sondern als Voraussetzung und Messlatte, die hinterfragt, präzisiert und gegebenenfalls modifiziert werden konnte.

Ein exzellentes und engagiertes Architekturbüro wurde zusammen mit einem Landschaftsarchitekten, einem

Verkehrsplaner und einer Soziologin direkt mit der städtebaulichen Planung beauftragt. Ein Begleitgremium aus Experten verschiedenster Disziplinen verfolgte die Planung kritisch und interagierte in verschiedenen formalen Workshops sowie in informellen Zwischenbesprechungen intensiv und lösungsbezogen mit dem Planungsteam. Alle hauptverantwortlichen Ämter, mit Ausnahme des für die Genehmigung der späteren Planungsinstrumente zuständigen Amtes für Gemeinden und Raumordnung (AGR), wurden involviert. Sämtliche Akteure und Experten blieben während des gesamten Planungsprozesses in engem und offenem Dialog.

Das Ergebnis ist ein Stadtentwurf, der der Komplexität der Aufgabe Rechnung trägt, aber durch diese Komplexität nicht gestalterisch verflacht und verschliffen wird. Im Gegenteil: Er zeigt eine klare, unverwechselbare Handschrift. Er geht, und das ist entscheidend, weit über einen Gestaltungsplan oder einen gängigen zeitgenössischen Masterplan hinaus und gibt klare funktionale und ästhetische Hinweise. Es ist ein stadtarchitektonischer Plan.

Aus dem ausgezeichneten Ergebnis einen allgemein gültigen Kausalzusammenhang mit dem gewählten Verfahren abzuleiten, wäre voreilig. Hier ging es explizit nicht um das möglichst breite Ausloten unterschiedlichster Möglichkeiten, sondern um die Vertiefung einer definierten Strategie, die das denkmalgeschützte Artefakt der alten Fabrik weitgehend vorgab und von allen Akteuren von vornherein akzeptiert und mitgetragen wurde. Vor allem: Hier fand, unter der Ägide einer enthusiastischen, entscheidungsfreudigen aber auch lernwilligen und lernfähigen Bauherrschaft und einer ambitionierten Gemeinde, das glückliche Zusammentreffen eines talentierten und dialogfähigen Planungsteams mit einer kompetenten und engagierten Expertengruppe statt. Derlei Glücksfälle sind kaum die Norm. Doch wenn sie eintreten,

können sie fruchtbarer sein als ein normales Wettbewerbsverfahren. Das Verfahren Vision Bernapark war ein Erfolg: Dessen Ergebnis ist ungewöhnlich überzeugend und darf als wegweisend betrachtet werden. Es ist aber, gerade deswegen, kein beliebig interpretierbares und abwandlungsfähiges Ergebnis. So flexibel sich der stadtarchitektonische Plan in Einzelaspekten auch gibt, so streng, ja unnachgiebig muss er in seinem übergreifenden Konzept realisiert werden. Mit demselben Mut, mit dem der Plan erdacht und entwickelt wurde, muss auch die Umsetzung erfolgen. Mit anderen, administrativen Worten: Die Gemeinde sollte ihn als Grundlage für die Revision der Ortsplanung benutzen.

Städtebau

Das städtebauliche Konzept zum neuen Quartier leitet sich zum einen aus wohlüberlegten soziologischen und ökonomischen Prämissen ab, vor allem aber entstammt es einer vertieften, kultivierten Analyse des Bestands. Der Fabrikkomplex wird dabei als Konglomerat von architektonischen Elementen gedeutet, das laufend den pragmatischen Bedürfnissen des Unternehmens angepasst wurde und mithin einer klaren funktionalen, aber auch formalen Logik folgt. Seine kompakte Form und sein gewaltiger Massstab suggerieren eine industrielle Zitadelle, die unvermittelt, autonom und selbstbewusst im Tal der Worble steht.

Das Projekt geht von diesem Bestand aus, der als kulturhistorisch, aber auch als städtebaulich und architektonisch wertvoll begriffen wird, und erhält und respektiert ihn. Mehr noch: Es begreift ihn als Lehrstück und entwickelt dessen kompositorische Gesetzmässigkeit weiter. Die Dichte wird erhöht, indem punktuell das Gefüge von Industriebauten behutsam aufgestockt wird und ihm neue Gebäude im analogen

Duktus hinzugefügt werden. Aufstockungen und Ergänzungsbauten schärfen die Grenze des Komplexes und stärken seine Präsenz in der Landschaft. Dafür verschonen sie die unmittelbare Umgebung; insbesondere bleibt der Hang unberührt und grün, wodurch auch die Aussicht vom Bleichequartier erhalten wird. Im Norden stehen, von der umgebauten – genauer: weitergebauten – Zitadelle deutlich abgesetzt, drei freistehende, unterschiedlich hohe Wohnhochhäuser.

Die scheinbar zufällige Addition von Bauvolumina der ehemaligen Fabrik folgt in Wahrheit neben der Logik der Produktion auch jener der Erschliessung, die in Nord-Süd-Richtung erfolgt. Auch diese Logik wird im Projekt wieder aufgenommen und räumlich subtil entwickelt. Die kompakte Masse von Gebautem wird von drei linearen Systemen von öffentlichen Freiräumen durchbrochen, die über die weiterhin erforderliche Erschliessung hinaus auch Orientierung gewährleisten und Aufenthaltsqualität schaffen. Senkrecht dazu verlaufen vielfältige schmale Durchgänge. So entsteht ein feines Netz von Freiräumen, die dem gleichen additiven Prinzip der Bauten folgen und mit ihnen eine selbstverständliche Einheit bilden. Darüber hinaus machen sie aus der riesigen Baumasse eine poröse Struktur und aus ihrer virtuellen Umfassungsmauer ein durchlässiges Element, das sie ebenso selbstverständlich mit der Umgebung vernäht.

Die Selbstverständlichkeit des Vorschlages ist eine ausserordentliche Errungenschaft und in Wahrheit mit harter Arbeit erkaufte. Zahlreiche Variantenstudien waren notwendig, um durch sukzessive Läuterungsprozesse zur Essenz des Bestandskomplexes und damit zu jener des neuen Projekts zu gelangen. Entscheidend war dabei die Erkenntnis der Entwerfer, dass die alte Fabrik eine Art mittelalterliche Stadt generiert hatte, dicht und verschachtelt wie diese, allerdings ohne Zentrum, weder baulich noch räumlich, und ohne Eingangs-

tor; und dass diese mittelalterliche Stadt eine äusserst effiziente und letztlich extrem moderne Stadt der Nutzungsmischung, der hohen Dichte, der kurzen Wege und der einladenden Freiräume sein kann. Daran haben sie mit Konsequenz und Feinfühligkeit gearbeitet, um einen neuen, neuartigen urbanen Mikrokosmos zu entwickeln.

Dieser urbane Mikrokosmos profitiert ausgiebigst von dem, was kein neues Projekt zu erschaffen vermag: historische Schichtung, Charme, Authentizität. Der Bestand wird weit über die denkmalpflegerischen Vorgaben hinaus erhalten und integriert, gerät zur architektonischen Grundsubstanz des Entwurfs. Von einer Musealisierung, wie sie in zeitgenössischen Eingriffen immer öfter zu gewärtigen ist, ist die Strategie für Bernapark Lichtjahre entfernt. Denn das Alte wird im neuen Projekt wieder lebendig, wird praktisch genutzt und ästhetisch integriert. Es ist und bleibt autonom. Das Neue, das daneben und dazwischen entsteht, ist nicht minder selbstständig: Es verhält sich empathisch, aber nicht mimetisch und schon gar nicht unterwürfig. Es geht mit dem Alten eine anspruchsvolle Symbiose ein, die beide bereichert.

Aus der sorgfältigen Auseinandersetzung mit einem historischen baulichen Komplex aus dem späten 19. Jahrhundert sowie aus der Analogie mit einem nahezu tausend Jahre alten idealtypischen urbanistischen Modell ist für den Bernapark ein völlig neuartiges städtebauliches Projekt entstanden: Es gibt in der zeitgenössischen Stadtentwicklung nichts Vergleichbares. Diese Pionierleistung verspricht, dem neuen Stadtquartier im Worblental einen einzigartigen Charakter und eine internationale Bedeutung und Ausstrahlung zu verleihen.

Seine Realisierung kann in Etappen erfolgen, die geschmeidig auf den konkreten Bedarf reagieren und dabei in sich funktionsfähig und schlüssig sind. Sie können beliebig und unvollständig zusammengelegt oder entschleunigt, sogar

fragmentarisch umgesetzt werden, solange das, was verwirklicht wird, das übergreifende Konzept respektiert. Wie stark das Konzept selbst ist, demonstriert bereits jetzt seine Fähigkeit, die schon begonnenen Interventionen, die seiner Konsistenz und Feinheit entbehren, souverän aufzufangen und zu vereinnahmen. Auch die Hochhäuser «extra muros», die wohl den schwächsten Punkt im Projekt darstellen, sind eine Ausnahme, die die kraftvolle und klare Regel souverän vereinnahmt. Gleichwohl wäre es ein Verlust, wenn im Lauf der gewiss langfristigen Umsetzung weitere Ausnahmen die Projektidee erodieren würden. Sie ist dafür prädestiniert, einen wichtigen Punkt in der Entwicklung des zeitgenössischen Städtebaus zu markieren.



Architektur

Das Projekt geht vom grossmassstäblichen Bestand aus, der als kulturhistorisch, städtebaulich und architektonisch wertvoll verstanden wird. Im Projektvorschlag wird der Bestand transformiert, ergänzt und mit architektonischen Mitteln situativ geschärft.

Auf dem Areal war jedes Gebäude nutzungsspezifisch gebaut worden; trotz der unterschiedlichen Grössen der einzelnen Gebäude ist insgesamt ein charakteristisches Ensemble entstanden mit historischem Wert und einem industriell geprägten architektonischen Ausdruck.

Die vorherrschenden Baustrukturen sind vornehmlich längsgerichtete Hallenbauten, welche über wenige, dafür ausreichend bemessene, statische Elemente verfügen. Aufgrund der hohen zulässigen Nutzlasten aus der Erstnutzung der Gebäude als Produktionsstätten sind die vorhandenen Gebäude geeignet zur Anordnung von hybriden Nutzungskonzepten, welche unterschiedliche statische Systeme bedingen. Das durchgängige werkinterne Schienenerschliessungsnetz schafft die positiven, funktionalen Grundvoraussetzungen für die einfache Umsetzung der Erschliessungsanforderungen von Feuerwehr und Notzufahrt.

Was dem bestehenden Werkareal fehlt – und was das Verfasserteam mit seinem Entwurf auf verschiedensten Ebenen mit viel Ideenreichtum und Können schafft – ist die Anreicherung und Transformation der industriellen Struktur, die sie, ohne die industrielle Atmosphäre zu vertuschen, zu einer Anlage macht, die Menschen gerne besuchen, und in welcher sie sich gerne aufhalten und auch gerne wohnen.

Die Projektverfasser haben die Elemente des Bestandes präzise analysiert und neue kompositorische Gesetzmässigkeiten und Regeln entwickelt. Entstanden ist ein

Vokabular von Lösungsstrategien zum Bauen mit der bestehenden Substanz, zum Anbauen und zum Aufstocken. Ortsbildprägende Gebäude und Bauteile bleiben erhalten. Es wird unterschieden zwischen der Transformation und dem Ergänzen im Bereich der historischen Fabrik (intra muros) und dem Weiterbauen ausserhalb des Fabrikareals (extra muros).

Die Erschliessungsachsen werden geordnet und mit zusätzlichen sinnlichen Elementen verortet. Die Nutzungen werden lagegerecht, den Personenströmen und der Auffindbarkeit entsprechend angeordnet. Der Nutzungsmix ist sehr vielfältig. Durch das hohe Angebot an Dienstleistungsflächen und ergänzenden Nutzungen wie Schulen und Einkaufsmöglichkeiten wird ein lebendiges Quartier ermöglicht. Die Interaktion von Wohnen, Arbeit und Freizeit am selben Ort wird möglich.

Die Strukturen der Bestandesliegenschaften wurden mit wissenschaftlicher Methodik durchleuchtet und es ist eine nicht abschliessende Palette von unterschiedlichen Wohnlösungen für Sockel-, Durch-, Hang- und Wohnen auf dem Dach erarbeitet worden. In unterschiedlicher Varianz und dem differenzierten Flächenangebot entsteht die zwingend notwendige Vielzahl unterschiedlicher Wohnungen.

Im nördlichen Bereich, ausserhalb des Fabrikareals, sind – ausgerichtet auf die übergeordnete Baustruktur – drei neue hohe Wohnhäuser geplant. Die Häuser mit ihrer vertikalen Ausrichtung stehen im Kontrast zur markanten, horizontalen Dachlinie des Fabrikareals.

Die Wohnungen unterscheiden sich deutlich von den Wohnungen im Bestand. Die Gebäude vermitteln etwas standortunabhängiges und sind als experimenteller, innovativer Wohnungsbau entwickelt. Die Erdgeschosse bleiben den gemeinschaftlichen Nutzungen vorenthalten. Die Lage der drei unterschiedlich hohen Häuser in der Verlängerung des

bewaldeten Hügels, am Rand des Worblentals, ermöglicht eine gute Integration ins Orts- und Landschaftsbild.

Erschliessung

Durch das Verlegen der Bahnstation an die Aussenseite des Areals erfolgt der fussläufige Zugang ins Innere der Anlage sowohl von der Seite wie auch von Süden. Die Fusswegdistanzen werden verkürzt und der Eintritt in den atmosphärischen Mikrokosmos kann im durch Abbrüche und Neubauten räumlich als Haupteingangspunkt definierten Bereich zur Bernstrasse beginnen. Die ortsbildprägenden kleinmassstäblichen Gebäude zur Bernstrasse werden erhalten und geschickt ins Konzept integriert.

Die Längsachsen sind räumlich geklärt und werden thematisch und gestalterisch unterschiedlich ausgebildet. Das Einfügen eines Wasserlaufs als weitere Schicht wirkt als belebendes Element, schafft eine Verortung und verbessert sowohl die Auffindbarkeit wie die Aufenthaltsqualität.

Die neu eingefügten Querachsen schaffen den bisher nicht vorhandenen Bezug zum seitlichen Hang zum Bleichequartier. Mit der vorgeschlagenen architektonischen Ausgestaltung der Gebäudedurchdringungen wird die Belichtung gelöst und es entstehen unverwechselbare Orte. Die Zufahrt für den MIV erfolgt ab den bestehenden Erschliessungen in die den jeweiligen Bauetappen und Bereichen zugewiesenen Einstellhallen. Das Konzept weist eine hohe Flexibilität auf, um auf neue Anforderungen der Parkierung in der Planungsphase reagieren zu können.

Nachhaltigkeit

Die Projektentwicklung, ausgehend vom fast vollständigen Erhalt der bestehenden Bausubstanz, ermöglicht nebenbei den Erhalt der vorhandenen Grauenenergie. Die kompakten Baukörper weisen optimale Oberflächenkennwerte auf. Gekoppelt mit einem innovativen Wärmeerzeugungskonzept und einer gut gedämmten Hülle sind auch strenge Nachhaltigkeitslabel zu erfüllen. Die Detailkonzepte zur Nutzung des anfallenden Regenwassers und zur Gestaltung der Dachflächen zur Stromgewinnung mit PV Anlagen liegen stufengerecht noch nicht vor. Die Umsetzung von begrünten Dachflächen, Fassadenbegrünungen und die Beschattung der Höfe sorgt für ein verträgliches Klima im Sommer. Die hohe Ausnutzung des Areals bei der optimalen Erschliessungsgüte durch den öffentlichen Verkehr reduziert den motorisierten Verkehr. Die Nutzungskonzeption erzeugt in vielen Teilen eine ausgewogene, vielfältige Sozialstruktur und ermöglicht gemeinschaftliche Aktivitäten für alle demografischen Schichten der Bevölkerung.

Der Bernapark leistet mit seiner vorliegenden Planung einen wertvollen Beitrag zum Gemeinschaftsleben und zur zukünftigen, attraktiven Entwicklung der Gemeinde Stettlen. Das visionäre Vorhaben der Grundeigentümerin hat die Projektverfasser in der Planung beflügelt. Die im Verfahren vom Projektverfasserteam vorgelebte Arbeitsweise beeindruckt mit ihrer Kombination aus vertiefter Analyse, breitem Variantenstudium, Diskussionen im interdisziplinären Team und präzisen Lösungsvorschlägen.

In der weiteren Bearbeitung und Umsetzung des einzigartigen Projekts wird dieselbe Arbeitsweise Voraussetzung sein, um die formulierte Qualität auch realisieren zu können.

Aussenraum

Wer sich heute auf das Areal begibt, entdeckt die Schönheit und Romantik dieser einzigartigen Industriebrache der ehemaligen Kartonfabrik Deisswil. Durchgänge, verwinkelte Gassen und Höfe, dort Eisenbahnschienen und Rampen zwischen eindrücklichen, hohen und niedrigen Fassaden sowie das Unentdeckte, das Unsichtbare lassen staunen, wecken die Fantasie – die Atmosphäre ist geheimnisvoll.

Die Transformation bzw. Umstrukturierung, Erhaltung und Verdichtung sucht daher eine andere urbane Qualität, eine Qualität, welche die einzigartige Atmosphäre miteinbezieht, sie erhält. Die bauliche Entwicklung folgt also nicht dem gängigen Vokabular des Städtebaus. Dies gilt ebenso für die bestehenden und neuen Freiräume. Dabei spielen die heutigen und zukünftigen Durchwegungen (Porosität), Gassen und Plätze insbesondere im sozialen Bereich eine wichtige Rolle und sind ebenso Teil der neuen urbanen Qualität.

Die vorgeschlagenen Gestaltungsentwicklungen der Aussenräume gründen auf einer sorgfältigen Analyse, welche auch aufzeigt, dass das Worblental mit seinem gleichnamigen Fluss ein Landschaftsraum mit Ansiedlungen von unterschiedlichen Industriezweigen war. Alle nutzten die Wasserkraft; so ist es nur logisch, dass das Wasser im Freiraum – sei es als renaturierter Bach, Weiher oder Kanal – in der Gasse wieder eine grosse Präsenz erhält.

Der Landschaftsraum wird gefasst durch Anhöhen, welche, wie vorgeschlagen, möglichst von Bauten und Einrichtungen frei bleiben. So wird die Terrasse des Bleichequartiers mit dem baumbestandenen Panoramaweg abgeschlossen und die Böschung bleibt grün. Dank dem Verzicht auf Bebauung bleibt die räumliche und architektonische Spannung zwischen der Ebene mit dem in sich abgeschlossenen Fabrikkomplex,

der «Festung» am Fusse des Hügels, und der angrenzenden, schroffen Topografie erhalten.

Ausserhalb des Fabrikareals bleibt die Ausgestaltung wohltuend landschaftlich. Die unterschiedlichen Raumtypologien in unmittelbarer Nähe des Fabrikareals sowie das gesamte Worblental mit den flankierenden Hügeln sind ideale Gebiete für Erholungssuchende. Die zum Areal gehörenden Bauernhöfe am Schwandweg bieten sich an für Gemüsegärten, welche von den Bewohnern betrieben und genutzt werden können. Auch wäre innerhalb des weitläufigen Areals, sofern erwünscht, die Schaffung von Schrebergärten möglich.

Die Entwicklung im Bereich der Hochbauten, welche als neue, eigenständige Bürobauten zwar ausserhalb, aber zur Industrie gehörend in Erscheinung treten, sollen eine ähnliche «Bodengestaltung» (gleicher Layer) wie im Inneren der «Fabrik» erhalten, um dadurch das «Zusammengehörende» zu stärken. Der angedachte Charakter einer Brache mit Pioniergehölzen könnte somit gleichwohl umgesetzt werden (Biodiversität), was letztlich auch im Innern vorkommen darf bzw. teilweise heute schon vorhanden ist.

Für die Freiräume «intra muros» werden gestalterisch unterschiedliche Vorschläge, wie Höfe mit unterschiedlichen Atmosphären, aufgezeigt, welche in sich stimmig und reizvoll sind. Bäume, Wasser, Fassaden- und Dachbegrünung sowie offenporige Beläge tragen viel zum guten Mikroklima bei. Auch sind die vorgesehenen Sichtachsen und die Querverbindungen gut für die Durchlüftung. Nebst all diesen interessanten und guten Gestaltungsbeispielen und unter Berücksichtigung der Umweltkriterien gilt es auch, weitere Entwicklungen und Umgestaltungen zuzulassen. Durch Umgestaltungen der Gassen und Plätze darf die heute bestehende, einzigartige Atmosphäre nicht zerstört werden. Denn das Geheimnisvolle, das Unsichtbare und das Unvollkommene ist das grösste Potenzial dieses

faszinierenden Komplexes. Auch sind die Freiräume als Orte für Interaktion und Aneignung zu verstehen. Sie dürfen sich in Bezug auf die Ausgestaltung je nach Erdgeschossnutzung und unter Einbezug der Anwohner bzw. Nutzer in eine eigene, heute noch unbekannte Richtung entwickeln. Dieses Prozesshafte führt zu Akzeptanz und oft zu einem einzigartigen Ergebnis – zu einer neuen, anderen urbanen Qualität.



Denkmalpflege

Kontext, Bestand, Denkmal

Wie in den vorangegangenen Kapiteln ausführlich dargelegt, zeigt das vorliegende Projekt auf mehreren Ebenen auf, wie ein zukunftsfähiger Umgang mit Substanz, Atmosphäre, Ort, Identität aussehen kann – dies auch in einem grossen Massstab, mit teilweise weitreichenden baulichen Interventionen und auf einer tragbaren wirtschaftlichen Basis. An dieser Stelle soll darauf aufmerksam gemacht werden, inwiefern das Projekt auch einen kritischen, thesenhaften Umgang mit verschiedenen Themen und Aspekten pflegt, welche für den zeitgenössischen Städtebau relevant sind, aber in der Städtebaudiskussion nur selten die Aufmerksamkeit geniessen, die sie verdienen.

Einzigartig an dem Projekt ist zunächst das Interventionsgebiet mit seinem seit mehr als einem Jahrhundert herangewachsenen, dichten Baubestand. Obwohl es sich um ein teilweise denkmalgeschütztes Ensemble handelt, das auch aufgrund seiner Einbettung in die industriell geprägte Kulturlandschaft des Worblentals mit besonderer Sorgfalt zu behandeln ist, lässt sich ein Projekt wie der Bernapark nicht einfach aus denkmalpflegerischen Grundsätzen herleiten. Vielmehr muss es sich mit einer kontextuell komplexen Situation befassen, von der es zahlreiche zusätzliche Schichten freilegt, interpretiert und in ein neues Narrativ überführt. Dies geschieht im Projekt Bernapark auf exemplarische Weise. Solche Themen rücken in den letzten Jahren zunehmend ins Zentrum des städtebaulichen Aufgabenbereichs.

Nebst seiner robusten Grundkonzeption ist dabei auf die unterschwellige, fragile, ja poetische Dimension des Projekts hinzuweisen. Auch dank dieses Aspekts hat es exem-

plarischen Charakter und verdient besondere Aufmerksamkeit. Es ist unabdingbar, dass auch solche Inhalte benannt und bei der weiteren Bearbeitung gepflegt und weiterentwickelt werden – selbst wenn auf dieser Ebene keine erschöpfenden Auflistungen, sondern höchstens interpretierende Hinweise möglich sind. Obwohl behauptet werden darf, dass all diese Aspekte im Projekt und den diesem beigegebenen Erläuterungen offen zutage liegen, werden einige von ihnen hier beispielhaft hervorgehoben.

Schliesslich ist im Zusammenhang mit der Entstehung des Projekts auf das durchgeführte Workshopverfahren und den damit verbundenen Prozess hinzuweisen. Aus Sicht des Beurteilungsgremiums deutet die Qualität des Resultats darauf hin, dass das gewählte Verfahren, sofern die Zusammensetzung des Gremiums auf organisatorischer und personeller Ebene stimmt, auch in einem besonders anspruchsvollen räumlichen Kontext zu qualitativ ausserordentlichen Resultaten führen kann. Dieser Aspekt kann hier nicht weiter vertieft werden, doch ist es unbedingt gerechtfertigt, dass dem Projekt auch in diesem Zusammenhang Beachtung geschenkt wird.

Spurensuche, Lektüre, Interpretation

Vor vielen anderen Aspekten ragt das Projekt durch seine sensible Lektüre des Kontexts hervor. Diese dient als Grundlage für zahlreiche Entscheide zum Erhalt, zur Wiederherstellung oder zur gestalterischen Überhöhung und Interpretation spezifischer Elemente und Situationen. Sie dient auch als Grundlage für zahlreiche technische, organisatorische und gestalterische Entscheide, aufgrund derer die neue Textur behutsam über das zugrundeliegende Palimpsest gelegt werden soll. Dabei spielt auch der angestrebte Umgang mit

bestehenden Oberflächen eine wichtige Rolle – beruhen doch Aura, Authentizität und Atmosphäre des künftigen Bernaparks massgeblich auf deren Präsenz.

Derweil das Projekt mit der städtebaulichen Grossform der «Zitadelle» und der gestalterischen und räumlichen Einheit derselben operiert, gelingt es ihm gleichzeitig, zahlreiche kleinteilige örtliche Situationen herauszuarbeiten. Dies beginnt bei dem Respekt, welcher bestehenden Orten wie der Front zur Bernstrasse mit spezifischen Volumetrien und einer wohldosierten Massstäblichkeit entgegengebracht wird. Hier setzen die Fugen zwischen den Bauten unmerklich, aber konsequent den Auftakt zu drei Raumsequenzen, welche das Areal bis über seine talseitige Begrenzung hinaus ordnen und strukturieren. Dieser Auftakt zeichnet sich auch durch die unmittelbar anschliessende kleinteilige Struktur der ältesten Bausubstanz auf dem Areal aus. Als Filter zum Arealinnern, als Aneignungsflächen, aber auch als Ankunftsstelle übernehmen diese Strukturen wertvollste Dienste für das öffentliche Leben – Aufgaben, welche von Neubauten kaum bewerkstelligt werden könnten.

Die erwähnten, in die Tiefe des Areals führenden Raumsequenzen der Höfe bezaubern durch ihre Dramaturgien lebendig gestaffelter, teils geradezu labyrinthischer, gleichzeitig mit attraktiven Sichtbeziehungen gut überschaubarer Teilbereiche, in denen trotz aller Komplexität die Orientierung nicht verloren geht. Entlang dieser Raumsequenzen wandeln sich Atmosphäre und Massstäblichkeit der Anlage bis hin zum gewaltigen Eingangstor an der Nordseite, durch welches das bis heute erhaltene Industriegleis ins Areal geführt worden ist. Hier dominiert die monumentale Massstäblichkeit von Radian, Abständen, und Überhöhen. Bemerkenswert ist auch die Störung, mit welcher die Neubauten die mittlere, grüne Achse brechen, neu ansetzen lassen und sich gleichzeitig über

diese hinwegsetzen. Dies sind Pole, zwischen denen sich die Spannung der öffentlichen Räume und der Gesamtanlage aufbaut. Freilich enden die Sichtbeziehungen nicht jenseits der «Zitadelle»; hier wandelt sich bloss erneut grundlegend der Raumcharakter: Der bestehende kiesgrubenartige Werkhof wird mit drei Punktbauten inmitten eines isotopischen Branchenraums mit Ruderalflächen und Bachlandschaft besetzt. Auch hier also, in einem weitgehend neu zu bebauenden Abschnitt, kommt das Prinzip der Mehrfachlesbarkeit und Transparenz zur Anwendung. Erst in diesem so spezifischen Bereich, so könnte man sagen, wird das Wesen der «Zitadelle» als solches eindeutig erfassbar. Die nördlichen Extremitäten des Areals schliesslich schaffen als Platzanlage mit Wasserbecken eine zeichenhafte stadtseitige Ankunftsfigur. Um auf die Frage der Denkmäler zurückzukommen: Die behutsame Lektüre und Interpretation des Vorhandenen beschränkt sich nicht auf den Umgang mit der architektonischen Substanz. Ebenso wichtig ist die Einbindung des Territoriums – der Topografie und der Kulturlandschaft. Diese äussert sich beispielsweise darin, dass die natürliche Terrainkante, welche das Plateau des Bleichequartiers begrenzt, erhalten und mit einem Panoramaweg ausgezeichnet wird. Dadurch wird nicht nur der geologische Untergrund des Tals thematisiert, sondern auch der nördliche Abschluss des Areals aus dem Kontext von Schwandiholz und Riedlibach plausibilisiert.

Ebenso wichtig sind die grossräumigen Beziehungen, welche das Projekt mit dem Worblental eingeht. Dabei spielt die Wasserlandschaft mit ihren natürlichen und künstlichen Gerinnen eine Hauptrolle. Die Freilegung und offene Führung des Gewerbekanal durch den Eventhof, begleitet vom renaturierten Bachlauf ausserhalb des Areals, machen die Einbindung ins Tal und die Fliessrichtung des Wassers wahrnehmbar und verorten die Anlage damit in einem über-

geordneten räumlichen Zusammenhang. Der geöffnete Wasserlauf richtet die Aufmerksamkeit weiter auf die parkähnliche Situation oberhalb des Geländesporns «Hubel» sowie auf den Ablauf des Wassers unterhalb des Schwandiwegs. Die Situationen, in denen einst offene Gewässer aus der Dole geholt werden können, sind selten geworden – umso wertvoller die Art und Weise, wie dieses Thema im Bernapark umgesetzt werden soll.

Von besonderem Interesse ist auch die Lage der ehemaligen Kartonfabrik an der durch den erwähnten «Hubel» akzentuierten Gelenkstelle, welche die Beziehung zwischen der talaufwärts und der talabwärts liegenden Geländekammer unterbindet. Das Fabrikareal tritt insbesondere gegen Worb hin kaum in Erscheinung. In diesem Zusammenhang wird die Aufgabe und die Dimension der Hochhäuser zu diskutieren sein: Diese formulieren nicht nur eine Antwort auf die Industriezone Schwandi, sondern auch auf die auf dem Ostermundiger Gemeindegebiet entstehende Fehlstelle. Vielmehr bieten sie das Potenzial, als Landmark die beiden Talabschnitte optisch und räumlich zu verschränken, ähnlich, wie es das Hochhaus zuoberst auf der Rüti mit den Geländekammern von Ostermundigen und dem Worblental macht. Die Dimensionierung dieses Zeichens aus dem Kontext des Schwandiholz-Hügels ist vorgegeben – die Entscheidungsfindung über den Grundsatz wird vom Beurteilungsgremium und der Politik gemeinsam zu erringen und zu tragen sein.

Mobilität

Der vorliegende Bericht und das ergänzende Rahmenkonzept Mobilität beschreiben das Ergebnis eines sehr sorgfältigen (Verkehrs-)Planungsprozesses, in welchem sämtliche Akteure miteinbezogen wurden. Der Ausgleich der teilweise divergierenden Interessen im Bereich Verkehr war höchst anspruchsvoll und wird es auch in der Umsetzung bleiben. Die Themen Mobilität und Verkehr können mit dem vorliegenden Rahmenkonzept nur perspektivisch und aufgrund der heutigen Kenntnisse behandelt werden. Die Details sind in den kommenden Planungsschritten und unter Berücksichtigung der weiteren Entwicklungen zu konkretisieren. Das Rahmenkonzept Mobilität betrachtet als Grundlage hierfür aber sehr differenziert die potenziellen Zielgruppen, deren Mobilitätsbedürfnisse und die räumliche Verteilung der entstehenden Wege.

Weder die Erarbeitung noch die Umsetzung der Vision Bernapark und des Rahmenkonzepts Mobilität entsprechen einem Standardprozess, der schon x-fach abgearbeitet wurde. Die Aufgaben für Eigentümer, Gemeinden, Region und Kanton sind anspruchsvoll – einerseits, weil eine grosse Anzahl Interaktionen mit anderen Entwicklungen und Planungen in der Region bestehen, und andererseits, weil sich die verkehrlichen Auswirkungen der einzelnen Etappen erst zeigen müssen. Vieles ist noch offen (Wie entwickelt sich die Nachfrage? Wie entwickelt sich die Situation auf dem Arbeitsmarkt? Werden die Leute vermehrt im Homeoffice arbeiten? Wird es ein Park+Ride geben? usw.), und gleichzeitig besteht mit der Vorgabe des Kantons zu den maximalen Fahrten in der Abendspitzenstunde Richtung Wankdorf ein sehr starres Korsett.

Der Bernapark hat das Potenzial, auch das Mobilitätsverhalten resp. die Verkehrsströme der ganzen Region zu beeinflussen. Personen aus dem Worblental werden künftig



hier einkaufen, statt ins Wankdorf zu fahren. StadtbewohnerInnen werden in den Bernapark ziehen und künftig mit dem Velo oder dem ÖV in die Stadt pendeln. Neue Arbeitsplätze und Ausbildungsstätte entstehen, die morgens und abends einen gegenläufigen Pendlerstrom zur heutigen Lastrichtung von/nach Wankdorf auslösen. Wenn die noch laufende regionale Betrachtung zum Schluss kommt, dass der Bernapark resp. Bahnhof Deisswil auch als neuer Standort für Park+Ride in Frage kommt, dann ergeben sich neue Umsteigebeziehungen und im besten Fall eine Entlastung der Achse nach Wankdorf vom MIV.

Mit der konzentrierten Entwicklung an diesem mit ÖV und Velo sehr gut erschlossenen Ort sind diese neu entstehenden Mobilitätsbedürfnisse aber sehr viel besser steuerbar als wenn die gleiche Entwicklung dispers stattfinden würde.

Zwar generiert der Bernapark ein massgebliches neues Verkehrsaufkommen, auch im MIV, aber gleichzeitig entsteht die Chance, diese Bedürfnisse aktiv zu bewirtschaften und auf nachhaltige und flächeneffiziente Verkehrsmittel zu lenken. Und es besteht aufgrund der Grösse des Vorhabens auch die Möglichkeit, im Sinne eines Labors neue, zukunftsfähige Ansätze auszuprobieren und mit verschiedenen Massnahmen zu experimentieren, um zum Vorbild für andere Areale zu werden.

Diese Ausgangslage erfordert viel Flexibilität im weiteren Vorgehen. Einerseits muss sichergestellt werden, dass Massnahmen im Verkehrsbereich übergeordnet und je Etappe verbindlich festgelegt werden können; andererseits muss die nötige Offenheit gewahrt werden, um auf künftige Entwicklungen oder übergeordnete Vorgaben mit neuen oder angepassten Massnahmen reagieren zu können. Ein richtiger, im Rahmenkonzept Mobilität erwähnter Ansatz ist sicher der Verzicht auf Bestandesgarantien bei Parkplätzen – obwohl dies natürlich ein Nachteil für die Vermarktung von Flächen sein könnte. Ein zweiter zentraler Punkt ist die transparente und aktive Kommunikation zum Thema Mobilität und Verkehr im Bernapark. Allen Akteuren muss gleichermassen bekannt und bewusst sein, dass in Bezug auf den Verkehr ehrgeizige Ziele zu erreichen sind und wirkungsvolle Massnahmen auf allen Ebenen erforderlich sind. Die vorgeschlagene getrennte Ausweisung von Miet-/Kaufkosten für Wohnflächen und Parkflächen ist ein Bestandteil dieser Kommunikation. Idealerweise werden von Beginn an auch MieterInnen und NutzerInnen angesprochen, die selbst einen hohen Anspruch an eine nachhaltige Mobilität haben – sowohl als Privatpersonen als auch als Unternehmen oder Kulturveranstalter.

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist festzuhalten, dass es sich bei den im Rahmenkonzept Mobilität aufgezeigten Massnahmen nicht um eine «nice to have»-Auswahlliste han-

delt, sondern alle mit gleicher Ernsthaftigkeit und Vehemenz zu verfolgen sind, damit die ehrgeizigen Modalsplit-Ziele erreicht werden können. Neben den rechtlich verankerbaren Massnahmen zur Parkierung ist es v.a. zentral, dass die «weichen» Mobilitätsmassnahmen auch eine Verbindlichkeit bekommen. Dabei handelt es sich primär um Massnahmen zur verträglichen Einbindung des Areals ins regionale Verkehrsnetz resp. -angebot. Die arealinternen Ansätze zur Optimierung resp. Förderung des Fuss- und Veloverkehrs im Binnenverkehr sind sehr überzeugend ausgearbeitet und dargestellt worden. Allerdings ist auch den Beziehungen mit der Gemeinde Stettlen ausreichendes Augenmerk beizumessen – sonst besteht die Gefahr, dass das ganze Mobilitätskonzept (zu) einseitig auf die Optimierung der MIV-Abendspitzenströme Richtung Wankdorf ausgerichtet ist. Das Areal Bernapark hat ja insgesamt den Anspruch, eine nachhaltige Abwicklung der Mobilität zu ermöglichen, und nicht nur die Reduktion der Abendspitzenstunde. Es ist daher bei der Festlegung der Einzelmassnahmen in den spezifischen Mobilitätskonzepten je Etappe darauf zu achten, dass die verkehrlichen Beziehungen zum Zentrum von Stettlen und Richtung Worblental nicht vergessen gehen.

Bei den Massnahmen zur Reduktion des MIV ist zu beachten, dass diese ab sofort greifen müssen. Das Rahmenkonzept Mobilität zeigt auf, wie viele Parkplätze im Endausbau aus heutiger Sicht und in Bezug auf das Korridorziel des Kantons verträglich scheinen. Wenn für die ersten Etappen zu viele Parkplätze gesprochen werden, dann lassen sich die Flächen der letzten Etappen wohl nicht mehr gleich gut vermieten resp. verkaufen. Zudem sollte sich von Beginn an unter allen MieterInnen und NutzerInnen ein gemeinsames Verständnis für eine nachhaltige Mobilität etablieren. Weiter ist sicherzustellen, dass die Parkplätze nur für die zugeordneten

Nutzungen verwendet werden können und es nicht zu einer arealinternen «Parkplatzbörse» kommt. Schlussendlich ist anzustreben, dass die Parkplatzzahl sogar soweit reduziert wird, dass die Ausfahrtdosierung zur Spitzenstunde überflüssig wird resp. nur in seltenen Fällen zum Einsatz kommen muss. Wenn sich vor der Parkhausausfahrt, dem Bahnübergang oder dem Kreisel Schwandiweg jeden Abend lange Rückstaus bilden, wird das Mobilitätskonzept sicherlich weniger gut akzeptiert, als wenn sich von Beginn an ein für alle zufriedenstellender Zustand einstellt und dieser als Selbstverständlichkeit über alle Etappen weiterentwickelt werden kann.

Ein zentraler Aspekt ist auch die ÖV-Anbindung an die umliegenden Gemeinden und Stadtteile. Das künftig hervorragende Angebot mit der S7 zum Bahnhof Bern kann einen grossen Teil der Wunschlinie aufnehmen. Aber die Entwicklung Bernapark soll auch als Anlass und Chance verstanden werden, die Optimierung der ÖV-Verbindungen in andere Gemeinden aktiv anzugehen. Das heisst nicht per se nur neue direkte Verbindungen, sondern auch andere Massnahmen zur Attraktivierung der Umsteigebeziehungen oder Erhöhung der Taktichte. Aus der Aussensicht der Expertin Verkehr ist es schade und eine verpasste Chance, wenn die fachliche Diskussion um neue ÖV-Verbindungen – sei es Bus oder Tram – aufgrund der aktuellen (politischen) Situation nicht geführt wird. Aber auch neue, innovative Angebote im on-demand-Bereich wie beispielsweise «mybuxi», das sich aktuell im Testbetrieb befindet, sollen dabei aktiv mitgedacht werden.

Eine zusätzliche Herausforderung neben der weiteren Planung und Verankerung der Einzelmassnahmen liegt auch in der Umsetzung und Begleitung des Mobilitätskonzepts. Es reicht nicht, wenn Massnahmen einmalig ergriffen und nicht weiter begleitet und beobachtet werden. Erfahrungen zeigen, dass die Umsetzung von arealspezifischen Mobilitäts-

konzepten anspruchsvoll ist. Zum einen braucht es dazu, wie im Rahmenkonzept dargelegt, ein überzeugendes Monitoring & Controlling-Konzept sowie einen darauf basierenden Mechanismus, um Massnahmen zu künftigen Etappen zu optimieren; zum anderen braucht es aber auch eine Stelle, welche für das Thema zuständig und mit entsprechenden Ressourcen ausgestattet ist. Der Betrieb der vorgeschlagenen Mobilitätsplattform und -station ist eine Daueraufgabe, die mit dem Monitoring & Controlling kombiniert werden könnte und eine zentrale Bedeutung hat. Es braucht eine Anlauf- und Koordinationsstelle für Mobilitätsfragen im ganzen Areal, die auch federführend ist bei der Umsetzung neuer Massnahmen und als Betreiberin der Sharing-Flotten oder auch als Beraterin für nachhaltige Mobilität agieren kann. Dabei kann von Erfahrungen profitiert werden, die mit ähnlichen Vorhaben in anderen Arealen gemacht wurden.

Zusammenfassend betrachtet bietet die skizzierte Vision Bernapark eine grossartige Chance, das Mobilitätsverhalten und den Verkehr im Kleinen wie im Grossen neu zu denken und zukunftsfähig zu gestalten. Die Herausforderungen und Lösungsansätze sind jetzt auf dem Tisch und können von den Akteuren gemeinsam und aktiv angegangen werden.



Geschichte



Kartonfabrik Deisswil, 1931 © ETH Bibliothek



Kartonfabrik Deisswil, 1924 © ETH Bibliothek

Zur Geschichte der Kartonfabrik Deisswil¹

Dass Ulrich Joerg unternehmerisches Talent besass, zeigte sich schon in jungen Jahren. Seine Freude an der Arbeit, welche er mit Geschick, Wille und Ehrgeiz erledigte, imponierte den Gewerblern im Dorf. Aufgewachsen in einfachen Verhältnissen in Weinstegen bei Kleindietwil, erlernte er den Beruf des Mechanikers. Seine darauffolgenden Wanderjahre führten ihn nach Deutschland, wo er die nötige Berufserfahrung sammelte.

Mit dem Kauf einer Färberei legte Ulrich Joerg den Grundstein für die zukünftige Entwicklung der Kartonfabrik Deisswil. Ausgerüstet mit einem Wasserrad baute er sich eine einfache Pappenmaschine und die Produktion konnte beginnen. Die Handpappenmaschine war weder mit einer Presse noch mit einer Trockenpartie ausgerüstet. Jeder Bogen musste von Hand abgenommen, gepresst und zum Trocknen an die Sonne gelegt werden. Schon früh war der Karton aus Deisswil bekannt für seine Qualität. Er stand in hartem Konkurrenzkampf sowohl mit inländischen wie auch ausländischen Produkten. Viel Ware wurde damals aus Deutschland importiert; Joerg nahm die Herausforderung an und stellte dieser erfolgreich seinen eigenen Karton entgegen.

Papier- und Kartonfabriken sind fast immer an Flüssen gelegen, denn für die Herstellung eines einzigen Kilogramms Karton sind selbst mit modernen Fabrikationsmethoden 300 bis 400 Liter Wasser notwendig. Die nötige Wasserkraft reichte bald einmal nicht mehr aus. Darum überlegte sich der ideenreiche Unternehmer, wie er das Gefälle des Bachbettes vergrössern könnte. Schon fünf Jahre nach der Fabrikgründung 1875 setzte er die ersten Ausbaupläne um und verlegte mit Hilfe von 24 Sträflingen aus der Justizvollzugsanstalt Thorberg die Worble auf einer Länge von 700 m. Es begann ein Kreislauf von ständig wachsendem Auftragsvolumen und

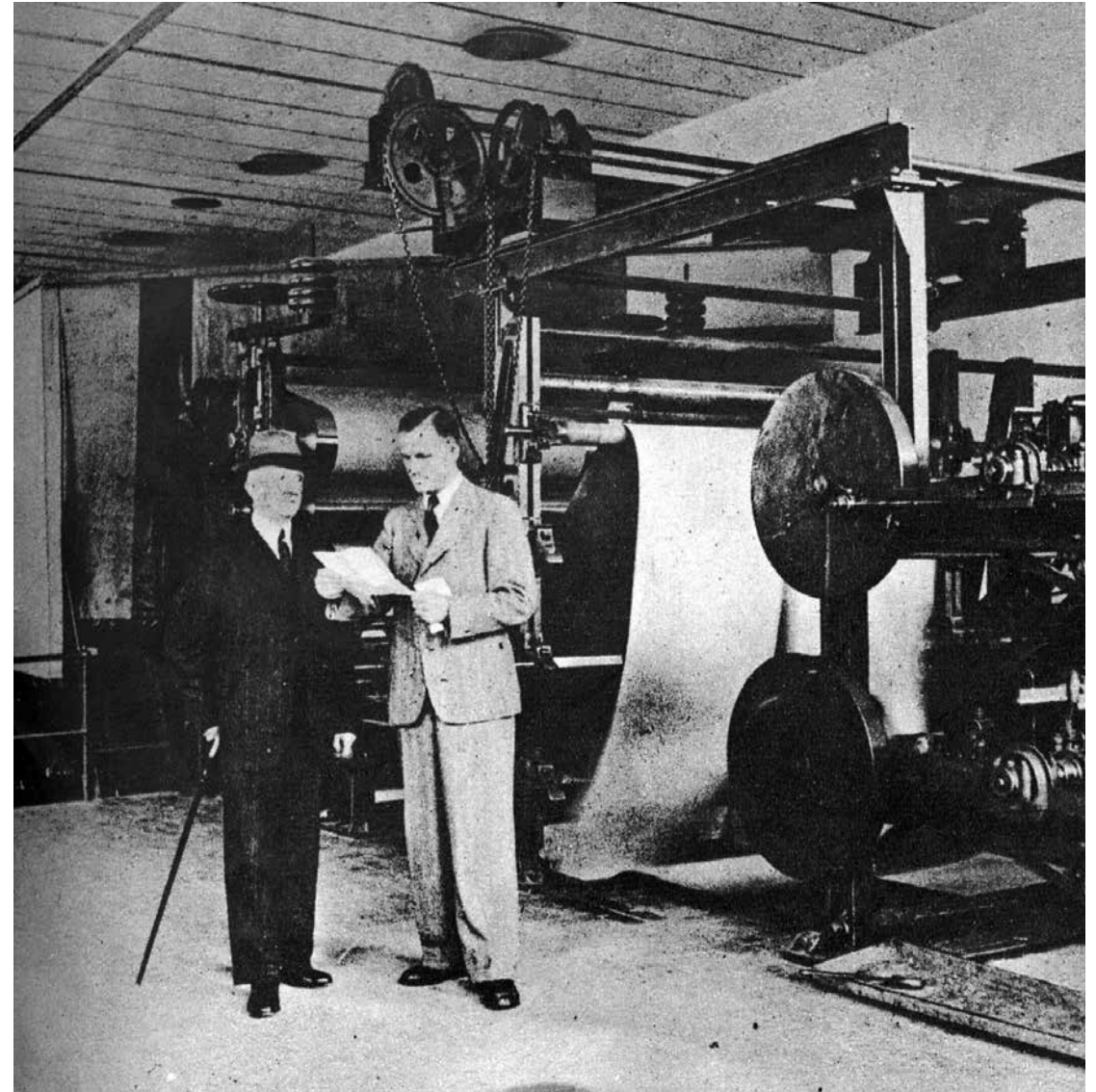
moderneren Produktionsmethoden. Der Energieverbrauch stieg rasant an, die eigenen Dampfturbinen ergänzten den Strombezug von bernischen Kraftwerken.

Verschiedene Rückschläge suchten das Unternehmen heim. Eine Fabrikübernahme in Frinvilier wurde zur Hypothek, als ein deutscher Geschäftsmann aus finanziellen Gründen aussteigen musste. Joerg rettete das Unternehmen, indem er die beiden Firmen zusammenschloss. Einige Jahre später fiel die Fabrik Frinvilier einem Brand zum Opfer, die Liegenschaft wurde verkauft und das Inventar liquidiert.

Joergs ungebrochene Zuversicht wurde dadurch nicht beeinträchtigt. Er wusste sehr früh, dass eine Bahn durch das Worblental die Zukunft der Kartonfabrik garantieren würde. Die sonst schon gute Verkehrszugänglichkeit des Worblentals und die verfügbare Wasserkraft führten dazu, dass sich um die Jahrhundertwende bereits 12 Betriebe im Worblental angesiedelt hatten. Als 1906 der Grosse Rat, zu dessen Mitgliedern auch Joerg zählte, dank dem Eisenbahngesetz Subventionen sprechen durfte, setzte er sich mit Nachdruck dafür ein, dass auch im Worblental eine Bahn verlaufen sollte. Sieben Jahre später wurde die Bahn eröffnet.

Als der erste Weltkrieg ausbrach, wurden Produktionsgüter knapp und Rohmaterial für die Kartonfabrik konnte nicht mehr geliefert werden. Die Kohlepreise verdreifachten sich. Gleichzeitig wurde die Arbeiterschaft durch die Schriften von Karl Marx für den Klassenkampf sensibilisiert. Die Bewegung rannte hier in Deisswil offene Türen ein.

Joerg selber verstand sich als Angehöriger der sozialen Schicht von Handwerkern und Bauern, die ihre Arbeit zum Wohle der Gesellschaft einsetzen. Geschäftsinteressen wurden stetig mit denen der Arbeiterschaft in Einklang gebracht. Bereits 1912 wurde eine Kasse für hilfsbedürftige ältere Mitarbeiter eingerichtet. Erste günstige Mietwohnungen



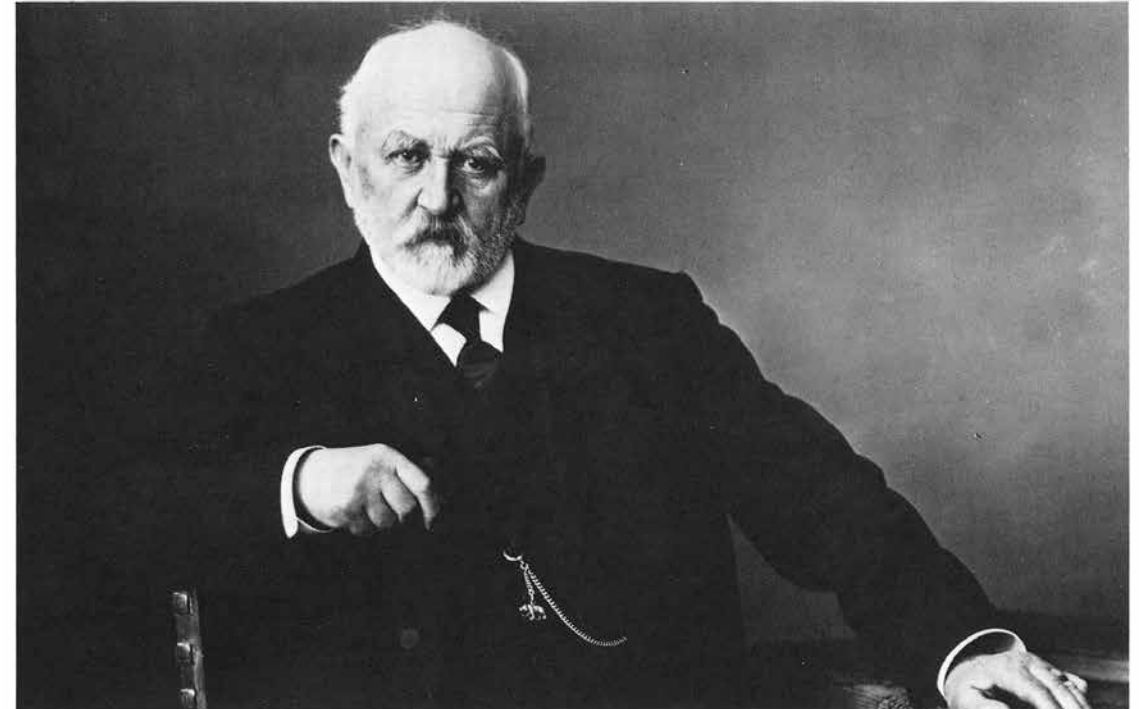
A. Joerg

für das Fabrikpersonal wurden erstellt. Fünf Jahre später endete ein Streik der Arbeiter im Gesamtarbeitsvertrag. Der Gründer erkannte, dass eine Sozialpartnerschaft zwischen Patron und Arbeitern für das Unternehmen eine solide Grundlage für eine nachhaltige Entwicklung darstellte. 1928 schuf Joerg eine Pensionskasse, die rückwirkend alle Dienstjahre der Arbeiter anrechnete. Eine solche Grosszügigkeit war zu dieser Zeit höchst ungewöhnlich. Aus dem ganzen Tal kamen Väter und Söhne nach Deisswil, weil es dort Arbeit und Verdienst gab. Doch weil der Weg weit war, wurden immer mehr fabrikeigene Wohnungen erstellt, um dem Wachstum der Arbeiterschaft gerecht zu werden.

Die ungebrochene Tatkraft des Gründers führte dazu, dass er in fortgeschrittenem Alter über sein Lebenswerk staunen musste:

«Heute muss ich mich selbst wundern, dass ich es zustande brachte, hier Pappen zu fabrizieren, man kann sich kaum vorstellen, welche Ausdauer und Energie ich dabei haben musste, da ich doch das Meiste selbst machen musste.»

Nov. 1928 U. Joerg



Heute muss ich mich selbst wundern,
dass ich es zustande brachte, hier Pappen
zu fabrizieren, man kann sich kaum
vorstellen, welche Ausdauer und Energie
ich dabei haben musste, da ich doch das Meiste
selbst machen musste.

Nov. 1928. U. Joerg.



1



2



3



4



5

- 1 Belegschaft Kartonfabrik Deisswil, 22. April 2010
- 2 Familie Müller, 2010
- 3 Spontandemonstration vor dem Mayr-Melnhof Hauptsitz in Wien, 23. April 2010
- 4 Fabrikzaun während der Blockade, 27. Mai 2010
- 5 Hans-Ulrich Müller, Gemeindepräsident Lorenz Hess, Dr. Heinz Hofmann, 4. Juni 2010

Von der Kartonfabrik zum Quartier²

Anfang der 90er Jahre wurde die Karton Deisswil AG durch den österreichischen Konzern Mayr-Melnhof übernommen. Aufgrund der schwierigen Marktlage entschied der Konzern 2010, die Kartonfabrik zu schliessen. Alle damaligen 253 Mitarbeitenden wurden entlassen.

«Als ich die Medienmitteilung über die Schliessung gelesen hatte, wusste ich, dass ich hier etwas tun musste. Ich entschloss mich, die Kartonfabrik zu übernehmen – mit der Auflage, keinen Karton mehr zu produzieren. Obwohl es zu diesem Zeitpunkt in der Kartonfabrik keine Arbeit mehr gab, habe ich alle 253 Mitarbeitenden freiwillig wieder eingestellt, um ihnen eine berufliche Perspektive zu geben und, um mit ihnen zusammen aus Trümmern eine Zukunft zu bauen.»

Hans-Ulrich Müller

Im Juni 2010 wurde die Karton Deisswil AG in die Bernapark AG umfirmiert. Zuerst bestand die grosse Aufgabe darin, für alle 253 Mitarbeitenden innerhalb oder ausserhalb der Firma eine neue berufliche Beschäftigung zu finden und sie darauf vorzubereiten. Die zweite Aufgabe bestand in der Vermietung der Gebäude und Aussenflächen an KMU (KMU-Park). Diese Ziele konnten nach zweieinhalb Jahren erreicht werden.

Seit Ende 2012 stellt sich auch die Frage, wie der Bernapark nachhaltig und mit Respekt gegenüber der historischen Bausubstanz transformiert werden kann. Gefragt ist



Familie Müller am ersten Bernapark-Fest

eine robuste städtebauliche Vision, welche genügend Strahlkraft hat, das Projekt zu tragen und baurechtlich umsetzbar ist. Das Resultat verspricht eine einzigartige Verbindung von Arbeiten und Wohnen, Bildung und Freizeit, Kultur und Innovation, Jung und Alt, Stadt und Land, Gegenwart und Zukunft, Arbeit und Sozialem, Ökonomie und Ökologie.

2016 gab die Stettler Bevölkerung mit ihrem «Ja» zur Umzonung der Bestandeszone das entscheidende grüne Licht für die Realisierung der Vision Bernapark.

Einen weiteren Meilenstein erlebte das Projekt Bernapark am 30. August 2018 mit dem Spatenstich zur 1. Baustappe. Das Bauen im Bestand mit historischer Bausubstanz stellt die Baufirmen vor grosse Herausforderungen. Dank

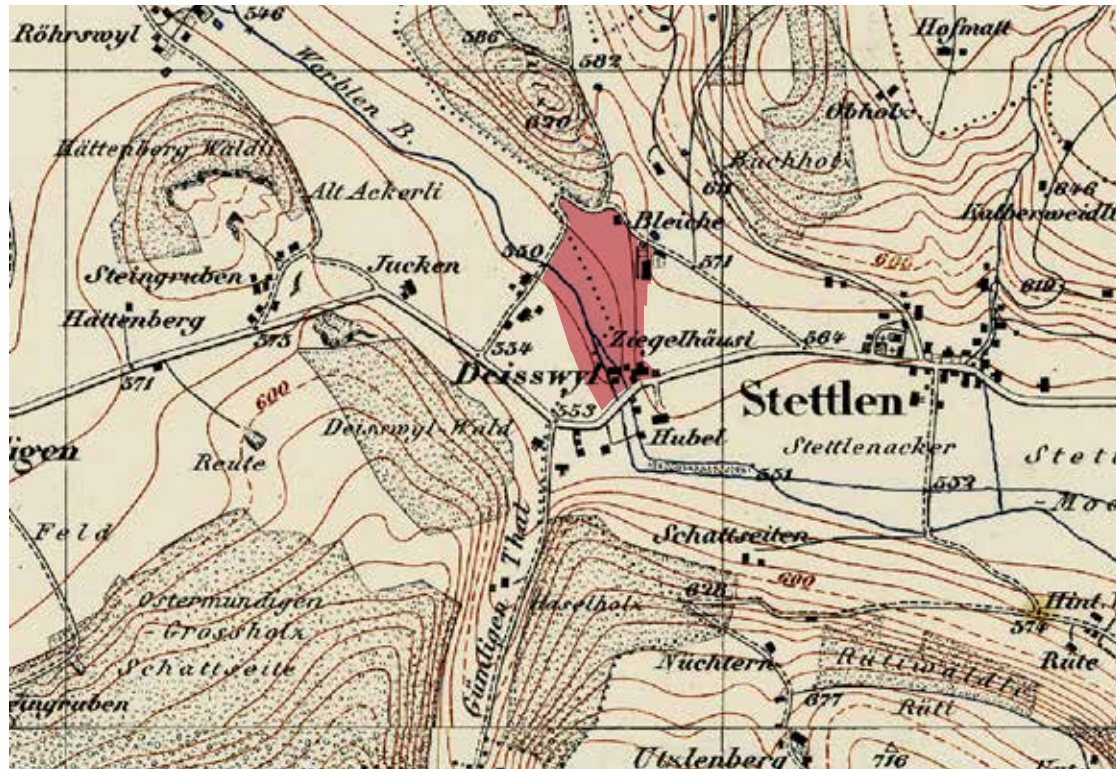
wertvollen Partnern und Experten, die immer wieder innovative und der Situation angepasste Lösungen erarbeitet haben, können zwei Jahre nach dem Spatenstich die ersten Bewohnerinnen und Bewohner einziehen und im Bernapark eine neue Geschichte schreiben.

Ökosystem Bernapark

Bereits im Jahr 2013 definierte Hans-Ulrich Müller zusammen mit seiner Familie die Vision für den Bernapark wie folgt: «Ein Ort, wo Menschen ein zu Hause haben, der ihnen vieles gibt, was das Herz begehrt. Dies in einer guten Balance, für jeden Gusto und vor der Haustüre. Ein Ort mit Traditionen und Innovationen, der lebt und Freude macht.» Basierend auf dieser Vision wurde in den vergangenen Jahren ein Konzept entwickelt, wie der Bernapark dazu beitragen kann, dass die Vision mit Leben gefüllt wird. Mit dem Ökosystem Bernapark soll die Vielseitigkeit dargestellt werden.

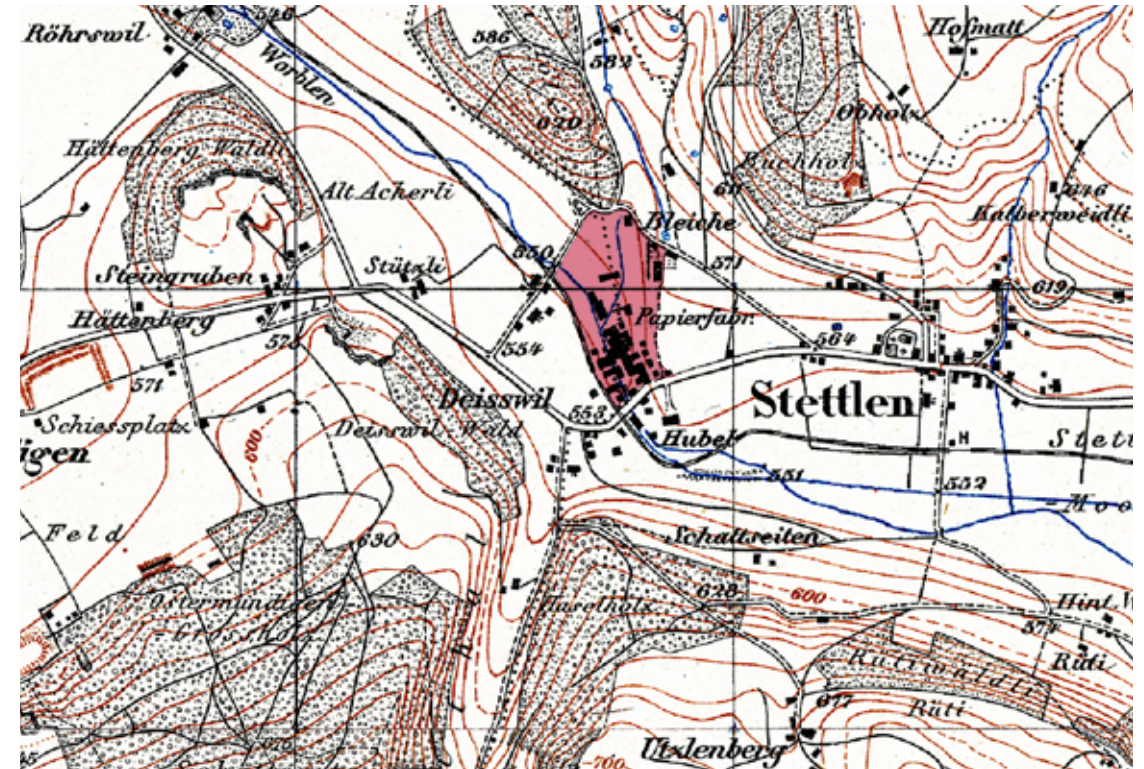


Bernapark Ökosystem, Stand 01.01.2020



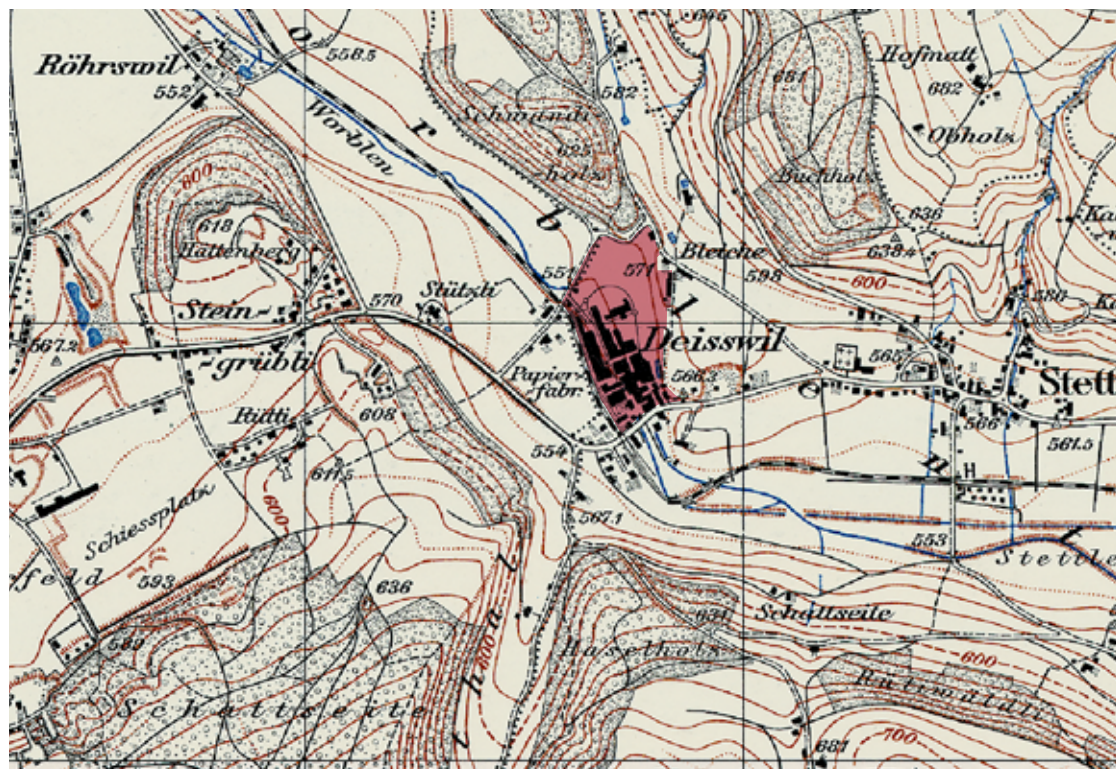
1880

Deisswil ist ein Konglomerat einzelner Gehöfte. Es besteht aus einer Mühle, einem Gasthaus und der Kartonfabrik. Die Kartonfabrik wiederum setzt sich zusammen aus einem Produktionsgebäude, angelegt über der Worble, einem Wohnhaus und einer Wiesenfläche. Diese diente zur Auslage der zu trocknenden Kartonbögen.³



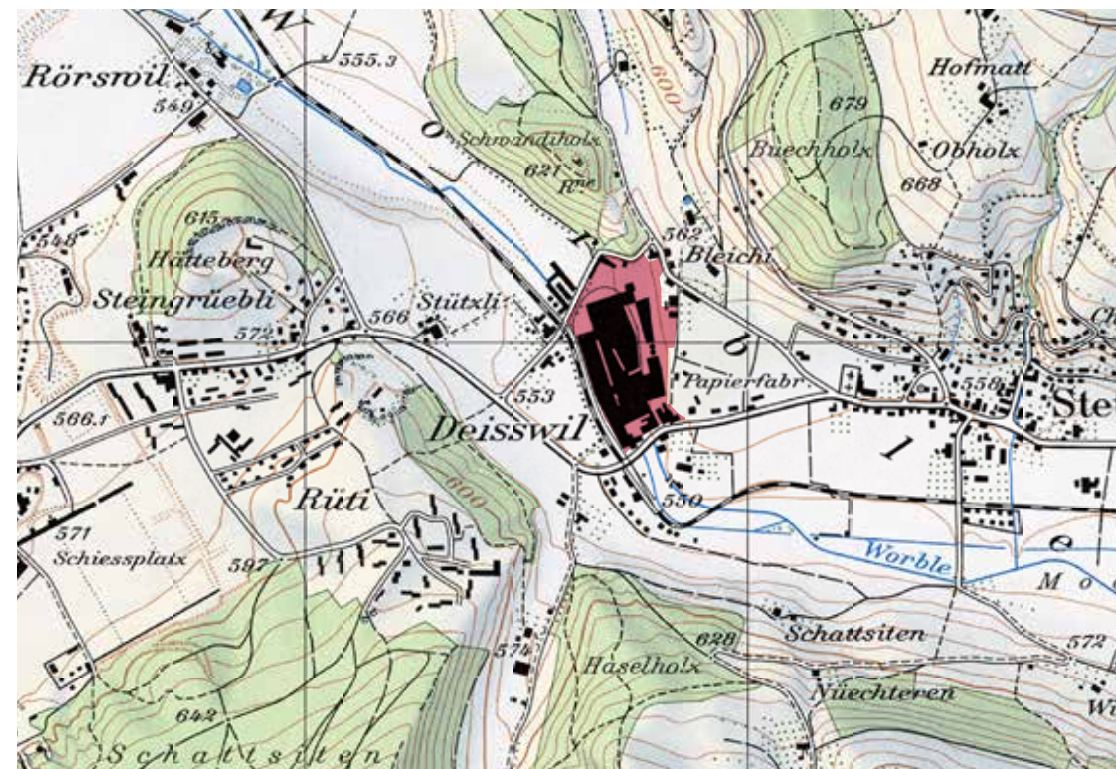
1915

Das Industrieensemble wird durch verschiedene Gebäude für Verarbeitung, Lagerung und Elektrifizierung vervollständigt. Die Worble wird zwecks besserer Gefällsverhältnisse korrigiert. Die Fabrik wird an die neue Worblentalbahn angeschlossen. In Ergänzung zu den Produktionsbauten werden mehrere Arbeiterhäuser und die Direktorenvilla gebaut.³



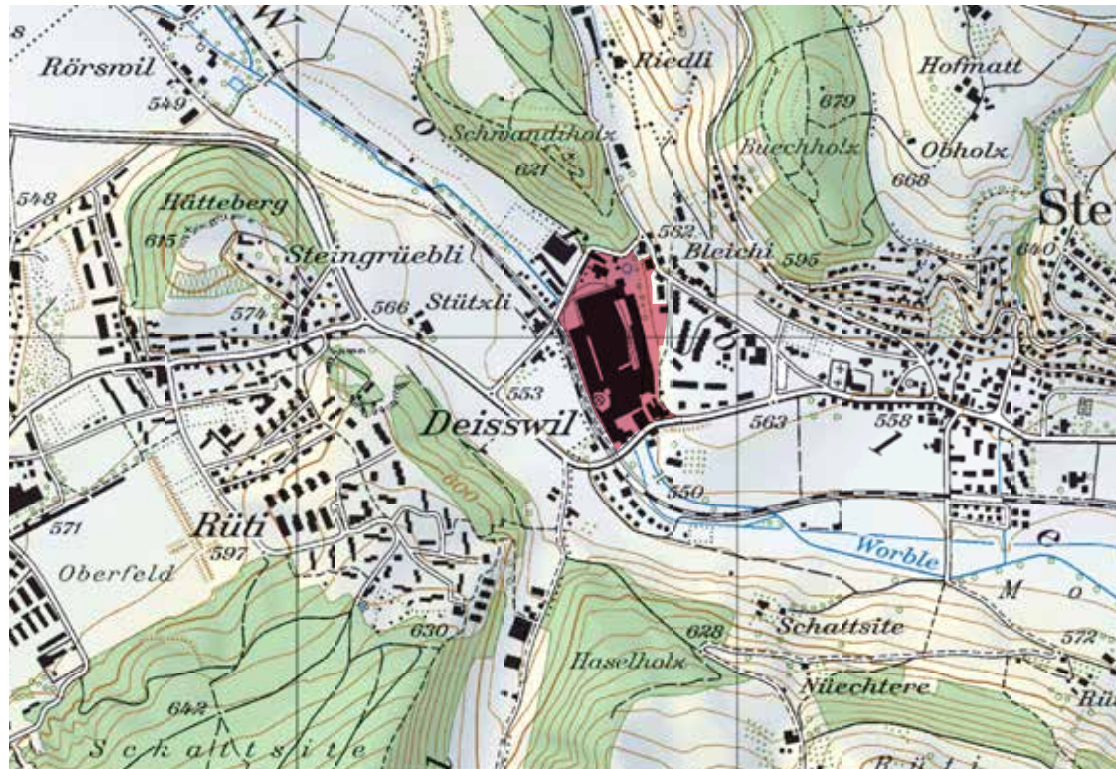
1940

Nach dem ersten Weltkrieg werden die Produktionsanlagen erweitert, damit zusätzliche Kartonmaschinen in Betrieb genommen werden können. Das grosse Lagerhaus entlang der Worblentalbahn mit der prägnanten Fassade wird erstellt. Der Ausbau der internen Bahngleise definiert die Aussenräume der Fabrikanlage.³



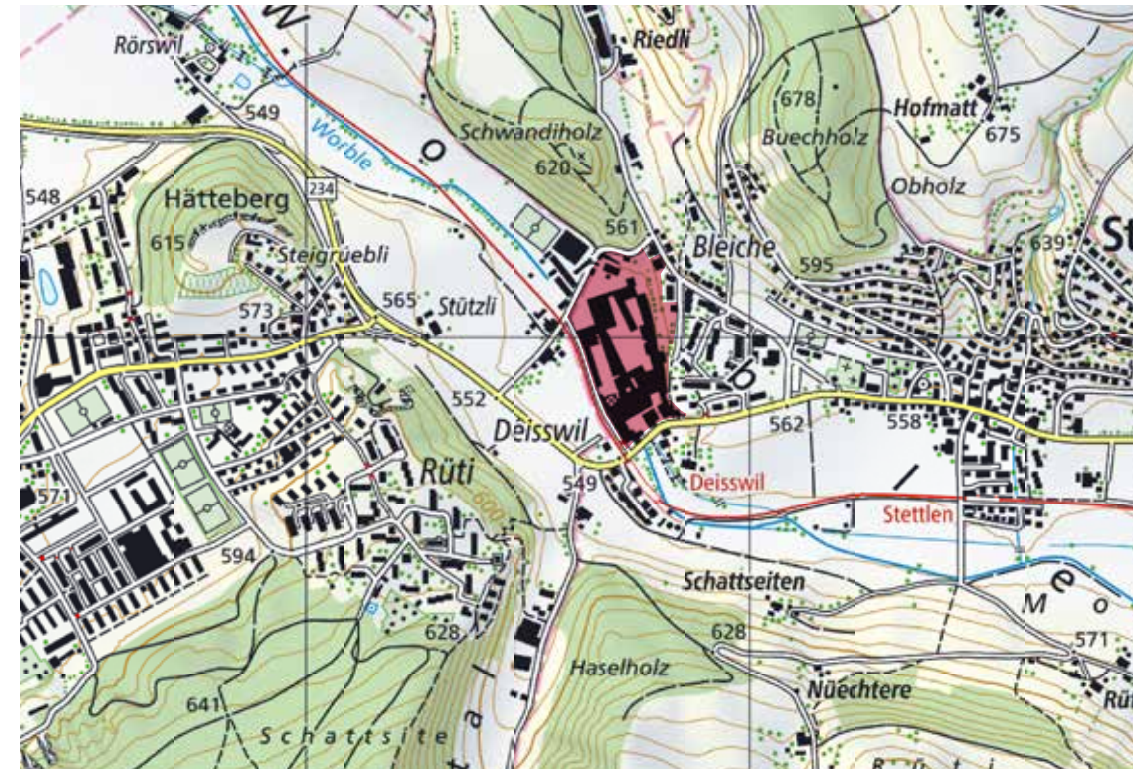
1969

Bis in die siebziger Jahre entsteht in den angrenzenden Gemeinden eine grosse Zahl Wohnbauten für die stetig wachsende Arbeiterschaft. Die älteren Produktionsanlagen werden durch neuere Ergänzungen im Laufe der Zeit überformt, so dass sie nicht mehr sichtbar in Erscheinung treten. Das Areal findet östlich seinen Abschluss am Fuss der bestehenden Hangkante.³



2010

Seit den achtziger Jahren ist das Fabrikareal nur unwesentlich verändert worden. Abgebildet ist der Zustand des Areals zum Zeitpunkt der Stilllegung des Werkes. Dafür ist in der Zwischenzeit die Bevölkerungsanzahl im Worblental regelrecht explodiert. Die einzelnen Siedlungen wachsen immer mehr zusammen, so dass ein teilweise durchgehendes Siedlungsband entsteht.³



2016

Die Produktionshallen mit den Kartonmaschinen sind abgebrochen und Maschinenteile verkauft oder verschrottet. Dadurch verliert das Areal sein Zentrum. Die ehemalige Kartonfabrik befindet sich in einem Stadium der Transformation, es wird eine neue Nutzung für das Industriedenkmal gesucht. Nach der Expansionsphase der umliegenden Siedlungen wird nun primär innerhalb der bestehenden Bebauungen verdichtet.³

³

Tobias Erb. 2010. Heimat Heute.
Kartonfabrik Deisswil – Tradition steht zur Disposition.
Region Bern Mittelland.



Analyse



Wasser⁴

Der dem Tal seinen Namen gebende Fluss Worble entspringt auf der Gemeindegrenze zwischen Schlosswil und Konolfingen und mündet bei Worblaufen in die Aare. Die breite, unterbaute Talsohle, die konstante Wassermenge des Flusses und die unmittelbare Nähe zur Stadt Bern haben das Worblental für die gewerbliche Nutzung interessant gemacht. Bereits im Spätmittelalter entwickelte sich das untere Worblental von der Mündung in die Aare bis zur Wegmühle zum wichtigsten Gewerbezentrum des Stadtstaates Bern. In der Blütezeit waren es an die 30 Wasserräder, deren Kraft genutzt wurde. Das reine, kalkarme Wasser war für die Papierfabrikation optimal geeignet, deshalb konzentrierten sich die Papiermühlen des alten Berns auf diesen Wasserlauf. Die erste urkundliche Erwähnung einer solchen Einrichtung stammt aus dem Jahr 1466.

⁴
Monika Zweifel. 1999.
ISOS Ortsbilder. Worblental. Bern.



Grünraum⁵

Mit seiner Weite und Offenheit ist der Landschaftsraum Worblental ein Zeugnis der letzten Eiszeit. Der Talboden wird landwirtschaftlich genutzt und ist mit Einzelgehöften durchsetzt. Bauliche Entwicklungen liegen an den sanften topografischen Erhebungen und Hanglagen. Am Zusammenschluss mit dem Gümligentäli knickt das Worblental ab und formuliert eine geomorphologische Raumschwelle. An diesem Übergang siedelt sich 1876 die Kartonfabrik Deisswil an. Weitere Papierfabriken bestehen in der Papiermühle, in Ittigen und in Bolligen.

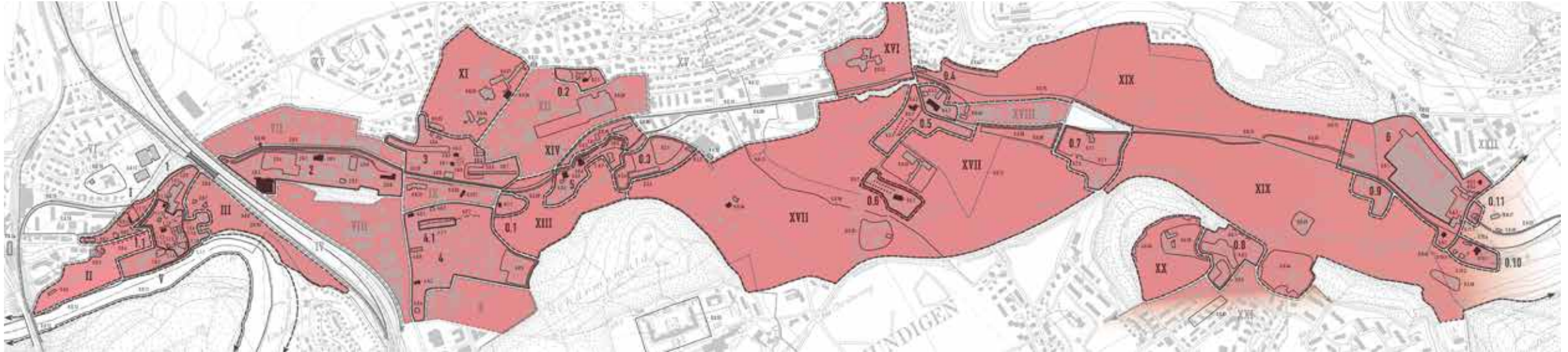
⁵
Monika Zweifel. 1999.
ISOS Ortsbilder. Worblental. Bern.



Industrie⁶

Mit der Nutzung der Wasserkraft etabliert sich im Worblental eine bedeutende Industriekultur und ein reicher architekturhistorischer Wert. Wichtige Zeugen der Schweizer Industriegeschichte siedeln sich, einer Perlenkette gleich, entlang der Worble an. Bereits 1466 werden im Worblental, damals Landbesitz der Stadt Bern, zwei Papierfabriken urkundlich erwähnt, diejenige zu Ittigen und diejenige zu Worblaufen. Später folgt eine in Bolligen (1786) und schliesslich die bis heute bestehende in Deisswil (1876).

⁶
Monika Zweifel. 1999.
ISOS Ortsbilder. Worblental. Bern.



Unter dem Namen Worbletal werden die Gewerbesiedlungen an der unteren Worble östlich von Bern in den Gemeinden Bolligen, Ittigen, Ostermundigen und Stettlen zusammengefasst. Die ISOS-Aufnahme

behandelt in dem 5,5 Kilometer langen Talabschnitt die Ortsteile Worblauen, Papiermühle, Schärmen, Wegmühle und Deisswil sowie die herrschaftlichen Landsitze Talgut, Rothaus und Rörswil.

Der grosse Gebäudekomplex der Karton- und Papierfabrik Deisswil, im Kern von 1918, begrenzt das weite Tal und markiert damit seine Bedeutung als einer der wichtigsten Industriebetriebe des Worbletals.

Vor der Anlage mit rhythmisch gegliederter, fast 260 Meter langer Fassadenabwicklung steht markant die Fabrikantenvilla, ein stattlicher Bau von 1914 mit Sandsteingliederung und Mansarddach.⁷

⁷

Monika Zweifel. 1999. ISOS Ortsbilder. Worbletal. Bern.

Schlussfolgerungen

Das Industrieareal ist aus dem Pioniergeist eines Unternehmers entstanden. Es wurde laufend den wachsenden Bedürfnissen des Unternehmens angepasst. Jedes Gebäude wurde jeweils für einen spezifischen Nutzen gebaut. Daraus ist ein charakteristisches Ensemble von grossem historischen Wert entstanden. Auch wenn die Gebäude sehr unterschiedliche Grössen aufweisen, strahlt das Areal heute durch die klare, industriell geprägte Architektur einen sehr einheitlichen Charakter aus.



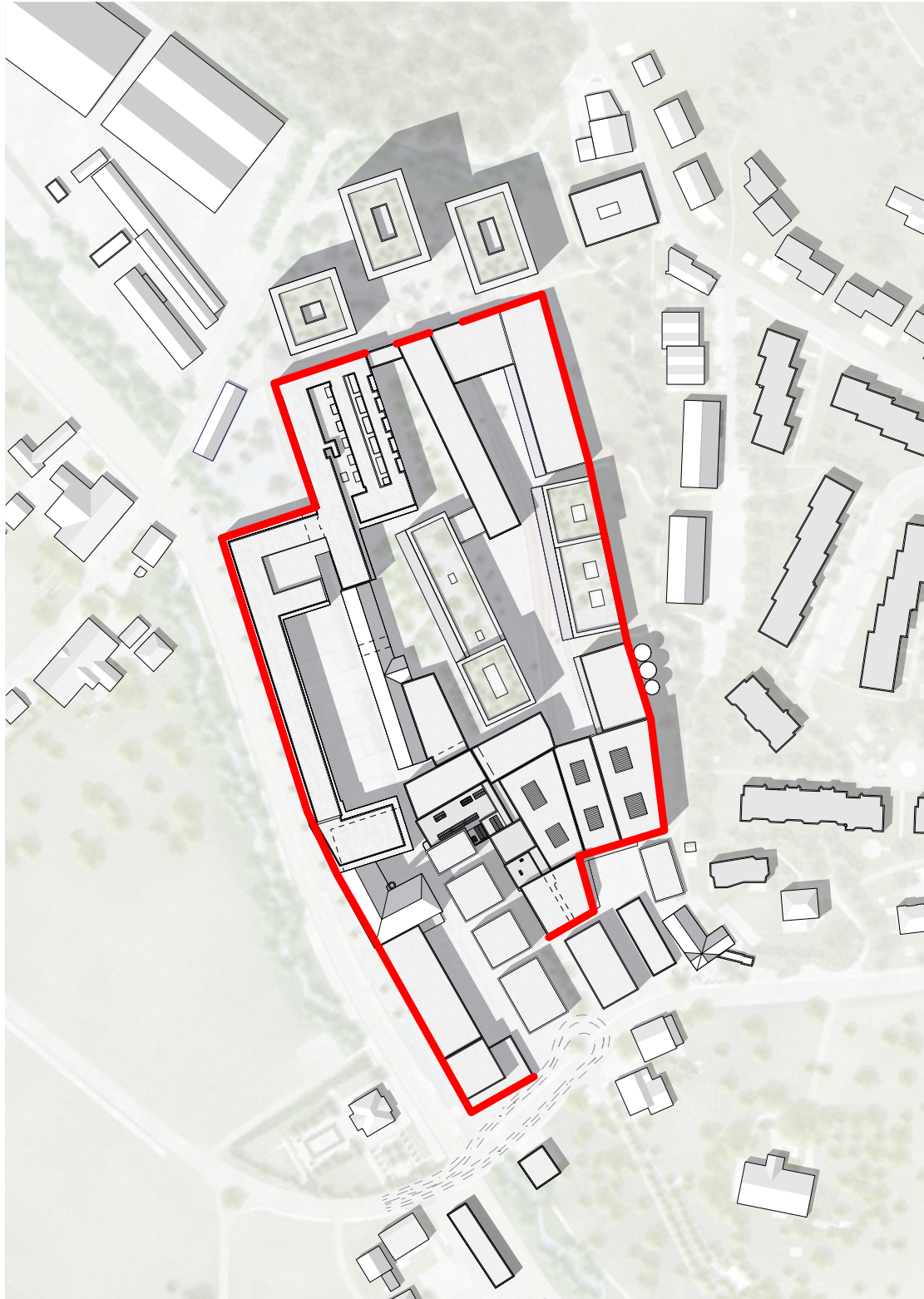
Kartonfabrik Deisswil, 1930 © ETH Bibliothek



Konzept



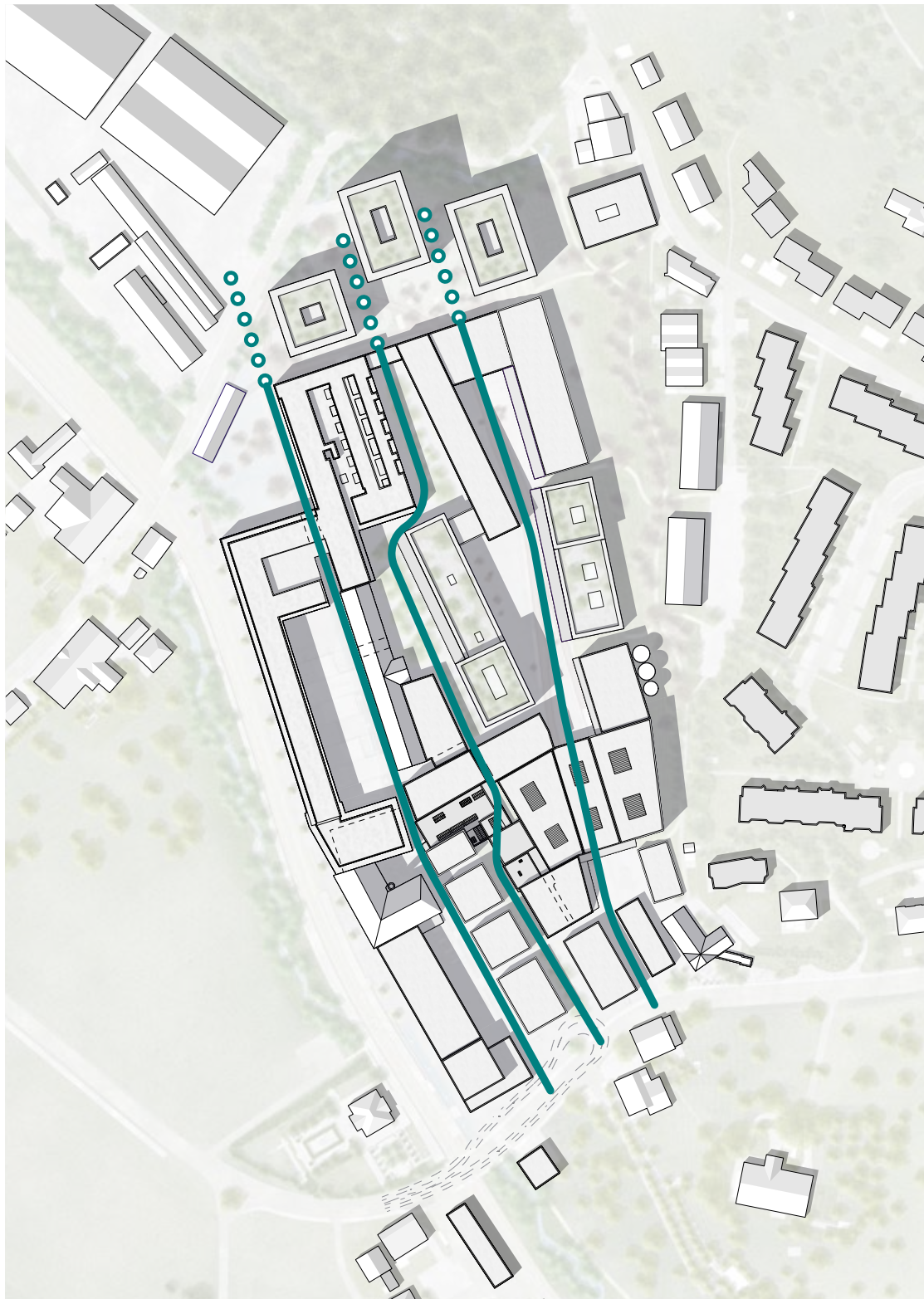
Unterschiedliche Freiraumtypologien rahmen das kompakte urbane Geviert und nehmen unterschiedlichste topologische und historisch begründete Orte, Atmosphären, Dichten und Nutzungen in unmittelbarer Nähe auf – Mühle, Villengarten, renaturierter Bach, Weiler, Weiher, Brache und Hangpark. Der ostseitige Hangpark wird grundsätzlich freigehalten und nicht überbaut. Am Fusse des Hangs soll eine Spielfläche im Grünen entstehen. Auf der Hangkante begleitet ein Panaromaweg mit Blick über das ganze Worblental den Quartierabschluss. Als Ausläufer des nordseitigen Hügels definiert die Ruderalvegetation den Übergang zur Stadtmauer. Im Süden bildet die Bahnlinie der RBS den Abschluss. Begleitet wird sie im Talboden von der Worble und dem Wanderweg «Worbletalwärts», welcher den Ort an unterschiedlichste Naherholungsgebiete anbindet – lokal beispielsweise an das Gebiet um den Schwandihof mit Pflanzplätzen in einer Permakultur.



Die innere Struktur der Anlage erinnert mit ihrer Dichte, Kleinteiligkeit und Verwobenheit an eine mittelalterliche Stadt. Die prägnante Fassade stellt die Stadtmauer dar, welche klar die Grenze zwischen innen und aussen markiert. Damit der Charakter einer Fabrik erhalten bleibt, soll diese «Stadtmauer» ablesbar bleiben. Neue Gebäude innerhalb des Areals ergänzen das bestehende Ensemble, ausserhalb sollen diese sich klar vom Bestand absetzen.



Nördlicher Arealzugang durch «Triumphbogen»



Das primäre Ordnungsprinzip des Areals ist auf die ehemaligen Logistikkorridore zurückzuführen und an den drei Längsverbindungen ablesbar. Dieses Ordnungsprinzip wird beibehalten. Es ermöglicht auch wichtige Sichtbezüge zwischen der Umgebung und dem Arealinnern. Jede Achse hat ihren individuellen Charakter, welcher insbesondere durch differenzierte Aussenraumgestaltungen gestärkt werden soll. Die unterschiedlichen Qualitäten dieser Räume erzeugen ein vielschichtiges Spannungsfeld; sie stiften Identität und bilden die Grundlage für die angestrebte Urbanität.



Hauptachse, prägende Bahnlogistik



Die Querverbindungen bilden ein den Längsachsen untergeordnetes, sekundäres Wegsystem. Sie gewinnen durch die Umnutzung des Areals an Bedeutung, da sie das «Bleichi»-Quartier mit der Ebene verbinden. Die Durchlässigkeit des Areals wird so erhöht und seine Anbindung an die Umgebung verbessert. Das Industrieareal wird zur Stadt der kurzen Wege.



Durchgang zwischen Halle 4 / StA-Weiss



Die Worble wurde einst in zwei Gerinnen offen über das Areal geführt. Beide wurden in den 1940er Jahren eingedolt. Nun sollen sie wieder sichtbar gemacht werden – das ursprüngliche Bachbett ausserhalb des Fabrikgevierts in renaturierter Form, der höher liegende Gewerbekanal als urbaner, gefasster «Stadt-bach». Der Fluss wird somit in allen Facetten erlebbar gemacht und kann für Naherholung und Freizeit genutzt werden.



Bernstrasse

Der Abschluss des Fabrikareals zur Bernstrasse hin orientiert sich in der Massstäblichkeit an den historischen Gebäuden.



Bleichequartier

Das «Bleichi»-Quartier, mit den länglichen Wohnbauten wird auf der Hangkante mit zwei weiteren Längsgebäuden in derselben Körnung abgeschlossen. Auch das mögliche Schulhaus orientiert sich zum Wohnquartier hin.



Schwandiweg

Die beiden Bauernhöfe am Schwandiweg werden durch ein weiteres Volumen in derselben Körnung ergänzt, um den grossen Platz vor der Frontfassade zu fassen.



Industriezone Schwandi

Die Industriezone Schwandi mit ihren grossen, flächigen Volumen wird zukünftig weiter ausgebaut. Die drei Türme bilden das vermittelnde Gelenk zwischen Industriezone und ehemaliger Kartonfabrik.

Abbrechen
 Erhalten
 Fertigstellen



Bei der Ertüchtigung des Bernaparks soll möglichst viel von der bestehenden Bausubstanz der ehemaligen Papierfabrik erhalten werden. Der industrielle Charakter soll gewahrt werden. Die historischen Bauten, Materialien und Oberflächen konstituieren die räumliche Struktur und prägen die einmalige Atmosphäre der Anlage.

Mobilität



Zusammenfassung

Der nachfolgende Text stellt eine Zusammenfassung des detaillierten Rahmenkonzepts Mobilität dar.

Die geplante Entwicklung Bernapark generiert wesentliche Mobilitätsbedürfnisse und eine entsprechende Verkehrsnachfrage. Diese soll zukunftsgerichtet organisiert und sichergestellt werden. Die Erschliessung Bernapark soll für die Region, die Gemeinde und das Areal attraktiv, wirtschaftlich und aus Sicht Gesellschaft und Umwelt nachhaltig konzipiert werden.

Die nachfolgend erläuterte Mobilitäts- und Verkehrslösung Bernapark orientiert sich insbesondere auch an der Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040 und damit an der 4V-Strategie:

Vernetzen

Ziel: Digitale Vernetzung und Vernetzung der Verkehrsmittel mit dem Ziel, das Gesamtverkehrssystem effizienter zu gestalten und den Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen zu erleichtern. Eine über die Zuständigkeits- und Themenebenen vernetzte, koordinierte Planung.

Bernapark: Interdisziplinäre Planung, koordiniert über alle Zuständigkeits- / Themenebenen. Vernetzte Entwicklung aller Verkehrsmittel. Aktives Mobilitätsmanagement inkl. Nutzung Potenziale digitale Vernetzung.

Vermeiden

Ziel: Ein weiteres Verkehrswachstum wird möglichst vermieden.

Bernapark: Mit einer breiten, attraktiven Nutzungsdurchmischung in einer hohen Siedlungs- und Freiraumqualität werden hochwertige Voraussetzungen geschaffen,

um kurze Wege auf dem Areal und zwischen Gemeinde und Areal (Binnenwege, überwiegend zu Fuss und mit dem Velo) zu fördern und grossräumige Wege (externe Wege) zwischen Areal und Stadt, Region und darüber hinaus zu reduzieren.

Verlagern

Ziel: Das Verkehrsaufkommen wird vermehrt auf flächensparende Verkehrsmittel verlagert.

Bernapark: Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wird wirksam beschränkt, der öffentliche Verkehr (ÖV) und der Fuss- sowie der Veloverkehr (FVV) werden aktiv gefördert. Dies erfolgt durch sich gegenseitig unterstützende Massnahmen wie Beschränkung und gezieltes Management der MIV-Parkierung sowie optimale Bedingungen für die Benutzung des ÖV und für den FVV.

Verträglich gestalten

Ziel: Das Verkehrsaufkommen soll möglichst verträglich gestaltet werden: umweltverträglich, siedlungsverträglich, verträglich bezüglich der Kapazität und Finanzierbarkeit der Infrastruktur.

Bernapark: Aktive Beschränkung der MIV-Fahrten auf die verträglichen Kapazitäten des Netzes, namentlich der Achse Wankdorf. Verträgliche Ausgestaltung der Arealerschliessung, weitgehend verkehrsfreier öffentlicher Raum auf dem Areal inkl. ausschliesslich unterirdischer Parkierung. Effiziente Organisation der Areallogistik.

Für detaillierte Angaben verweisen wir auf den separaten Schlussbericht zum «Rahmenkonzept Mobilität» von Kontextplan. (Arealentwicklung Bernapark Stettlen – Deisswil, Rahmenkonzept Mobilität vom 18.12.2020)

Das Rahmenkonzept Mobilität im Überblick

Das Rahmenkonzept Mobilität Bernapark definiert die erforderlichen Grundregeln und für die notwendigen Verkehrsmassnahmen und die Organisation der Mobilitäts- und Verkehrsaspekte, ausgerichtet auf die verträgliche Gesamtentwicklung des Areals.

Für das Rahmenkonzept wurde angenommen, dass der Schwandiweg sowie der Knoten Schwandiweg gemäss den vorliegenden Projekten ausgebaut werden.

Im Rahmen der etappierten Arealentwicklung sind das Rahmenkonzept für die einzelnen Etappen sowie die notwendigen Massnahmen zu konkretisieren und unter Einbezug der tatsächlichen Entwicklung und neuer Erkenntnisse zu aktualisieren, im Sinne eines lernenden Prozesses. Dies erfordert eine institutionalisierte partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen Bernapark, Gemeinde, Region und Kanton. Ein periodisches Monitoring & Controlling stellt die erforderlichen Wissensgrundlagen sicher.

Gesamtverkehr

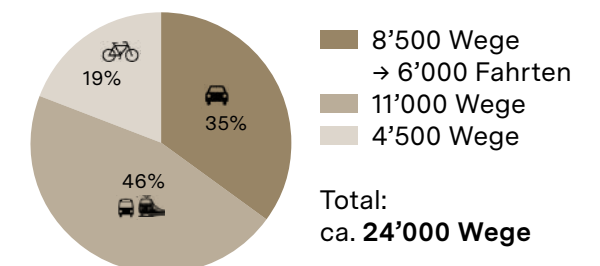
Für die längerfristig geplante Vollnutzung des Areals wird eine Mobilitätsnachfrage von ca. 29'000 Personenwegen/Tag abgeschätzt.

Das Potenzial an kurzen Wegen (Binnenwege), welche zwischen den Tätigkeiten auf dem Areal und zwischen dem Areal und der Gemeinde Stettlen abgewickelt werden, wird auf insgesamt ca. 17% oder rund 5'000 Personenwege/Tag geschätzt. Diese Binnenwege sollen überwiegend zu Fuss und mit dem Velo zurückgelegt werden.

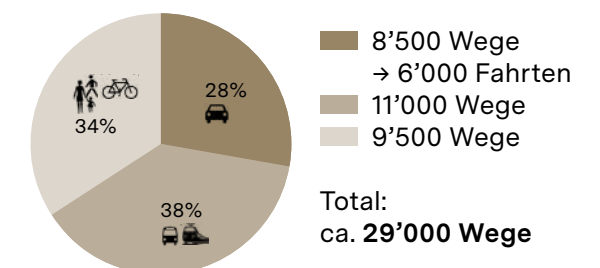
Für die externen Wege (ca. 24'000 Personenwege/Tag, Ziel-/Quellverkehr) zwischen Areal, der Stadt und der Region sowie

überregional werden je nach Zielgruppe und geografischen Bezügen differenzierte Verteilungen auf die verschiedenen Verkehrsmittel MIV, ÖV und FVV (Modalsplit) angenommen. Bei den Nutzungen Dienstleistung, Gewerbe und Schule werden beispielsweise im Vergleich zu Gastronomie und Verkauf grössere Potenziale für den ÖV/FVV bzw. geringere MIV-Anteile vorausgesetzt. Beim Wohnen wird ebenfalls je nach Wohnungsstandard und anvisierter Zielgruppe differenziert. Aus diesen Überlegungen resultieren die folgenden Ziel-Modalsplits, bezogen auf die externen Wege sowie für die Gesamtheit der Wege:

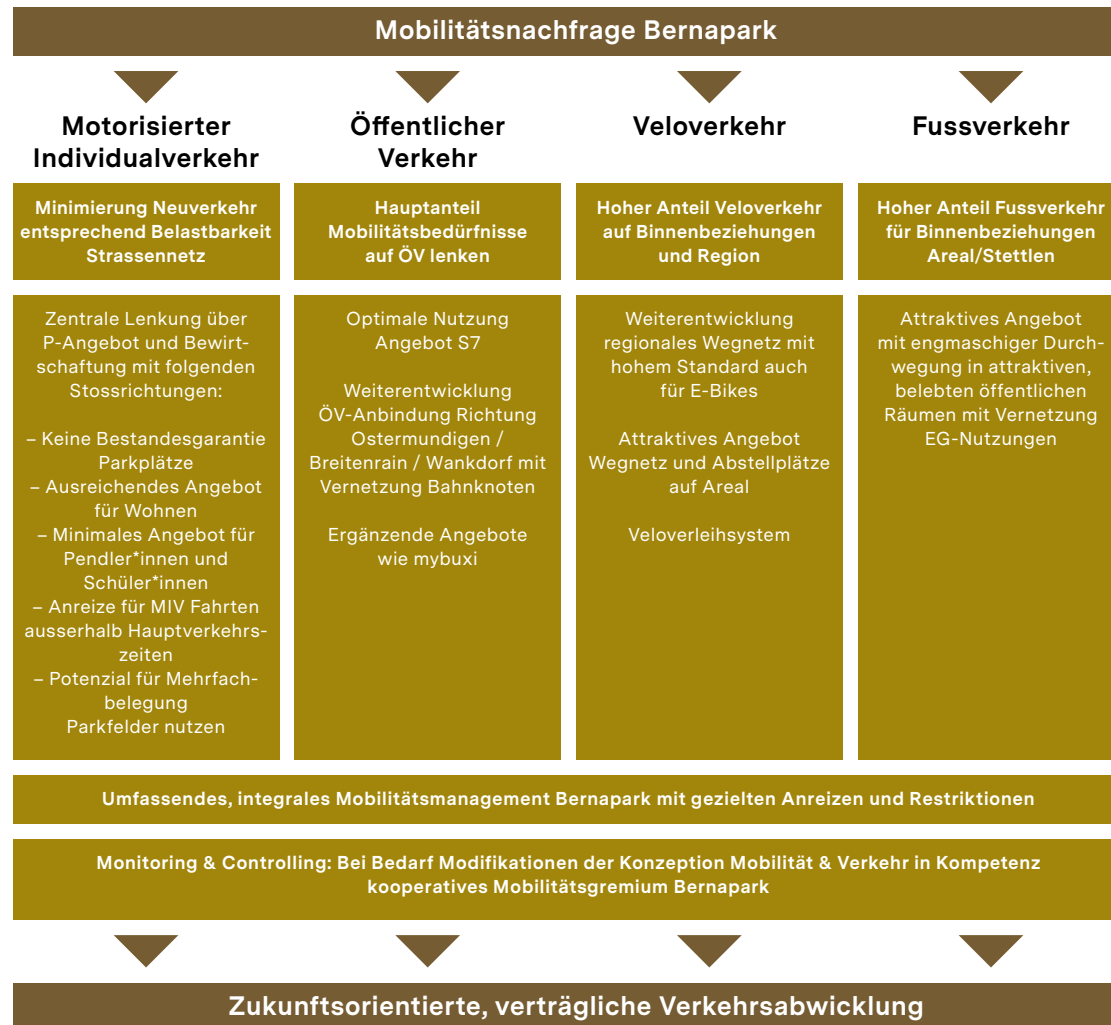
Modalsplit externe Wege



Modalsplit (inkl. Binnenwege)



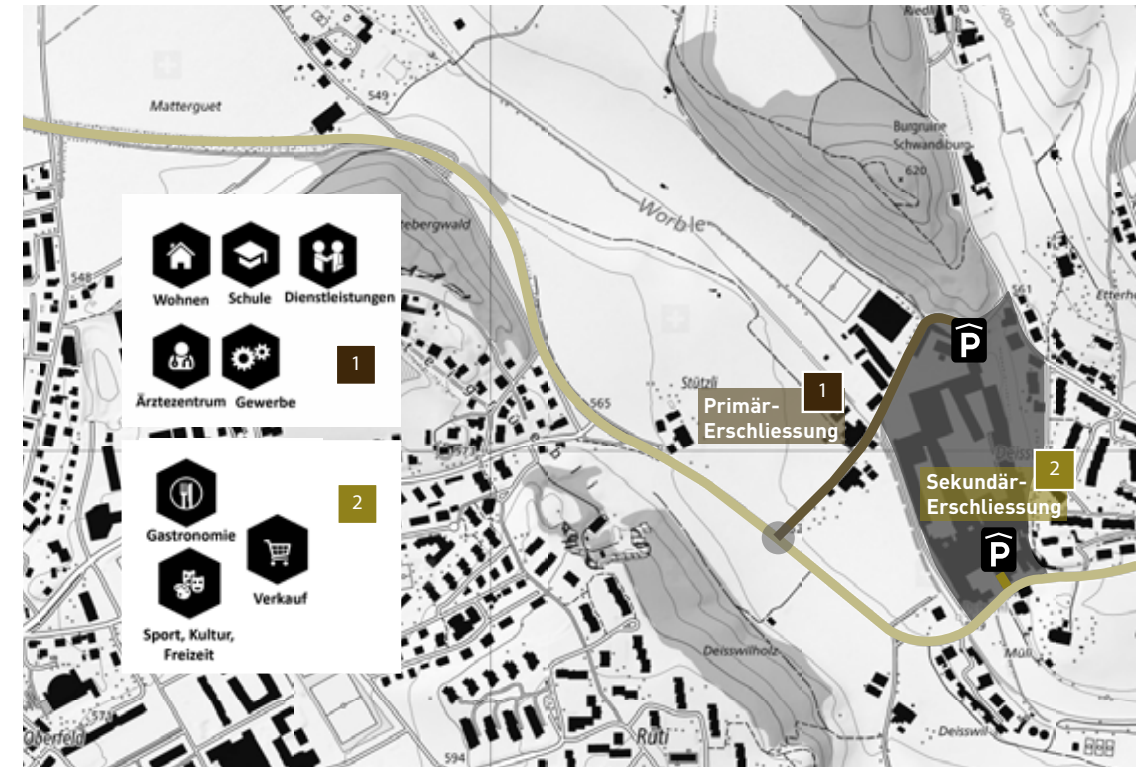
Das Wirkungsziel in Bezug auf den Modalsplit wird mit den folgenden hauptsächlichsten Stossrichtungen verfolgt:



Motorisierter Individualverkehr

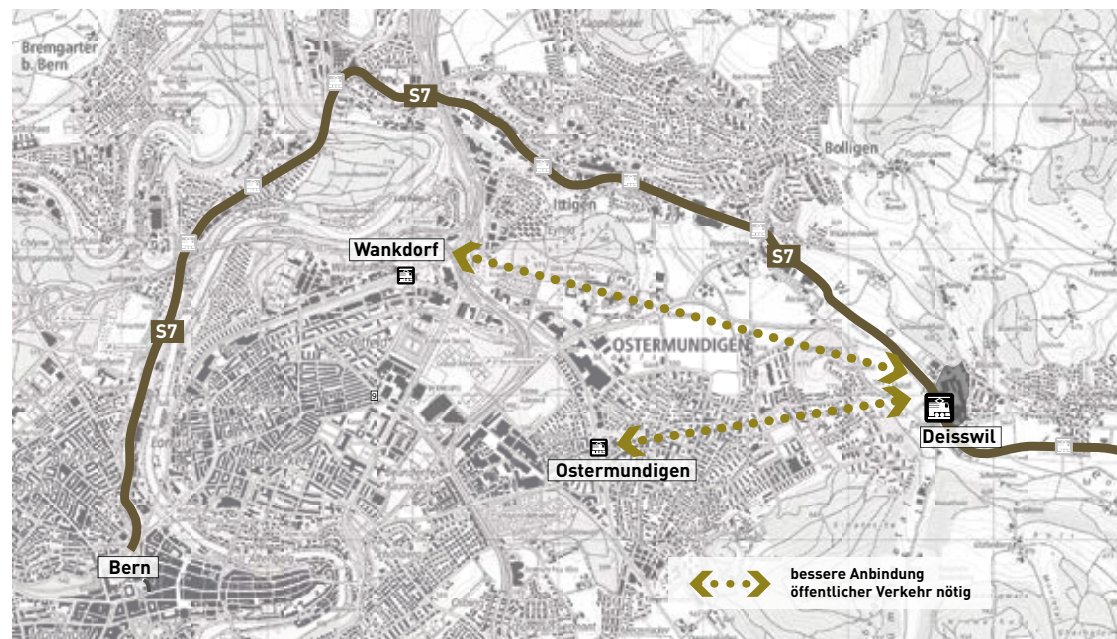
Die Haupterschliessung für den MIV erfolgt über den ausgebauten Schwandiweg sowie über den ausgebauten Knoten Schwandiweg und damit weitgehend ohne Tangierung des Siedlungsgebietes von Stettlen. Die Nutzungen Verkauf, Freizeit und Gastronomie werden südseitig über die Bernstrasse erschlossen (Sekundärserschliessung). Damit wird eine gute Auffindbarkeit und ein

direkter Bezug zum Siedlungsschwerpunkt Stettlen gewährleistet. Die Parkierung wird mittel- bis langfristig unterirdisch angeordnet. Ausser den Zufahrten zu der Parkierung ist das Areal oberirdisch grundsätzlich autofrei gestaltet. Die Durchfahrt auf dem Areal ist nur für die Anlieferung, die Ver- und Entsorgung und in Notfällen erlaubt.



Die Bemessung der Parkierung liegt wesentlich unterhalb des Minimums gemäss der Bauverordnung des Kantons Bern.

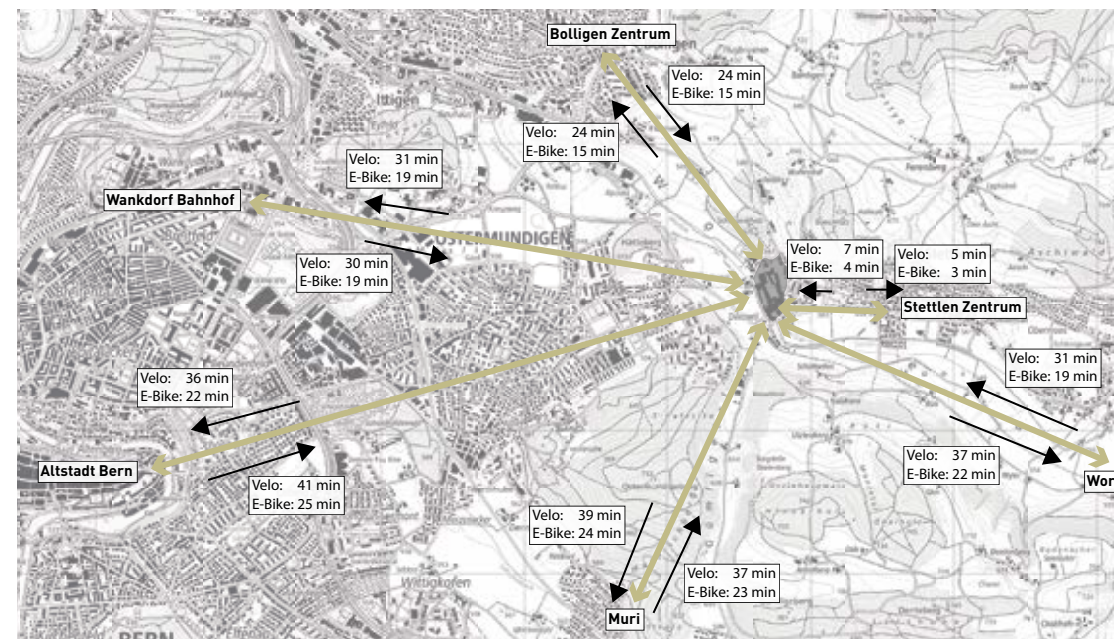
Mit dem geplanten Nutzungsmass und dem Nutzungsmix sowie mit geeigneten Massnahmen des Mobilitätsmanagements kann somit die MIV-Nachfrage in der Abendspitze in Richtung Wankdorf auf ein verträgliches Mass begrenzt werden.



Öffentlicher Verkehr

Mit der RBS-Linie S7 zwischen Bern und Worb Dorf im 15-Minutentakt und mit der optimalen Lage der Haltestelle Deisswil unmittelbar beim Areal Bernapark besteht bereits heute ein hochwertiges Basisangebot. Im Hinblick auf den Ausbauschnitt 2035 erfolgt eine Taktverdichtung bis Deisswil auf 7.5 Minuten.

Über die S7 erfolgt hauptsächlich die Anbindung an das Stadtzentrum Bern sowie die Verknüpfung mit dem weiteren regionalen ÖV-Angebot und dem Bahn-Fernverkehr über den Bahnhof Bern. Ein bedeutendes Potenzial wird in der besseren Anbindung des Bernaparks an Ostermundigen sowie an die Stadtteile IV, Kirchenfeld-Lorraine, V, Breitenrain-Schosshalde, gesehen. Dies ermöglicht eine dezentrale ÖV-Verknüpfung über die Bahnhöfe Wankdorf und Ostermundigen und damit auch attraktivere Verbindungen zu den Arbeitsplatzschwerpunkten Bern Expo, Breitenrain und Wankdorf. Zudem werden die Verbindungen in Richtung Berner Oberland verbessert. Diesbezüglich enthält das Mobilitätskonzept Bernapark das Postulat zur vertieften Prüfung und entsprechenden Weiterentwicklung des ÖV-Angebots.



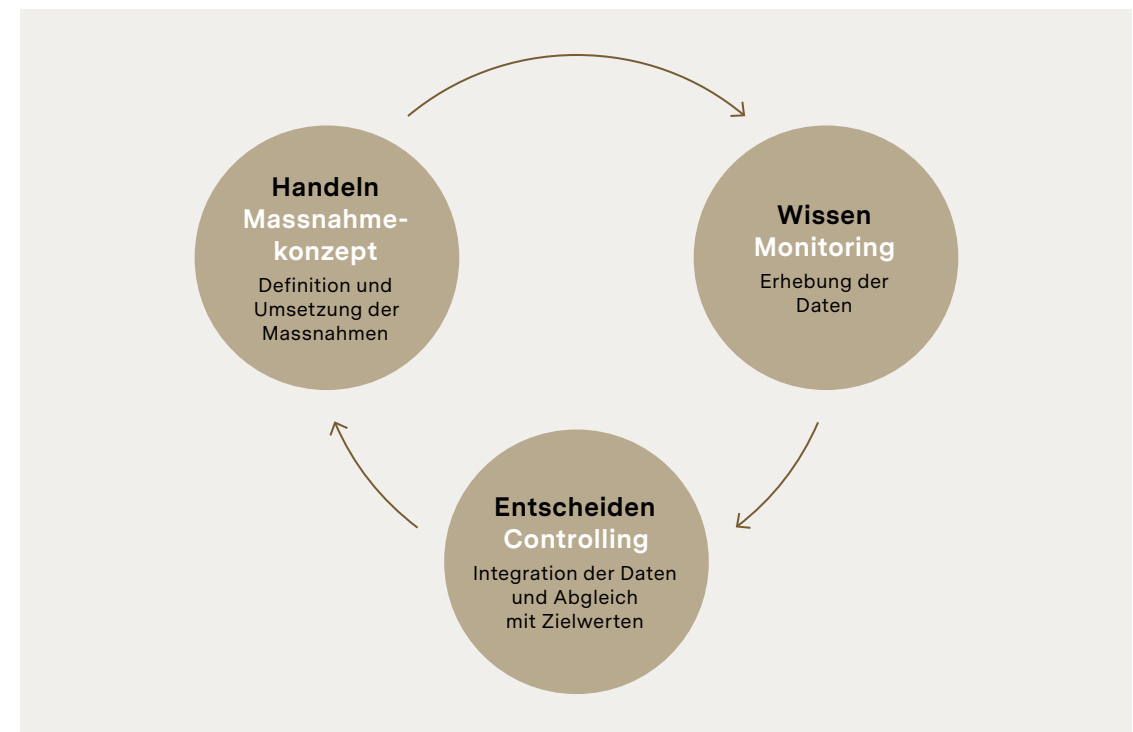
Fuss - und Veloverkehr

Für Wege innerhalb des Areals und im Nahbereich Deisswil / Stettlen bestehen gute Voraussetzungen, um Wege zu Fuss und mit dem Velo zurückzulegen. Regional besteht ebenfalls ein bedeutendes Velopotenzial, in Anbetracht der markant steigenden Bedeutung von E-Bikes auch über grössere Distanzen. Verschiedene regionale Velo-Projekte sind in Planung. Auf dem Areal selbst entsteht ein hochwertiger, öffentlich zugänglicher Raum mit hoher Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr.



Mobilitätsmanagement

Mit spezifischen Massnahmen und Aktivitäten zur Sensibilisierung, Information und für Anreize wird das Mobilitätsverhalten im Sinne der Zielsetzungen aktiv gefördert und damit die Einhaltung der definierten Vorgaben und Zielwerte unterstützt.



Spezifische Mobilitätskonzepte und Monitoring & Controlling

Das Rahmenkonzept Mobilität wird für die jeweiligen Entwicklungsetappen im Rahmen von spezifischen Mobilitätskonzepten konkretisiert.

Im Rahmenkonzept wird vorgeschlagen, dass ein entscheid- und handlungskompetentes Mobilitätsgremium eingesetzt wird, in welchem VertreterInnen des Kantons, der Gemeinden, der Region und des Bernaparks Einsitz nehmen.

Das Monitoring & Controlling gibt Aufschluss über das tatsächliche Mobilitätsverhalten und den Stand betreffend der Zielerreichung. Falls die getroffenen Massnahmen nicht die gewünschte Wirkung entfalten, muss das Mobilitätsgremium zusätzliche Massnahmen beschliessen.



Integration

Der Bernapark leistet einen Beitrag zum Alltagsleben, Gemeinschaftsleben und zur Zukunft der Gemeinde



Der Bernapark bietet:

- Arbeits- und Ausbildungsplätze
- Spezielle Wohnungen für Umzugswillige
- Eine Versorgungsalternative zu den Nachbargemeinden
- Freizeitangebote für Erwachsene, Jugendliche und Kinder

Schlüsselnutzungen prägen die Nutzungsintensität auf dem Areal



Der Bernapark bietet:

- Hochwertige Wohnungen, denen der Aussenraum und die Etappierung gerecht wird.
- Soziale Durchmischung dank einer Varianz an Grundrissen und Wohntypen, die zu unterschiedlichen Wohnungspreisen führen.
- Offenheit für alle Zielgruppen.
- Unterschiedliche Wohnqualitäten mit dem industriellen Bernapark, den Hochhäusern im Grünen und den Häusern am Hang mit Aussicht.
- Nutzungen können sich entwickeln, Eigentümer und Gemeinde können mit jeder Bauetappe auf die Nachfrage reagieren.
- Platz für grosse Unternehmen mit gutem Namen.
- Grössere Veranstaltungen, für die eine grosse zusammenhängende, gut für die Anlieferung erschlossene Platzfläche verfügbar sein muss.

- Freizeit, nach aussen orientiert
- Verkauf, nach aussen orientiert
- Schule, nach aussen orientiert
- Atelier, beleben nach innen
- Büros, nach innen orientiert
- Wohnen, ungestörtes Wohnumfeld

Welche Bausteine eignen sich für ÖV-affine Zielgruppen, welche weniger?

Können für ÖV-affine Zielgruppen positioniert werden:

- Das Wohnen in den Industriebauten ist konkurrenzfähig mit anderen gut mit ÖV angebundenen Standorten, weil sich die Wohnungen strukturell von marktgängigen Wohnungen unterscheiden.
- Voraussetzung ist, dass die ÖV-Verbindungen in arbeitsintensive Gebiete in und um die Stadt Bern deutlich verbessert werden.
- Passiert dies nicht, wird das Einzugsgebiet für ÖV-affine Zielgruppen deutlich kleiner und die Vermietung wird schwieriger.

Lassen sich weniger gut auf ÖV-affine Wohnzielgruppen ausrichten:

- Neubauten an der Bernstrasse (Etappe 1)
- Neubauten am Hang (Etappe 4)
- Hochhäuser im Grünen (Etappe 4)
- Wer diese Art von Wohnen sucht, ist weniger bereit, auf das Auto zu verzichten, insbesondere im höheren Preissegment.

Das Wohnungsangebot steht in Konkurrenz zu vielen Wohnungen an ähnlich angebundenen Lagen, die aber Parkplätze bieten. Hier sollte nicht mit einer überdurchschnittlich ÖV-affinen Zielgruppe gerechnet werden.

ÖV-affine Zielgruppen



Zielgruppen nach Pendlerdistanz

- Alleinstehende und Paare, die an ÖV-Knoten (Verwaltungsangestellte Ittigen, Wankdorf) oder im Zentrum Bern arbeiten



Zielgruppen nach sozialem Umfeld

- Umzugswillige Einwohner von Stettlen, die ihr soziales Umfeld und ihre Freizeitkontakte behalten wollen



Zielgruppen nach Lebensstil

- Umweltbewusste Senioren
- Senioren, die ein soziales Umfeld suchen
- Personen mit entschleunigtem Lebensstil als Lebensmotiv



Zielgruppen nach Engagement

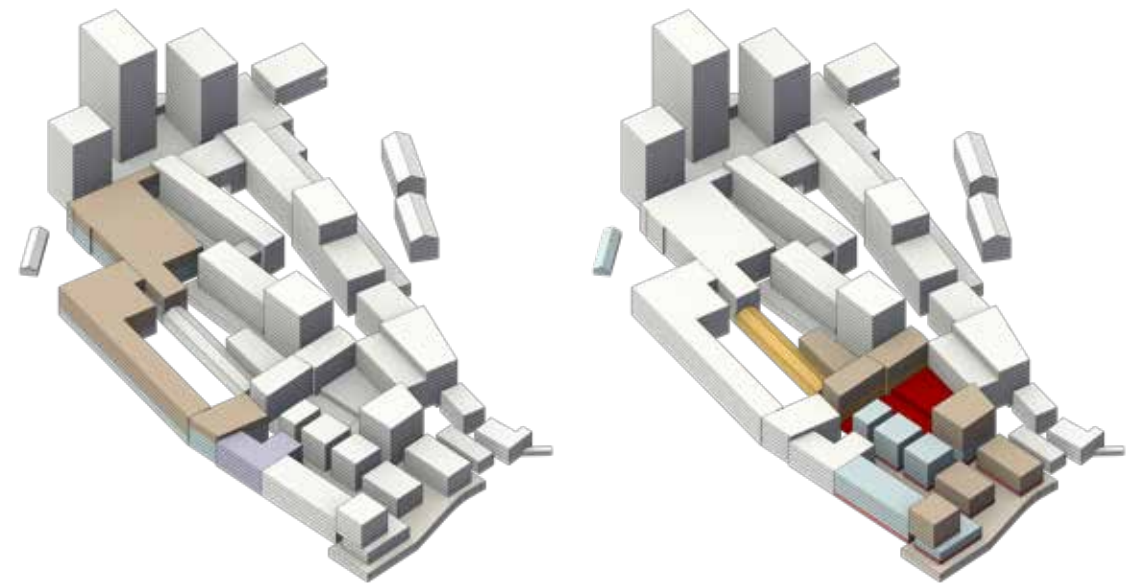
- Bernbezogene, die im Bernapark ihren Wohnraum zu günstigeren Preisen realisieren können
- Alternative, die das Leben auf dem Land mit dem Lebensstil der Stadt kombinieren wollen

Die Höfe schaffen unterschiedliche Atmosphären, die die Nutzungen unterstützen



- Aufenthaltshöfe: Aufenthaltsmöglichkeiten für Pause, zum Lernen, für Mittagessen
- Spielhof: Elemente zum Spielen, Nischen, unkompliziert, authentisch
- Entrée: Hauptsitze repräsentativ, weniger intensiv genutzt
- Haupt-Eventhof: grosse zusammenhängende Fläche, attraktive Kulisse, gute Erschliessung
- Treffpunkt Innovationszentrum: Aufenthalt mit Beschattung, evtl. Gastro, mobile Elemente
- Biergarten: Bepflanzung, Beschattung, Platz für Infrastruktur (Ausschankhäuschen, Tische/Stühle, kleine Bühne)
- Eventvorplatz: evtl. Biergarten Versammlungsmöglichkeit, Aufenthalt
- Verkaufsauslagen: übersichtliche Fläche, Bepflanzung für ein attraktives Erscheinungsbild
- Neben-Eventraum: zusammenhängende Fläche, einfach befahrbar, als Ersatz für gelegentliche Grossevents
- Wohnhof: ungestörtes Wohnumfeld, Aussenraum für Kinderhort und Gemeinschaftsraum

Etappierung zugunsten der Freiräume



Etappe 0 (bis 2021)

Pioniere kommen an und entwickeln den «Brand» Bernapark

Freiraum:

- Eventhöfe temporär

Nutzer:

Einwohner ca. 280–370,
Arbeitsplätze ca. 580

Etappe 1 (bis ...)

Gewerbeschule und gute Versorgung prägen das Entrée

Freiraum:

- Haupt-Eventhof
- Treffpunkt Innovationszentrum
- Ankunftsplatz
- Biergarten
- Verkaufsauslagen
- Eventhof temporär

Nutzer:

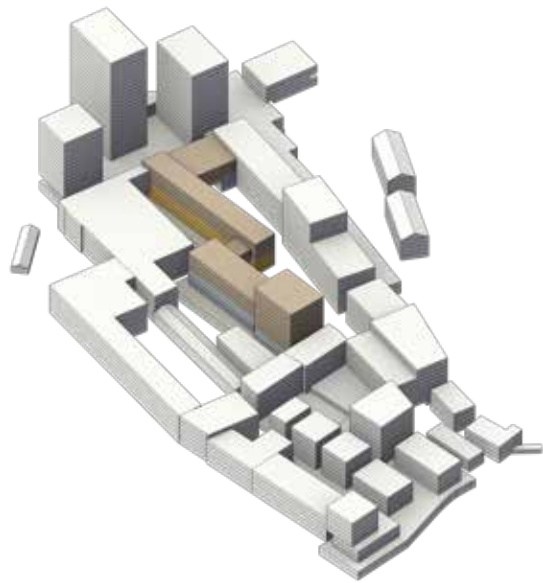
Einwohner ca. 270–350,
Arbeitsplätze ca. 770

Flächen:

- Wohnen (18 000 m²)
- Büro (17 000 m²)
- Schule (8 500 m²)
- Verkauf (5 000 m²)
- Gastro (500 m²)
- Sport (5 000 m²)
- Gewerbe (2 500 m²)

Total: 56 500 m²

Etappierung zugunsten der Freiräume



Etappe 2 (bis ...)

Hochwertige Wohnungen mit Industriecharme und ein Hauptsitz etablieren den Bernapark

Freiraum:

- Aufenthaltshöfe
- Spielhof temporär

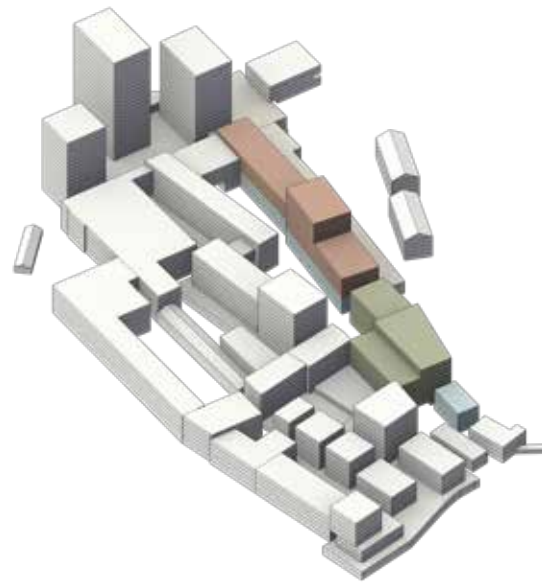
Nutzer:

Einwohner ca. 310–410,
Arbeitsplätze ca. 280

Flächen:

- Wohnen – flexibel (21000 m²)
- Büro (7000 m²)
- Schule (6500 m²)
- Gastro (2000 m²)

Total: 36500 m²



Etappe 3 (bis ...)

Weitere grössere Unternehmen ziehen nach

Freiraum:

- Spielhof
- Entrée Hauptsitz

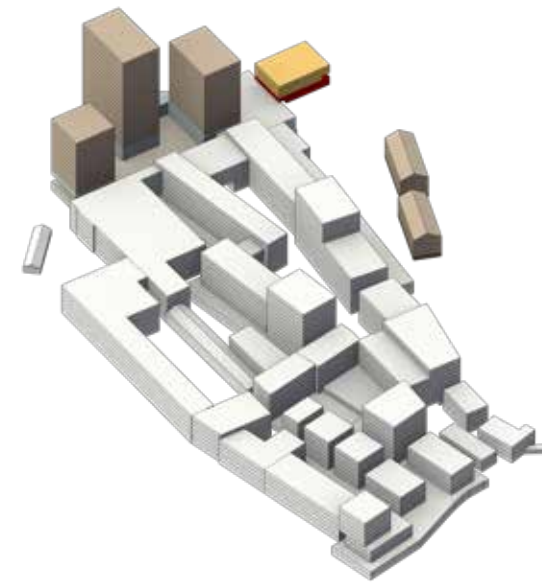
Nutzer:

Einwohner ca. 280–360,
Arbeitsplätze ca. 730

Flächen:

- Wohnen – flexibel (18500 m²)
- Büro (16000 m²)
- Gastro (2500 m²)
- Gewerbe (17500 m²)

Total: 54500 m²



Etappe 4 (bis ...)

Ein komplementäres Wohnungsangebot komplettiert den Mikrokosmos

Freiraum:

- Wohnhof
- Gärten

Nutzer:

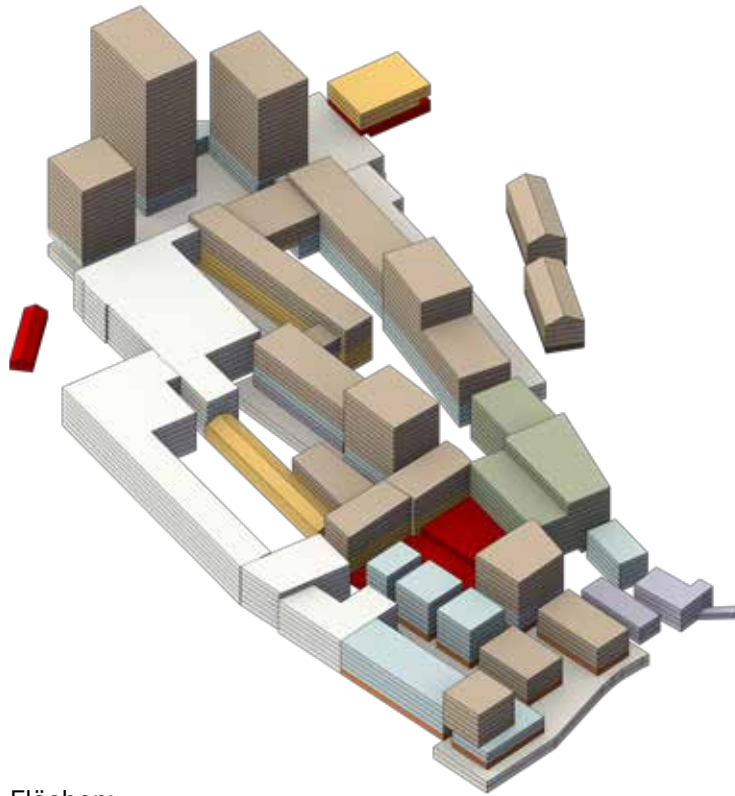
Einwohner ca. 760–1010,
Arbeitsplätze ca. 140

Flächen:

- Wohnen (51000 m²)
- Büro (4000 m²)
- Schule (1500 m²)
- Sport (5000 m²)

Total: 61500 m²

Maximal verträgliche Nutzung



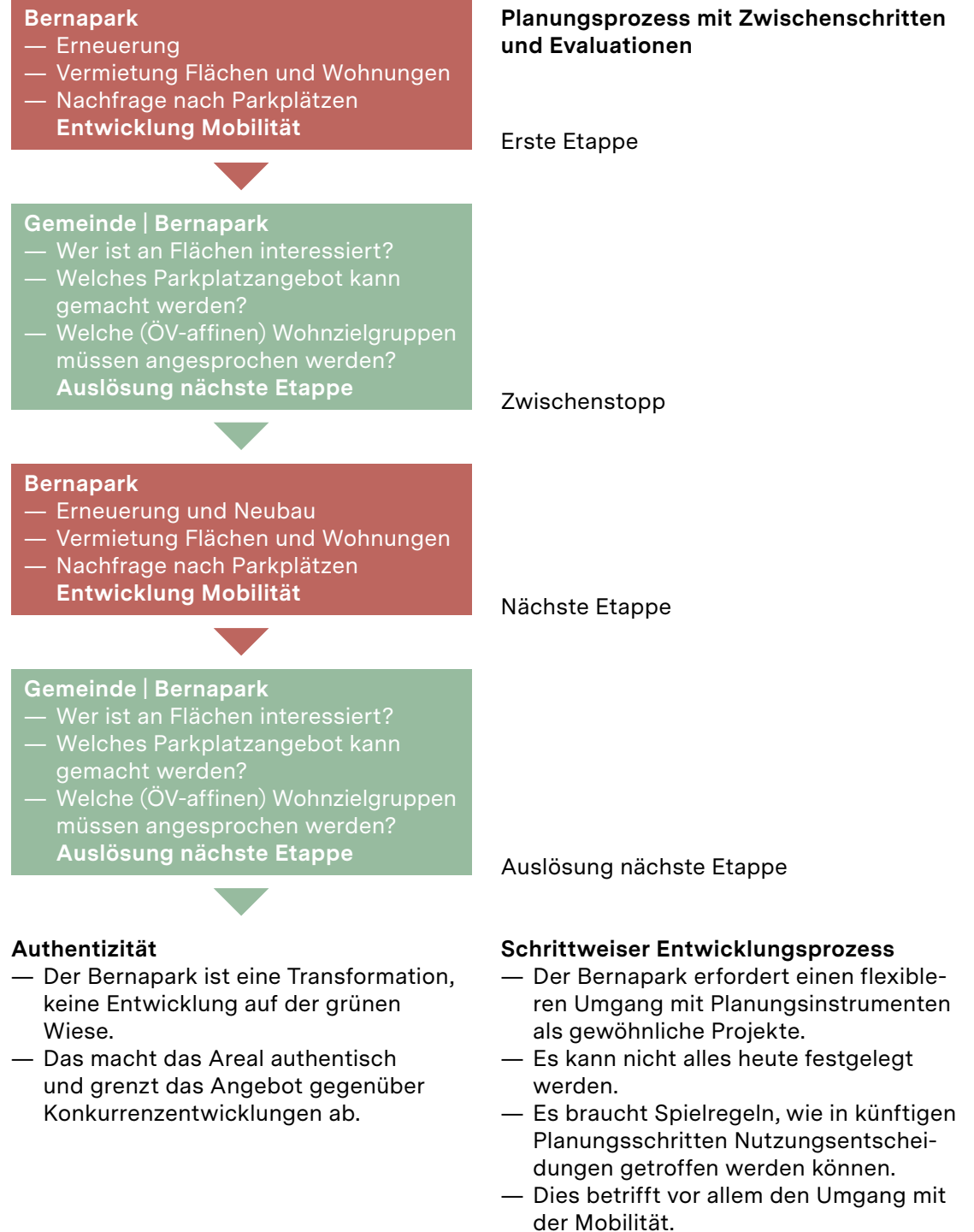
Flächen:

Wohnen	108 500 m ²
Büro	44 000 m ²
Schule	16 500 m ²
Verkauf	5 000 m ²
Gastro	5 000 m ²
Sport	10 000 m ²
Gewerbe	20 000 m ²
Parking	55 500 m ²
Keller, Lager Technik	15 500 m ²
<hr/>	
Nutzfläche Bestand (im Bau befindlich)	44 000 m ²
Nutzfläche neu (Etappe 1-4)	209 000 m²
Nutzfläche total verkehrsrelevant	253 000 m²
<hr/>	
Fläche total Endzustand	324 000 m ²

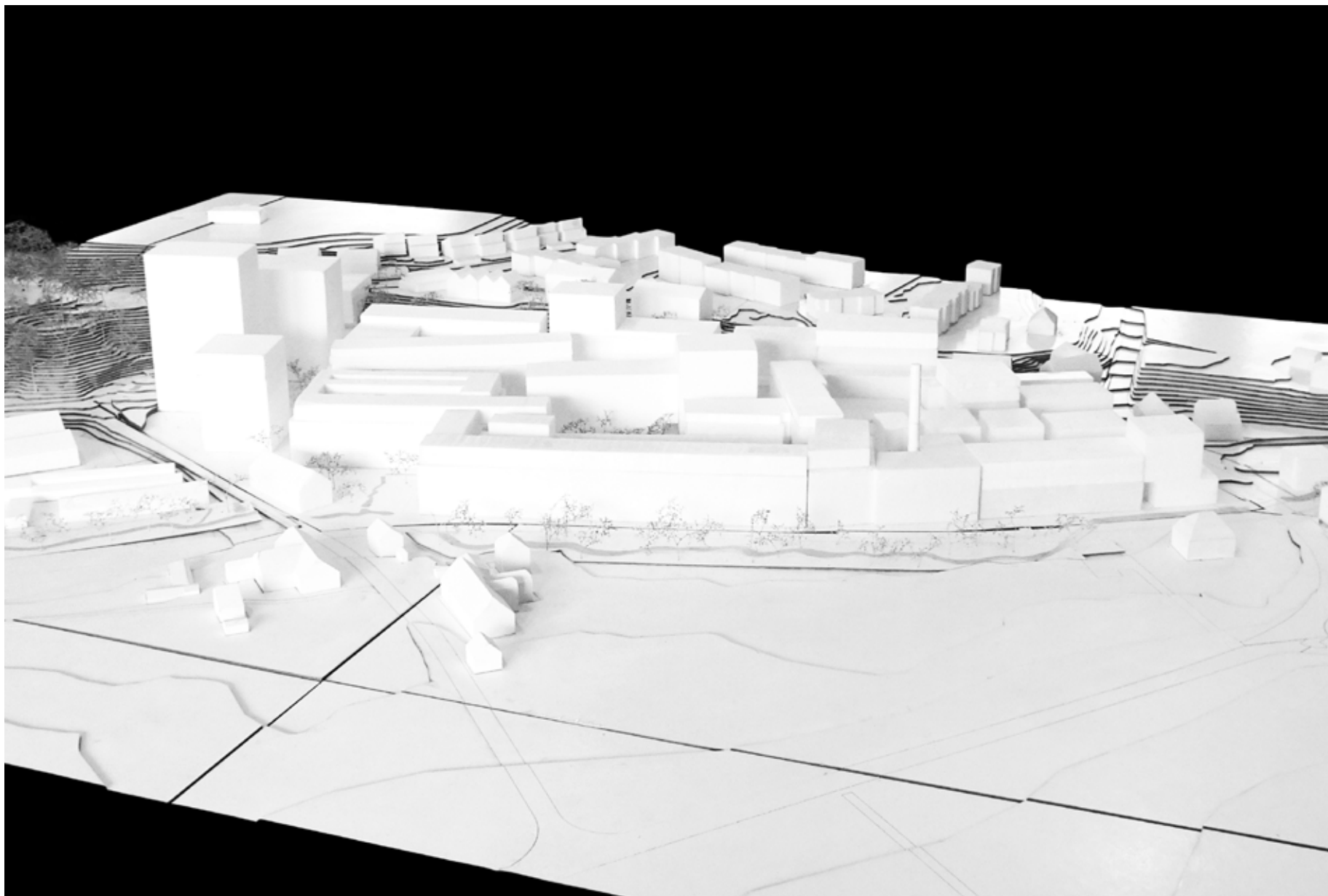
Nutzer Endzustand:

Einwohner	ca. 1900–2500
Arbeitsplätze	ca. 2500

Entwicklungsprozess mit Zwischenbilanzen



Umsetzung



Die 260 Meter lange prägende Frontfassade der Papierfabrik ist das Gesicht des Areals nach aussen. Aufseiten der Bernstrasse schliesst ein höheres Gebäude die Front ab. Es ist der Auftakt der Höhenentwicklung, welche über die beiden Aufstockungen im Zentrum ihren Abschluss in den drei höheren Gebäuden auf der Nordseite findet. Diese setzen sich von der Front ab und gehören typologisch nicht zum gewachsenen Ensemble.



Die Zugangsseite des Bernaparks befindet sich an der Bernstrasse. Wertvolle Bausubstanz wie die Fabrikantenvilla, die alte Mühle und das Ziegelhüsi prägen den Ort. Die neuen Gebäudevolumen orientieren sich an der bestehenden Kleinmassstäblichkeit. Sie werden gegliedert durch die drei Längsachsen, welche sich durch das Areal ziehen und bis an die Bernstrasse vorstossen. Der neue Abschluss bildet eine klare Adresse für das Areal. Die Benutzer der Bahn betreten das Areal durch eine Passage auf der Frontseite, die Benutzer des Busses von der Bernstrasse her.



Das Zentrum wird durch einen Riegel ergänzt, welcher sich an den bestehenden Gebäudeausrichtungen orientiert. Die Durchwegung in Querrichtung verbindet die verschiedenen Aussenräume, welche durch individuelle Themen differenziert werden. Die Aussenräume im Zentrum sind in ihrer Massstäblichkeit grosszügig bemessen; dementsprechend kann mit Aufstockungen das Verhältnis von Gebäudehöhe und Gebäudeabstand optimiert werden.



Der Hang an der Ostseite des Areals wird weitgehend freigehalten und nicht überbaut. Zwei Langhäuser auf der Hangkante formulieren den Quartierabschluss. Die Setzung der Hochhäuser berücksichtigt die drei Längsachsen, die sich durch das Areal ziehen, dahingehend, dass der Sichtbezug zum bewaldeten Hügel gewährleistet bleibt. Die Hochpunkte fungieren zudem als Scharnier zwischen Landschaft und Kartonfabrik. Die zwei Bauernhöfe am Schwandweg werden typologisch um ein drittes Gebäude erweitert, welches den grossen Platz vor der markanten Fassadenfront fasst.

Vision

Der kulturhistorisch und architektonisch wertvolle Charakter des Areals ist der Ausgangspunkt für jede weitere Transformation, aber auch für die Neubauten, Aufstockungen oder Anbauten. Die Umnutzung des Areals soll wie die bestehende Überbauung als additive Transformation sichtbar sein. Das Areal soll so verdichtet werden, dass sowohl ein grosser Nutzungsmix entstehen kann als auch attraktive Aussenräume gestaltet werden können.





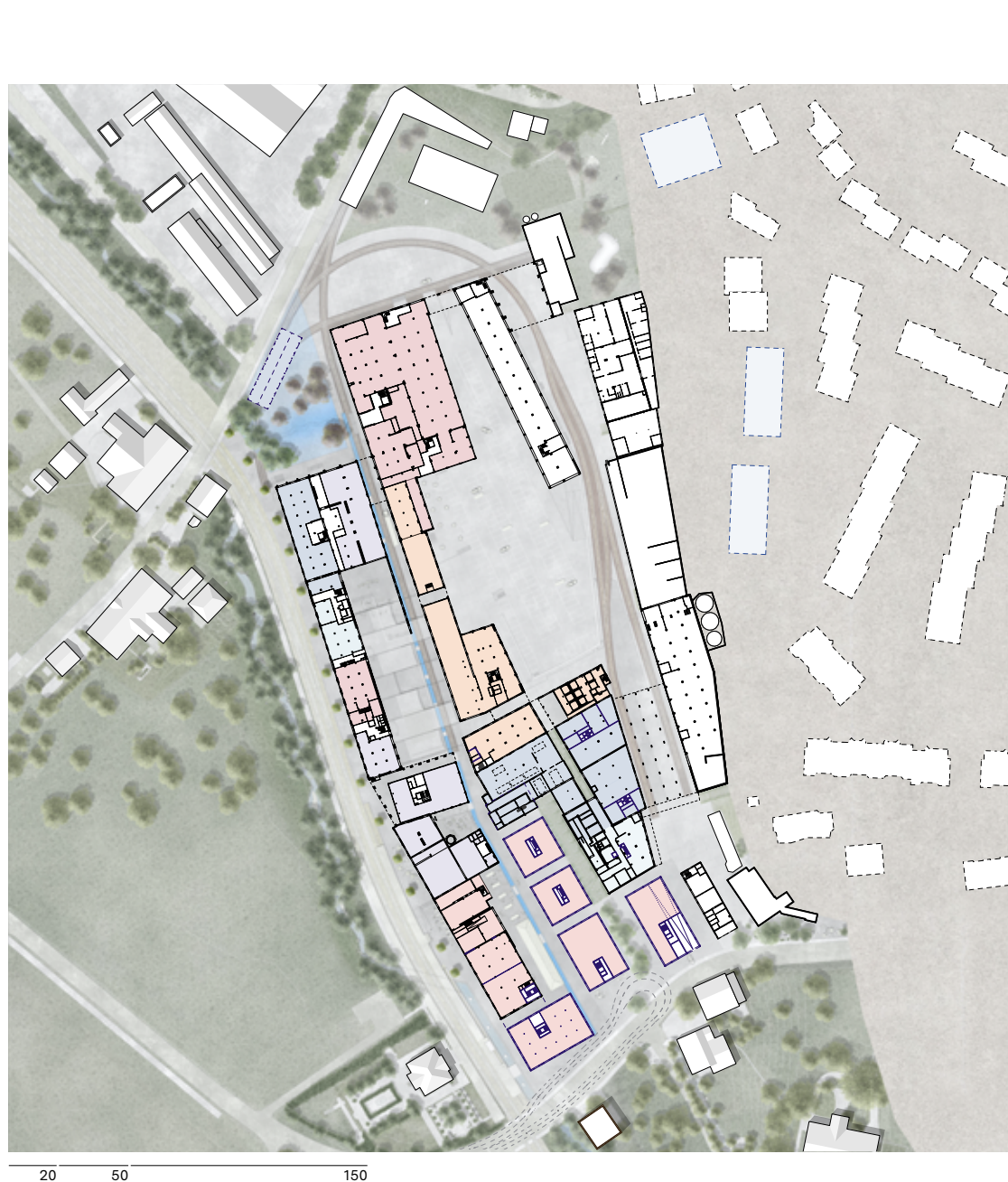
Etappen



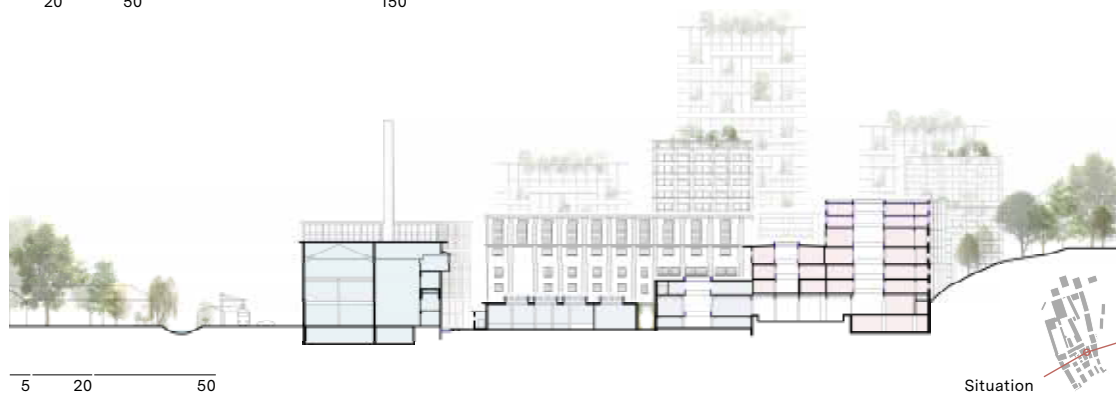
Mit der Fertigstellung der Etappe 0 in der Bestandeszone Ende 2020 wird der erste Schritt in Richtung dauerhafte Umnutzung bereits vor der Umzonung des ganzen Areals abgeschlossen sein. Dies bedeutet, dass die ersten Pioniere ihre Räumlichkeiten bereits bezogen haben. Für die nächsten Etappierungen ist eine umfassende Umnutzung des gesamten Areals festgelegt worden. Die Etappierungen von West nach Ost zielen darauf ab, fertige Aussenräume zu erstellen, damit das Areal auch während der Bauphase genutzt werden kann.

1. Etappe ab Seite 122
2. Etappe ab Seite 128
3. Etappe ab Seite 134
4. Etappe ab Seite 140





20 50 150



5 20 50

Situation

Die erste Etappe umfasst die westliche Hauptachse sowie die Abschlüsse zum Weiler im Norden und zur Bernstrasse im Süden. Wasser, einstiger Entwicklungsmotor der Industrie, ist das zentrale Thema der Achse. Die Worble, zum eingedolten Industriekanal verkommen, wird auf die Wiese vor dem Areal verlegt und wieder natürlich gestaltet. Innerhalb des Fabrikareals wird der Fluss zwischen Mühle Deisswil und Industriearéal Schwandi ausgedolt und so zum räumlich prägenden Element.

Im Norden der Fabrik, zwischen Weiler und Industriearéal Schwandi, endet der Kanal im aus wenigen Zentimetern tiefen See, welcher je nach Wasserstand mal trocken, mal nass sein kann.

Mitten in dieser attraktiven Aufenthalts- und Spielfläche steht eine kleine, offene Holzstruktur, welche den Übergang zwischen den Bauernhöfen des Weilers und den Hallen der Fabrik bildet, den grossen Platz fasst und für Veranstaltungen jeglicher Art genutzt werden kann.

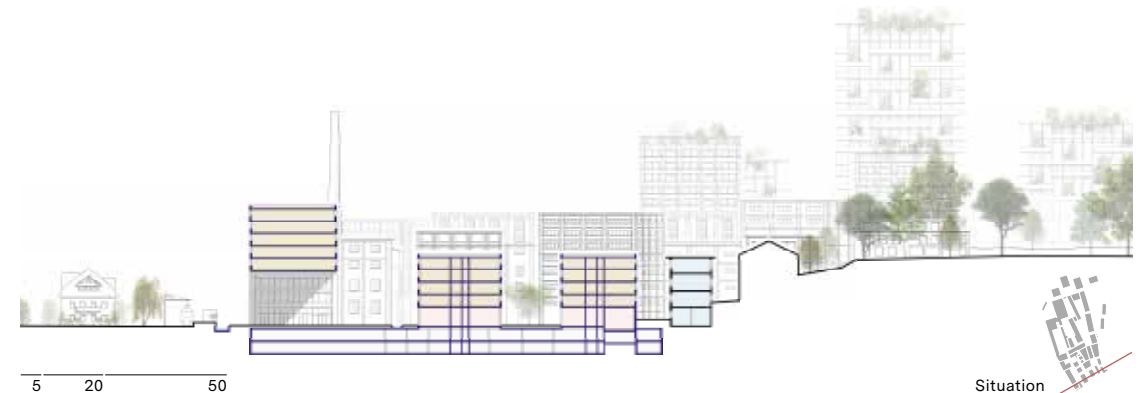
Der südliche Übergang zur Bernstrasse, ursprünglicher Startpunkt der Entwicklung, ist im Laufe der Zeit stark überformt worden. Aufgrund der fehlenden Dichte und der wenig repräsentativen Nutzungen trägt dieser Bereich derzeit noch kaum zur Attraktivität des Gebiets bei.

An der Bernstrasse befinden sich die letzten ursprünglichen Gebäude. Sie sollen soweit möglich in ihrem Charakter erhalten bleiben.

Ziel des Konzepts ist es, einen attraktiven Ankunftsraum zu schaffen, die Zugänglichkeit des Areals zu verbessern und massstäblich einen behutsamen Übergang zum Dorf zu schaffen.

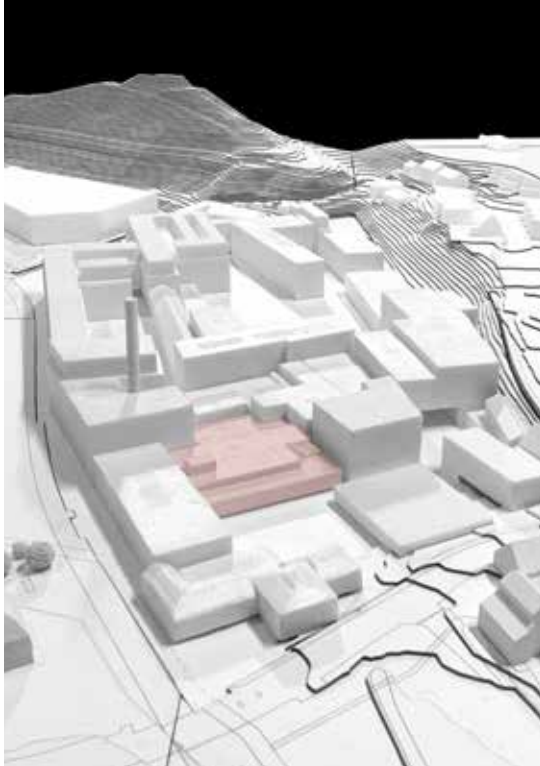
Ein markanter Ersatzneubau mit Sockelgeschoss schliesst die historische Industriezeile ab. Eine neue Passage erhöht die Durchlässigkeit und verbindet das Areal mit dem Bahnhof und der neuen Bushaltestelle Deisswil.

Zwei Neubauten im Bereich des heutigen Parkplatzes vervollständigen den Arealabschluss und schaffen einen attraktiven Arealzugang, welcher mit öffentlichen Nutzungen bespielt werden kann.



5 20 50

Situation

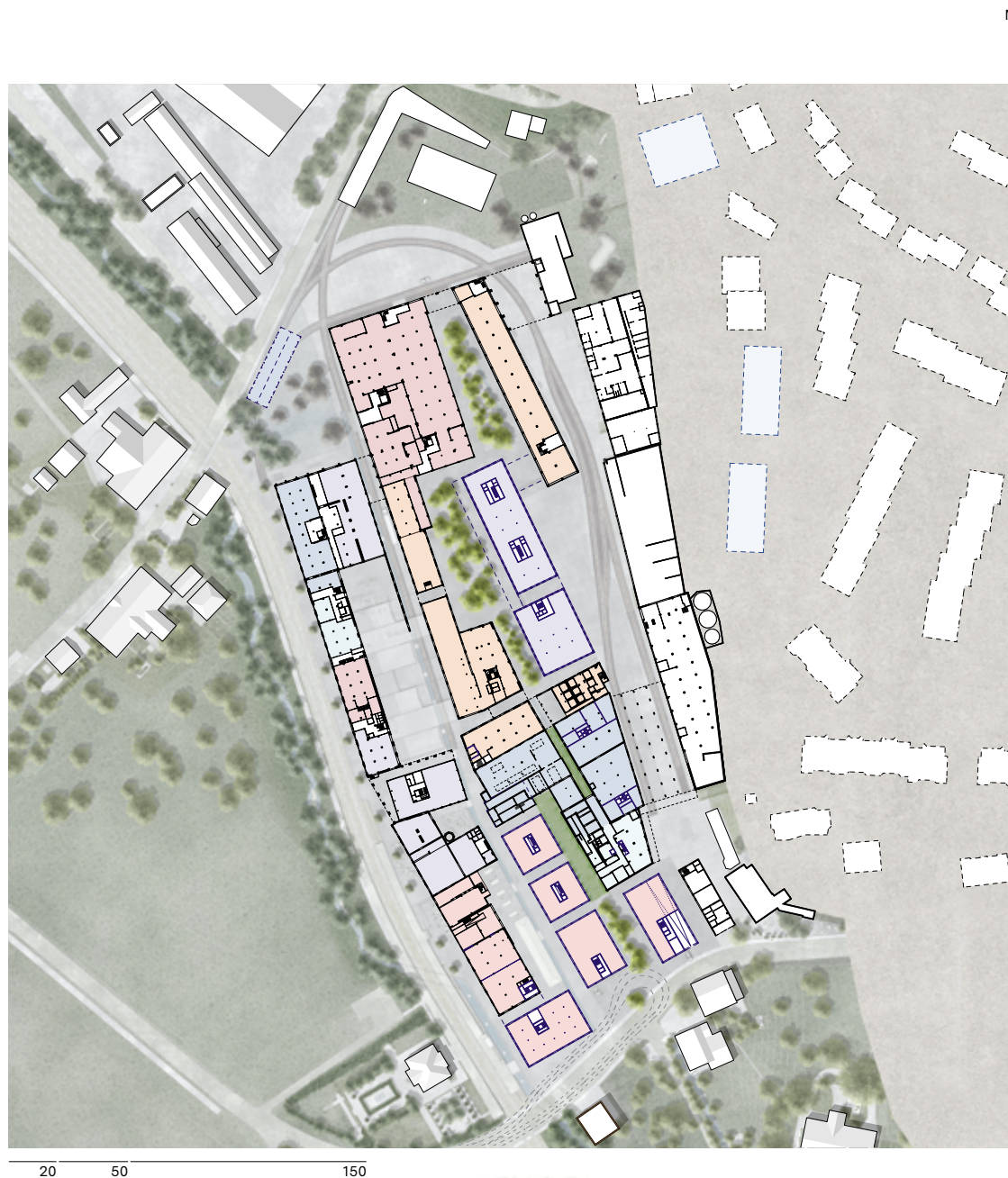


Die alten Hallenstrukturen bieten viel Potenzial für interessante Nutzungen. Da die Bausubstanz in sehr unterschiedlicher Qualität vorhanden ist, werden marode Teile durch Neubauten ersetzt und der erhaltungswürdige Bestand wird instand gestellt und aufgewertet.

Für die Nutzung der Hallenstruktur ist es denkbar, eine Markthalle in das Fabrikareal zu integrieren, ähnlich der im Bild dargestellten Markthalle in Bern vor dem Umbau.







Im Lauf der Zeit wurde die zentrale Längsachse durch die veränderten Produktionsbedingungen stark verändert, neue Produktionsanlagen und Lagerhäuser wurden fortlaufend erstellt. Mit dem Verkauf und der teilweisen Verschrottung der zwei grössten Maschinen in den Jahren 2010–2012 und dem damit verbundenen Rückbau der dazugehörigen Hallen ist in der Mitte des Areals eine grosse Lücke entstanden.

Durch einen präzise gesetzten Neubau soll diese Lücke geschlossen und der Raum in mehrere, massstäblich adäquate Höfe unterteilt werden. Zukünftig wird die Längsachse als Abfolge von verschiedenen Räumen in Erscheinung treten. Die Aussenraumgestaltung soll die murale, harte Industriearchitektur der Bestandsbauten und der architektonisch an diese angelehnten Neubauten kontrastieren.

Grüne Elemente prägen den Charakter der Längsachse. Die Plätze werden mit Bäumen bestockt, die harten, versiegelten Oberflächen des Bodens werden aufgebrochen. Gassen werden mit Pergolen überdacht und das Regenwasser wird über sichtbare Wasserrinnen abgeführt. Durch die fortlaufenden Grünräume entsteht aus den geheimnisvoll angehauchten Raumsequenzen ein zusammenhängendes Ganzes.

Neue Querverbindungen, Gassen und gedeckte Passagen verbinden die Achsen untereinander und darüber hinaus das Bleichequartier mit der Talebene.



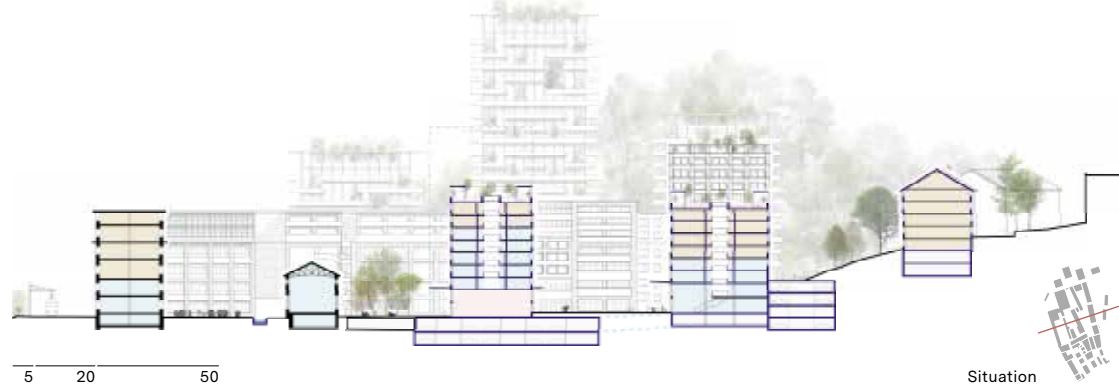


Im Herzen des Areals wird die bestehende Substanz um einen Neubau ergänzt, und damit die durch den Rückbau der Produktionshallen entstandene Lücke wieder gefüllt. Vorgesehen ist ein Gebäude mit Zentrumsfunktion, mit dem Ziel, dass das Erdgeschoss eine öffentliche Nutzung aufnimmt, um das Areal in seiner Mitte zu beleben.



Die Neubauten sollen mit öffentlich zugänglichen Dachgärten ausgestattet werden. Im Erdgeschoss sind die Querverbindungen erkennbar, welche die Stadt der kurzen Wege erst möglich machen.





Die Eisenbahnachse war der letzte Schritt in der industriellen Entwicklung der Kartonfabrik Deisswil, deren Gelände auch heute noch von den Laderampen, Bahngleisen und ausladenden Vordächern geprägt wird. Der Ort verfügt über eine einzigartige industrielle Atmosphäre, welche auch zukünftig ablesbar bleiben soll. Bahngleise und Bodenbelag werden, soweit möglich, erhalten und geflickt; mobile Elemente, z. B. ein Bahnwagen als mobile Bühne, bespielen den Raum.

Die am Hangfuss stehenden Gebäude markieren den östlichen Abschluss des industriellen Körpers.

Bestehende Gebäude werden aufgestockt, oder, sofern sie nicht weiterverwendet werden können, ersetzt. Die vorgeschlagene Gebäudehöhe ist so gewählt, dass die Aussicht von der Ebene des Bleichequartiers grösstenteils erhalten bleibt.

Durch teilweises Auffüllen der Böschung entsteht eine Einstellhalle. Der Hang bleibt aber als grüne Böschung erhalten. Auf dem Parking entsteht am Hangfuss eine zusätzliche Ebene, welche von den Bewohnern als Freizeitanlage genutzt werden kann.

Die obere Hangkante wird von einem neuen Wanderweg gesäumt. Neue, durch den Hang und den Gebäudekörper führende Eselwege verbessern die Anbindung des Bleichequartiers an das Fabrikareal.





Die interne Spedition der Kartonfabrik lief über die heute noch vorhandenen Bahn-
gleise. Diese sollen erhalten werden – es ist denkbar, dass sie als zusätzliche Nutzung
und zur Belebung der Aussenräume mit einer neuen Funktion belegt werden, bei-
spielsweise mit einer mobilen Bühne oder einem Speisewagon.



Der Hang wird als Grünraum erhalten und mit einer Spielfläche belegt, die an das
mögliche Schulhaus angrenzt. Ein Fussweg an erhöhter Lage führt auf der Hangkante
am Fabrikareal vorbei.



5 20 50





20 50 150

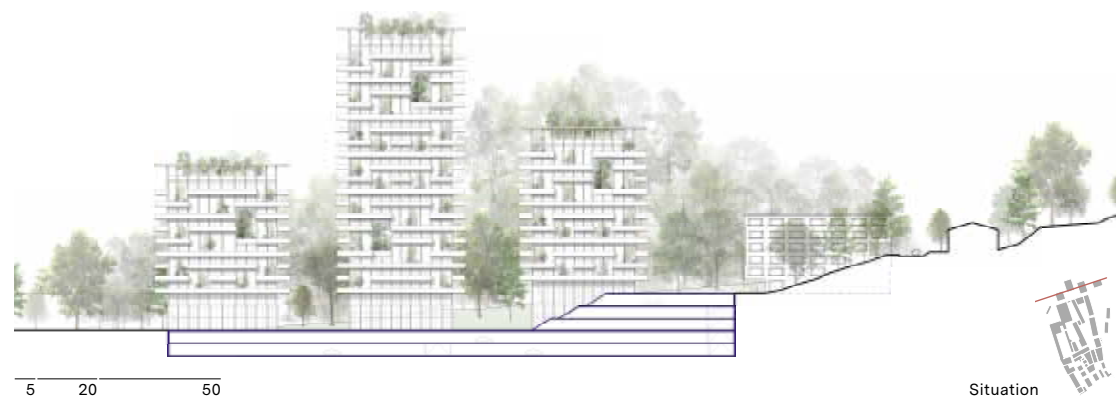


Nördlich des Areals soll eine Bebauung entstehen, die nicht als Teil des industriellen Körpers gelesen wird. Als letzter Baustein der Arealentwicklung hebt sich diese von dessen städtebaulicher Struktur und architektonischen Gestaltung klar ab. Sie wird über eine vergleichbare Dichte wie das Areal verfügen.

Die neuen Gebäudekörper bilden das Gelenk zwischen der Papierfabrik, dem angrenzenden Industrieareal Schwandi, dem Wald und dem Bleichequartier. Die Umgebungsgestaltung übernimmt eine vermittelnde Rolle, die üppigen Grünräume der Umgebung fliessen in das Areal und finden ihr Ende beim Industriekörper.

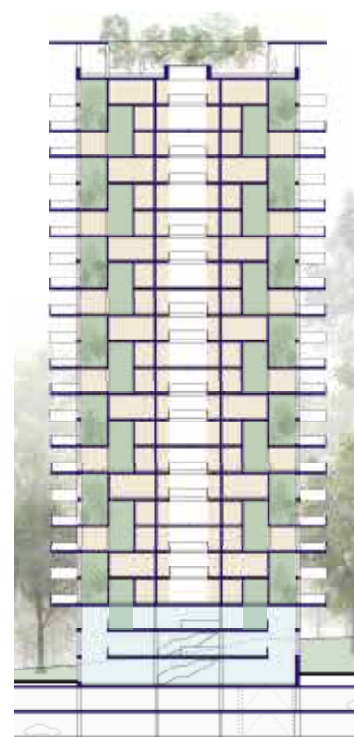
Die neuen Volumen im Norden nehmen die Achsen des Areals auf. Die ansteigende Topografie und der Riedlibach bilden den Abschluss des bebauten Gebietes. Die 3 Türme beherbergen Wohnungen und wohnungsbezogene Dienstleistungen. Die Wohnungen sind mit grosszügigen überhöhen Räumen – den Orangerien – ausgestattet. Nachbarschaften sollen durch gemeinschaftlich genutzte Räume gefördert werden, innen wie aussen. Ihre Materialisierung hebt sich klar von der mineralischen, muralen Architektur des Industriekörpers ab und nimmt Elemente aus der Umgebung auf.

Die östlichen Baukörper orientieren sich zum Bleichequartier und markieren die Hangkante. Ihren nördlichen Abschluss bildet das neue Schulhaus und der auf der Einstellhalle liegende neue Sportplatz. Das Industrieareal bildet weiterhin die untere Begrenzung des Hangs.





Auf den Dächern werden Dachgärten angelegt. Zur Erhöhung der Wohnqualität werden in den höheren Gebäuden private und halbprivate Aussenräume geschaffen, in denen Bäume und Sträucher gepflanzt werden.



Nicht nur auf den Dachterrassen, sondern auch in den Wohnungen wird das Thema der Begrünung aufgegriffen. Überhöhte Bereiche in den Wohnungen schaffen räumliche Grosszügigkeit und können bepflanzt werden.



5 20 50

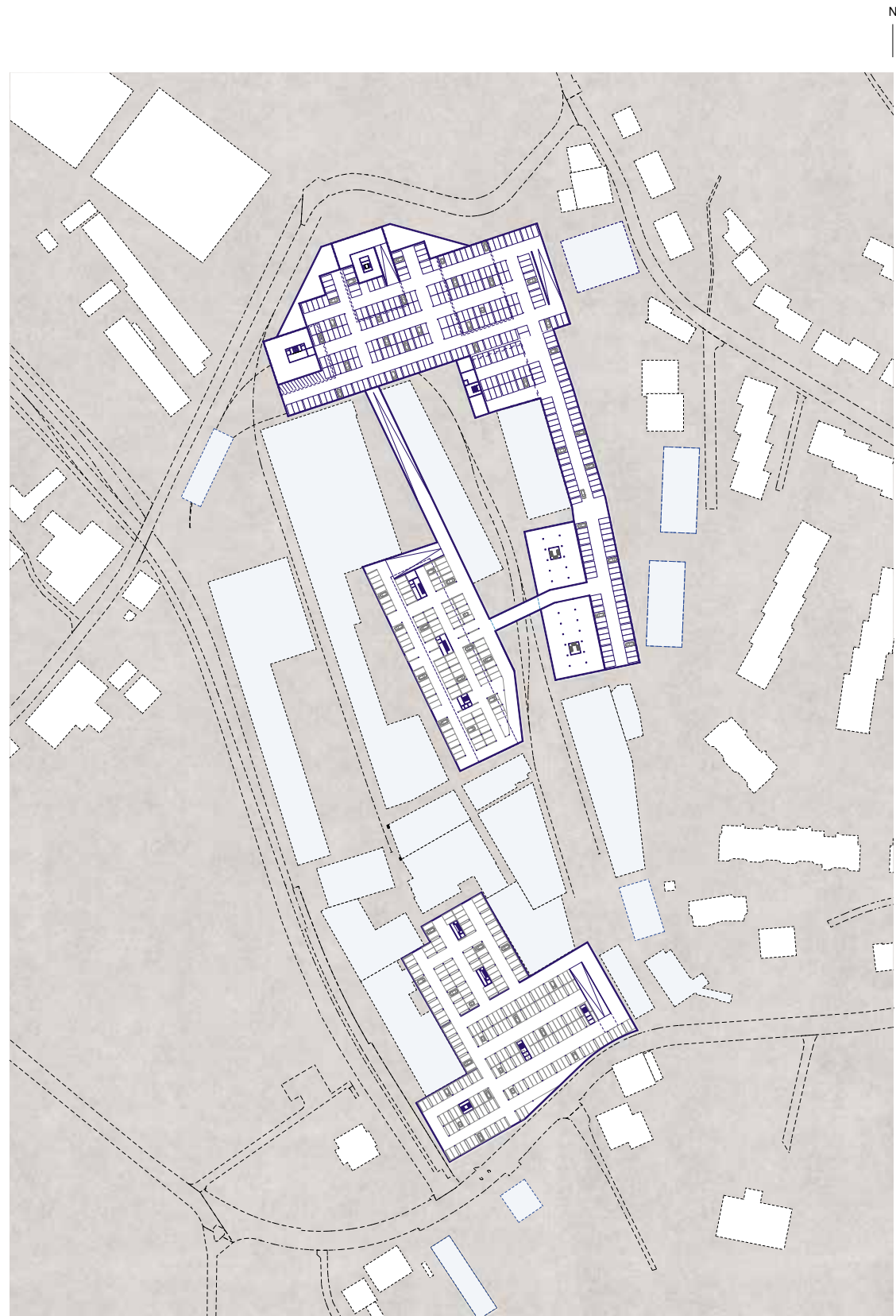




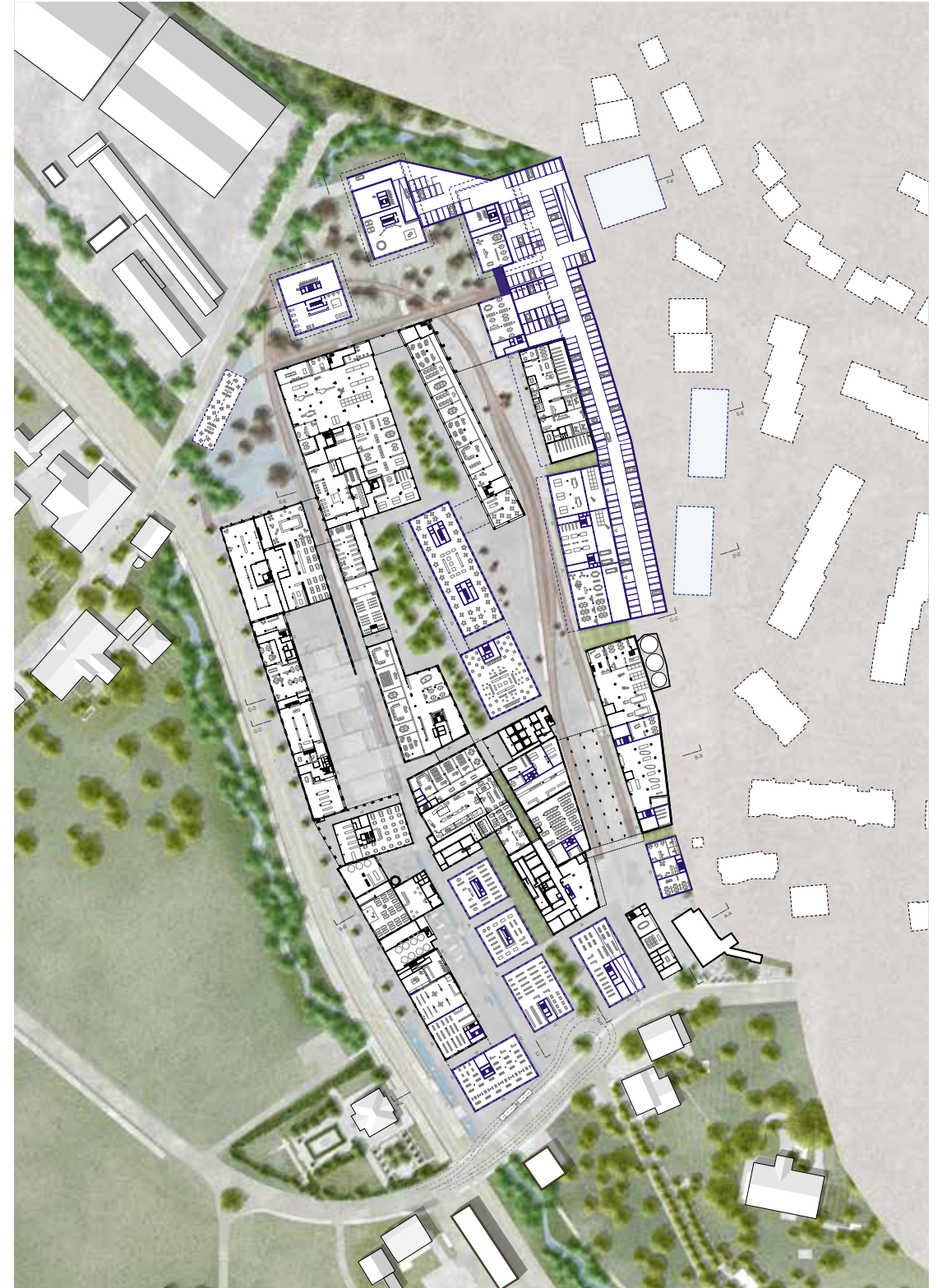
Ansicht Hochhaus aus Richtung Bolligen



Pläne



20 50 150





20 50 150





Rechtliches



Legende

- ZPP Bernapark
- WG3 / Gewerbe- & Industriezone 1
- WG 3
- WG 4
- Spezialzone
- Zone für Sport-/Freizeitanlagen
- Zone für Freizeitnutzung
- Landwirtschaftszone
- Offen

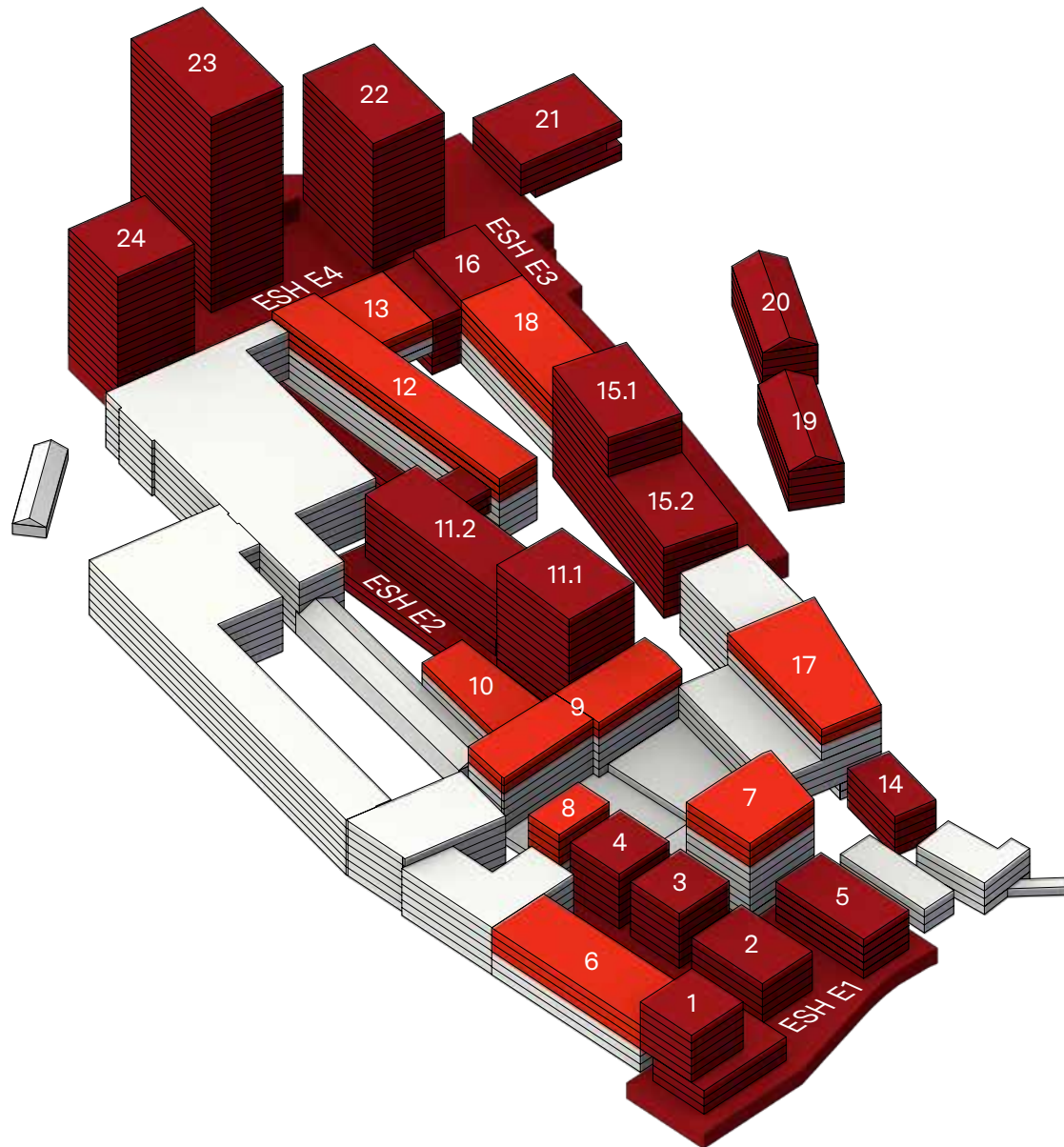
Übersicht der Gebiete mit Zuordnung zu bisherigen und neuen Zonen

Gemäss der Rahmenvereinbarung mit der Gemeinde Stettlen wurde eine Gesamtbeurteilung vorgenommen. Wir haben uns erlaubt, nicht nur alle Gebiete auf Boden der Gemeinde Stettlen, sondern auch diejenigen auf Boden der Gemeinde Ostermundigen

in die Betrachtung miteinzubeziehen. Insbesondere bei den übrigen Gebieten haben wir uns vom Gedanken leiten lassen, Möglichkeiten für Orte zu schaffen, die vor allem auch einer breiten Öffentlichkeit und den Vereinen von Stettlen zu Gute kommen. Gemäss unserer Einschätzung schlagen wir vor, die Gebiete in die nachfolgend genannten Zonen zu überführen:

Gebiet, Grundstück Nr.	Zone bisher	Zone neu (Vorschlag)
Gemeinde Stettlen: Bernapark-Areal		
Arealparzelle (ehemaliges Fabrikareal), GBBL 164, Stettlen	Bestandeszone Deisswil, GI 1	ZPP Bernapark
Direkt anstossende Parzellen – GBBL 150, Stettlen (Ziegelhüsi) – GBBL 281, Stettlen (Bleichestrasse 59) – GBBL 1093, Stettlen (Bleichi, Land) – GBBL 1092, Stettlen (Bleichestrasse 65a) – GBBL 439, Stettlen (Schwandiweg 7)	GI 1 (GBBL 150, 439), ZPP / UeO Bleichematte (übrige)	ZPP Bernapark
Gemeinde Stettlen: übrige Gebiete		
Gebiet süd-östlich Deisswil (bestehende 2 Öltanke, nicht mehr in Betrieb) – GBBL 295 (Teil), Stettlen – GBBL 894, Stettlen	GI 2	WG 4 (Squash-Center und andere Freizeitaktivitäten sollten möglich sein) (Mischnutzung)
Tennisplatz, GBBL 295 (Teil), Stettlen	ZSF 1	ZSF 1
Pumpstation, GBBL 209, Stettlen	Landwirtschaftszone	Familiengärten, Grillstelle etc.
Fabrikantenvilla Bernstrasse 3 (geschütztes renoviertes Objekt, inkl. zugehörige geschützte Umgebung), GBBL 377, Stettlen	Landwirtschaftszone	WG 3
Bestehender privater Kundenparkplatz Bernapark, GBBL 374, Bernstrasse Seite Mühle	Landwirtschaftszone	WG 4
Sistierte öffentliche Parkplätze, GBBL 296 (Teil), Stettlen, Grundeigentümerin Ritterstiftung	ZöN F	Offen, Wunsch Parkplätze

Gebiet, Grundstück Nr.	Zone bisher	Zone neu (Vorschlag)
ehem. Bahnhofgebäude inkl. ehem. P+R, GBBL 1103, Stettlen	(Eisenbahn)	WG 4
Gebiete Flugbrunnenstrasse – GBBL 249, Stettlen – GBBL 1094, Stettlen	ZöN D	WG 3 oder Gewerbe- und Industriezone
Übrige Gebiete Gemeinde Ostermundigen		
Gebiete ehem. Tanklager Schwandiweg – GBBL 1082 (Teil), Ostermundigen – GBBL 1190, Ostermundigen – GBBL 7473, Ostermundigen	ZPP 13	Landwirtschaftszone, «Gewässerraum» (evtl. Schrebergärten) im Abtausch mit GBBL 1204
Schwandihof, GBBL 1204, Ostermundigen	Landwirtschaftszone	Spezialzone, «Gewässerraum», Familiengärten, Permakultur, Naturlehrpfad, Landwirtschaft
Gebiet mit Hornusserhütte, GBBL 1082 (Teil), Ostermundigen	Landwirtschaftszone	Familiengärten, Grillstelle etc.
Gebiet zwischen Worble und RBS-Gleisen, GBBL 2342, Ostermundigen	Landwirtschaftszone	Familiengärten, Grillstelle etc.
Gebiet mit Gasreduzierstation, GBBL 1299, Ostermundigen	Landwirtschaftszone	Familiengärten, Grillstelle etc.

**Etappe 1**

Neubau

1	9 Geschosse
2	5 Geschosse
3	7 Geschosse
4	7 Geschosse
5	5 Geschosse
ESH E1	2 Geschosse

Aufstockung

6	+3 Geschosse
7	+3 Geschosse
8	+4 Geschosse
9	+2 Geschosse
10	+1 Geschosse

Etappe 2

Neubau

11.1	14 Geschosse
11.2	9 Geschosse
ESH E2	2 Geschosse

Aufstockung

12	+3 Geschosse
13	+2 Geschosse

Etappe 3

Neubau

14	5 Geschosse
15.1	12 Geschosse
15.2	8 Geschosse
16	8 Geschosse
ESH E3	4 Geschosse

Aufstockung

17	+2 Geschosse
18	+4 Geschosse

Etappe 4

Neubau

19	5 Geschosse
20	5 Geschosse
21	6 Geschosse
22	15 Geschosse
23	23 Geschosse
24	12 Geschosse
ESH E4	4 Geschosse

Dank und Absichtserklärung des Auftraggebers

Einmal mehr bin ich beeindruckt, was alles erreicht werden kann, wenn Menschen zusammenkommen, sich einer anspruchsvollen Aufgabe stellen, interdisziplinär kooperiert wird und verschiedene Meinungen eingebracht werden können. Das Ergebnis des Workshopverfahrens hat meine Erwartungen mehr als übertroffen, und ich möchte an dieser Stelle allen, die dazu beigetragen haben den Dank meiner Familie und des ganzen Bernaparkteams aussprechen. Insbesondere danke ich:

- Pascal Vincent, Maurus Schifferli, Markus Reichenbach, Joëlle Zimmerli, Livio Knaupp und den weiteren Mitgliedern ihrer Planerteams
- Vittorio Magnago Lampugnani, Heinz Brügger, Christoph Schläppi, Toni Weber und Fabienne Perret, die sich als Experten zur Verfügung gestellt haben
- Stefan Bürki, Walter Wirz, Florian Künti, Alberto Fabbris, Martin Moser, Thomas Schmid und Manfred Böhnert, die als Vertreter ihrer Ämter und zusätzliche Experten mitgewirkt haben
- Marlise Müller, Caroline Forte, Michèle Müller und Philipp Müller
- Christian Wiesmann, Ivo Sonderegger und allen weiteren des Bernaparkteams
- Arthur Stierli und Bettina Dähler für die Moderation

Es ist viel gearbeitet worden, und doch ist das erzielte Ergebnis gegenüber der Gemeinde Stettlen erst eine Meinungsäußerung eines Grundeigentümers, verbunden mit dem Wunsch, die verschiedenen Anliegen im Rahmen der ordentlichen Ortsplanungsrevision zu prüfen. In diesem Sinne ist es erst

der erste Schritt, dem noch viele folgen werden. Wir sind uns bewusst, dass wichtige Fragen für die Gemeinde innerhalb des Workshopverfahrens nicht behandelt wurden – nicht behandelt werden konnten –, weil die städtebaulichen Aspekte im Vordergrund standen und weil die Diskussion aus unserer Sicht mit anderen Experten geführt werden sollte. Diese «neuen» Experten sind für uns der Gemeinderat von Stettlen, die Vertreter der Gemeindeverwaltung, die Anstösser, Vertreter von Vereinen und anderen Organisationen. Gemeint sind Fragen, wie der Bernapark zur Gemeinde Stettlen steht, welche Auswirkungen die Entwicklung des Areals auf die EinwohnerInnen, die Vereine, die Ortsfeuerwehr, die Schule und letztlich auch die Finanzen haben wird; Fragen zur Integration des Bernaparks, der Menschen, die hier arbeiten, wohnen und ihre Freizeit verbringen werden.

Unser Ziel ist klar: Wenn sich der Bernapark so entwickeln kann, wie das Ergebnis des Workshopverfahrens aufzeigt, soll es nicht zu einer Belastung für die Gemeinde Stettlen kommen – auf keiner Ebene; weder beim Zwischenmenschlichen, noch beim Verkehr oder bei den Finanzen, nur um einige zu nennen. Aus ökologischer Sicht ist es unseres Erachtens bereits ein grosser Gewinn, wenn ein schon überbautes Gebiet umgenutzt wird und die Innenräume aufgewertet werden. Wir sind überzeugt, dass der Bernapark mit seinem Konzept des verdichteten Bauens, der kurzen Wege, des Zusammenbringens von Wohnen, Arbeiten und Freizeit, der Förderung von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr wie Carsharing (Mobility, mybuxi), eBike-Verleih, der Förderung des ÖV (eigene RBS-Haltestelle) und vielem mehr dafür sorgt, dass die Zunahme des Verkehrsvolumens auf der Strasse in einem erträglichen Rahmen bleiben wird, und übergeordnet betrachtet vielleicht sogar zu einer Verminderung des Verkehrsaufkommens führt. Wir sind offen und schaffen

neue Verbindungen in den Bernapark, das neu gestaltete Quartier von Stettlen. Wir wollen ein Teil von Stettlen sein. Wir sind bereit, über die Mehrwertabschöpfung notwendige Anpassungen der Gemeinde bei den Infrastrukturbauten wie Schule, Turnhalle, Leitungsnetz für Wasser und Abwasser mitzufinanzieren.

Ich, meine Familie und das Bernaparkteam freuen uns bereits jetzt auf den Dialog mit allen Gruppen und hoffen, dass viele EinwohnerInnen von Stettlen daran teilnehmen und sich aktiv einbringen. Auch freuen wir uns, etwas von der Begeisterung, die das Verfahren bei vielen Teilnehmenden ausgelöst hat, an die Gemeinde Stettlen weiterzugeben.

Hans-Ulrich Müller, Verwaltungsratspräsident
und Inhaber Bernapark AG, 13. Oktober 2020

Architektur & Städtebau

Aebi & Vincent Architekten SIA AG
Monbijoustrasse 61, 3007 Bern

Landschaftsarchitektur

Maurus Schifferli Landschaftsarchitekt
Amthausgasse 5, 3011 Bern

Verkehrsplanung

Kontextplan AG
Gutenbergstrasse 6, 3011 Bern

Soziologie

Zimraum GmbH
Müllerstrasse 48, 8004 Zürich

Herausgeber

Bernapark AG
Bernstrasse 1, 3066 Stettlen

Konzept und Realisierung

Aebi & Vincent Architekten SIA AG

Visualisierungen

Aebi & Vincent Architekten SIA AG

Gestaltung

sofie's Kommunikationsdesign AG, Zürich

Druck

Druckerei Karl Gramlich GmbH, Pliezhausen

Auflage

3. Auflage, 450 Exemplare, 08.01.2021

© 2021 bei den Herausgebern, Autoren und Fotografen

AEBI & VINCENT ARCHITEKTEN SIA AG | ARCHITECTES SIA SA

MAURUS SCHIFFERLI, LANDSCHAFTSARCHITEKT

 **KONTEXTPLAN**

Zimraum
Raum + Gesellschaft

