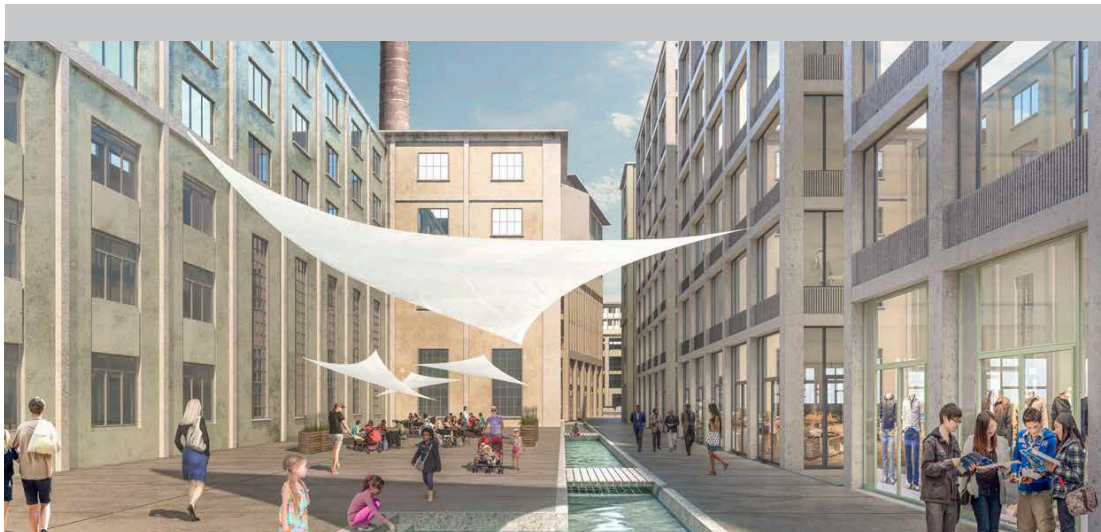


Vision Bernapark Deisswil

Workshop-Verfahren 2020



Schlussbericht

2. November 2020

Impressum

Auftraggeber:

Bernapark AG
Bernstrasse 1
3066 Stettlen

Auftragnehmer:

ecoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Bearbeitung:

Arthur Stierli, dipl. Geograf, Raumplaner FSU
Bettina Dähler, Planerin

*Abbildung Titelseite: Aebi & Vincent Archi-
tekten AG*

Inhalt

1. Einleitung	5
2. Ausgangslage und Absichten	5
3. Verfahren	6
4. Aufgabe und Ziele des Gutacher-Verfahrens	8
4.1 Perimeter	8
4.2 Zielsetzung	9
4.3 Anforderungen Gemeinden	10
4.4 Ortsbild, Denkmalpflege	11
4.5 Laufende Planungen	11
4.6 Begleitgremium	12
5. Resumée der Workshops	13
5.1 Startworkshop	13
5.2 Workshop 1	16
5.3 Workshop 2	24
5.4 1. Workshop Verkehr	34
5.5 2. Workshop Verkehr	36
5.6 Nachbesprechung zum 2. Workshop Verkehr	37
6. Gesamtrichtkonzept	39
6.1 Rahmenkonzept Städtebau	39
6.2 Rahmenkonzept Mobilität	51
6.3 Beurteilungskriterien	56
7. Würdigung	58
7.1 Gesamtwürdigung	58
7.2 Städtebau	60
7.3 Architektur	62
7.4 Erschliessung	63
7.5 Nachhaltigkeit	64
7.6 Aussenraum	64
7.7 Denkmalpflege	66
7.8 Mobilität	69
8. Empfehlungen zur weiteren Umsetzung	73
8.1 Richtkonzept	73
8.2 Rahmenkonzept Mobilität	75
8.3 Empfehlung an die Gemeinde und die Bernapark AG	76
9. Genehmigung	77
Anhang	78
Anhang A Weitere untersuchte städtebauliche Varianten	79
Anhang B Verkehrs-Workshops: Weitere Folien	84

1. Einleitung

Die Bernapark AG ist Eigentümerin des Areals der ehemaligen Kartonfabrik Deisswil in der Gemeinde Stettlen. Das Areal liegt im Worbletal, welches im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz ISOS als Spezialfall aufgenommen wurde und als «einzigartige Gewerbelandschaft mit der Worble als «Lebensader» vor den Toren Berns» beschrieben wird.

Die Bausubstanz auf dem Areal der ehemaligen Kartonfabrik Deisswil (Bestandeszone Deisswil und sistierte Gewerbe- und Industriezone) umfasst einige erhaltenswerte Industriegebäude. Um das Erscheinungsbild zu schützen, hat die Einwohnergemeinde Stettlen eine Richtlinie zur Durchführung von qualifizierten Verfahren bei Bauvorhaben erlassen, welche die Erscheinung der bestehenden Bauten aussen und innen sowie den Aussenraum in der «Bestandeszone Deisswil» tangieren. Demnach müssen Bauvorhaben, die Veränderungen dieses Erscheinungsbildes mit sich bringen (Aufstockung des Fabrikgebäudes, Ersatz/Veränderung des Kesselhauses, Ersatz des «Holländers») oder die Auswirkungen auf den Aussenraum haben, in einem Workshopverfahren entwickelt werden.

Seit einigen Jahren treibt die Bernapark AG in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Stettlen die schrittweise Entwicklung des Areals voran. So wurde bereits ein erstes Workshop-Verfahren in Absprache mit der Kantonalen Denkmalpflege durchgeführt, aufgrund dessen sich die erste Bauetappe – die Umnutzung von Industriegebäuden in Wohnungen sowie Gewerbe- und Dienstleistungsnutzung in der Ausführung befindet. Weitere Baugesuche sind in Vorbereitung.

2. Ausgangslage und Absichten

Die Dachmarke Bernapark umfasst verschiedene Organisationen und Unternehmen, welche verantwortlich sind für die Geschäfte des Gesamtprojekts. Darunter sind auch eigenständige Aktiengesellschaften, einige davon sind auf gemeinnütziger Basis organisiert.

Gemeinsames Ziel aller Parteien ist der Aufbau eines einzigartigen Quartiers zum Wohnen, zum Arbeiten und für die Freizeit. Dabei schafft die Vielfalt an Dienstleistungen und Angeboten wertvolle Synergien für alle Beteiligten.

Bernapark treibt auf dem Areal Angebote in den Bereichen Rundumservices für die Bernapark Community (Bernapark Services), Gesundheit, Fitness, Kunst & Kultur, Gastronomie & Events und ein Mobilitätszentrum voran. Weiter betreibt sie das Zentrum für Innovation und Digitalisierung ZID. Geplant ist ausserdem «eine Welt für Gross und Klein» auf dem Schwandihof. Zur Umsetzung der Projekte Kunst & Kultur und Mobilitätszentrum wurden gemeinnützige Gesellschaften gegründet.



Abb. 1 «Ökosystem Bernapark»

Zur Konkretisierung dieser Absichten, hat Bernapark letztes Jahr ein Team um Pascal Vincent (Aebi & Vincent) mit Maurus Schifferli (Landschaftsplanung) Markus Reichenbach (Kontextplan) und Joëlle Zimmerli (Zimraum) beauftragt, eine städtebauliche Vision für die weitere Entwicklung des Gebiets zu entwickeln. Mögliche Vorstellungen zu einer Gesamtentwicklung wurden gemeinsam mit Bernapark bis Ende 2019 erstellt.

Diese Ergebnisse wurden im Rahmen eines Gutachter-Verfahrens im Diskurs mit einem Begleitgremium mit Sach- und Fachpersonen sowie weiteren Expertinnen und -experten von den kantonalen Fachstellen vertieft und weiterentwickelt. In 3 Workshops zur Vision, 2 separaten Workshops zum Thema Verkehr und einer Schlussbesprechung wurde ein Gesamtrichtkonzept erarbeitet, welches als Grundlage für die erforderliche Änderung von Zonenplan und Baureglement (z.B. in Form einer ZPP) der betroffenen Gemeinde Stettlen, dient.

3. Verfahren

Auftraggeberin	Auftraggeberin des Verfahrens ist die Bernapark AG, Bernstrasse 1, 3066 Stettlen.
Verfahrensbegleitung / Sekretariat	Verfahrensbegleitung und Sekretariat wurden durch Arthur Stierli, ecoptima ag wahrgenommen. Die ecoptima ag ist ausserdem verantwortlich für das Verfassen des Schlussberichtes.

Gutachter-Verfahren Das Verfahren wurde als Gutachter-Verfahren im Dialog auf Einladung mit einem Team durchgeführt. Im Rahmen des Verfahrens fanden drei Workshops zur städtebaulichen Entwicklung und zwei separate Workshops zum Verkehr sowie eine Schlussbesprechung statt.

Das beauftragte Team setzt sich wie folgt zusammen:

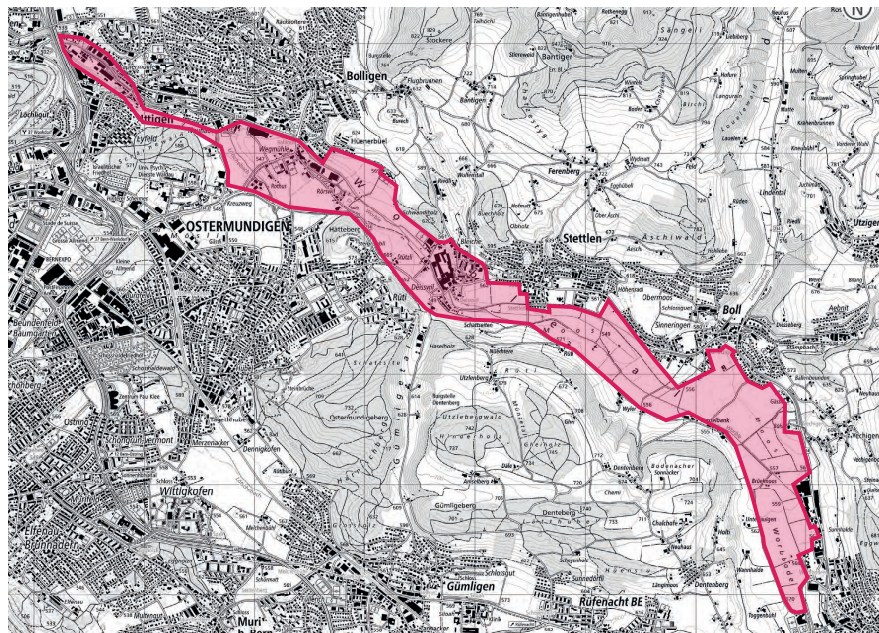
- Architektur und Stadtplanung Aebi & Vincent Architekten AG,
Pascal Vincent und Livio Knaupp
- Verkehrsplanung Kontextplan AG, Markus
Reichenbach
- Landschaftsarchitektur Maurus Schifferli
- Soziologie Zimraum, Joëlle Zimmerli

Weiterbearbeitung Das aus dem Gutachter-Verfahren resultierende ortsbauliche Gesamt-richtkonzept dient als Basis für die anschliessend erforderliche Anpassung der Grundordnung von Stettlen und Ostermundigen im Rahmen der Revision der Ortsplanung.

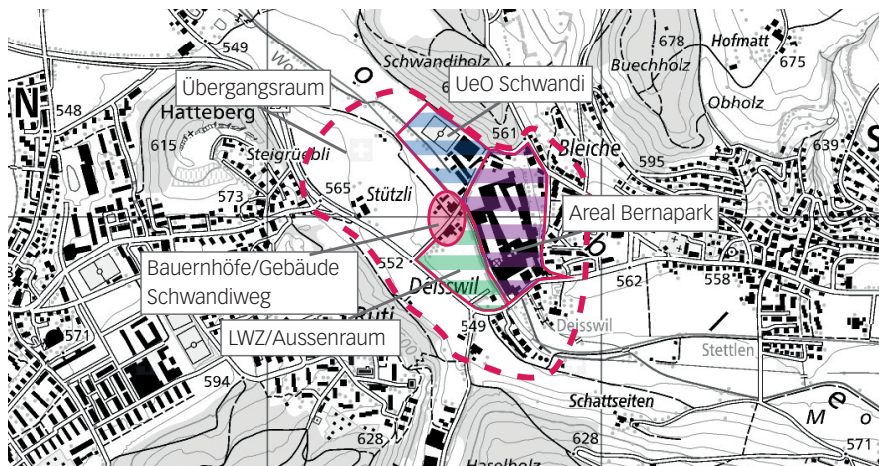
4. Aufgabe und Ziele des Gutachter-Verfahrens

4.1 Perimeter

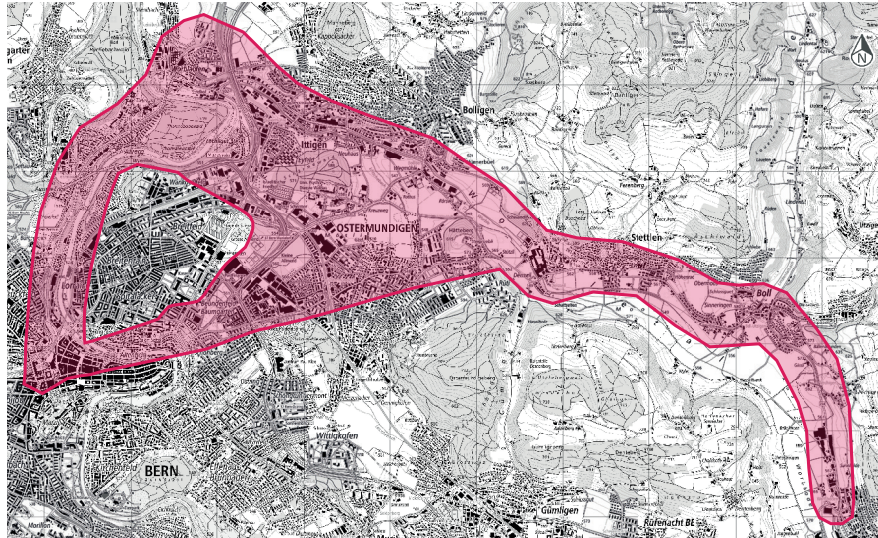
Betrachtungsperimeter



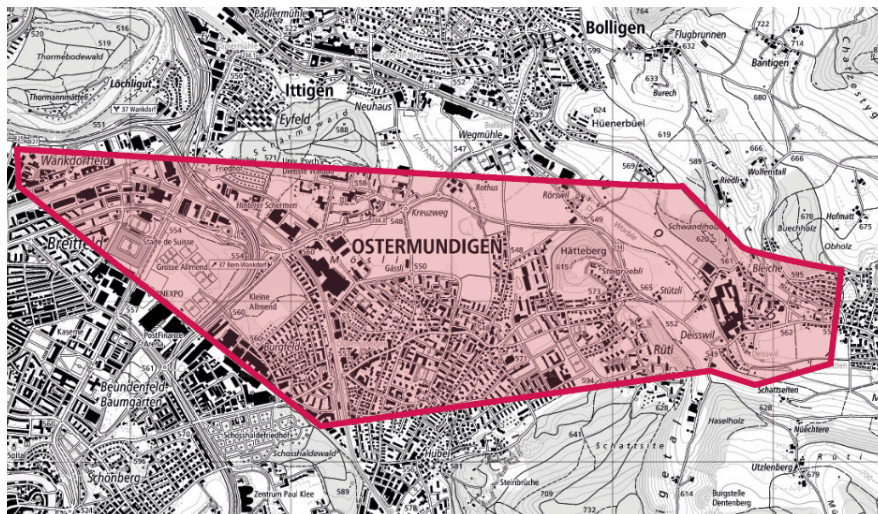
Projektperimeter



Betrachtungssperimeter Verkehr



Perimeter Verkehr



Alle Kartengrundlagen: geo.admin.ch

4.2 Zielsetzung

Die ursprünglich im Areal beheimatete Kartonfabrik hat vor etlichen Jahren den Betrieb eingestellt und gehört seit einigen Jahren der Bernapark AG. Zurzeit ist der Transformationsprozess in der Bestandeszone in ein Wohn- und Arbeitsplatzgebiet im Gang. Verschiedene gewerbliche Nutzungen beleben bereits das Areal. Mischnutzungen (Wohnen, Gewerbe, Nahversorgungseinrichtungen, öffentliche Einrichtungen) sollen in den nördlichen Bereichen (heutige Industriezone) ergänzend hinzukommen. Das Areal soll zusammen mit den angrenzenden Arealen gesamthaft entwickelt werden.

Mit der weiteren Entwicklung des Areals sollen Ergänzungen mit neuen, an- und aufgebauten Volumen vorgenommen werden. Der einmalige Industriecharakter des Areals mit seinen Grossformen soll aber erhalten werden bzw. gestärkt werden. Beabsichtigt wird die Neuschaffung bzw. Ausdehnung von Mischnutzungen, was eine Anpassung der Zonenordnung erfordert. Angedacht war eine «Stadt der kurzen Wege» mit einem möglichst vielfältigen Nutzungsmix. Beabsichtigt ist eine Stärkung des Arbeitsstandorts durch Gewerbe und Dienstleistung und eine Erweiterung des Versorgungsangebots sowie zusätzliche Wohnnutzung. Mit den Zeugen der Baukultur (ISOS) wird ein behutsamer Umgang gesucht und grosser Wert wird auch auf die Übergänge zu den angrenzenden Quartieren und auf den öffentlichen und halböffentlichen Freiraum gelegt. Dabei wird auch die Aufwertung des Bahnhofumfelds angestrebt. Das Areal soll für den Fuss- und Veloverkehr eine hohe Durchlässigkeit aufweisen und es sollen Massnahmen zur Minimierung des motorisierten Individualverkehrs gesichert werden. Der Verkehr ist auf den Gesamtkontext Worblental und auf den Korridor Wankdorf abzustimmen.

4.3 Anforderungen Gemeinden

- Gemeinde Stettlen Der Gemeinderat von Stettlen hat an die Entwicklung des Bernaparks folgende Erwartungen formuliert:
- Der Gemeinderat wünscht sich eine funktionale und soziale Verflechtung des neuen Ortsteils mit dem bisherigen Dorf.
 - Stettlen muss nicht zwingend wachsen. In einer ersten Etappe (bis 20XX) scheint ein Wachstum von 600 Einwohner*innen verträglich. Das weitere Wachstum ist vertieft zu untersuchen und durch ein Variantenstudium (Nutzungsmass und -mix), auch mit Blick auf die regional absehbaren Arealentwicklungen, abzustimmen.
 - Das heutige Ortsbild wird geprägt vom bestehenden Industrieensemble. Die ehemalige Kartonfabrik, ein «Unikum» im Grünen, bleibt eine Visitenkarte von Stettlen.
 - Es ist ein angebotsorientierter Entwicklungsansatz zu wählen: Die Verkehrsinfrastruktur ist bereits sehr ausgelastet. Nutzungsmass (siehe oben) und Nutzungsmix sind entsprechend zu designen.
 - Entsprechend dem Bevölkerungswachstum sind die Anforderungen an die kommunale Infrastruktur zu berücksichtigen, namentlich der Bedarf an Schulraum.
 - Der mittlere, harmonisierte Steuerertrag soll langfristig gehalten werden können und nicht sinken.
- Gemeinde Ostermundigen Im RES O'mundo ist im Gebiet Schwandi keine Siedlungsentwicklung angedacht. Der Raum kann nur für eine landschaftsverträgliche Freiraumplanung beansprucht werden. Hochbauten werden abgelehnt.
- Der Schwandihof kann allenfalls und wenn zweckmässig als Bestandeszone geprüft werden.

Die UeOs Schwandi und Schwandiweg sind als aktuelle Planungen vollständig zu berücksichtigen – Genehmigung bzw. Vorprüfung AGR 2019. Es sind keine Anpassungen infolge der Planbeständigkeit vorzusehen.

4.4 Ortsbild, Denkmalpflege

ISOS	Das Worblental ist als Spezialfall ins Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz ISOS aufgenommen und wie folgt beschrieben: «Einzigartige Gewerbelandschaft mit der Worble als «Lebensader» vor den Toren Berns. Spannungsreiche Abfolge von unterschiedlich alten Gewerbeanlagen, Industriebauten und Arbeitersiedlungen aus dem frühen 20. Jahrhundert, einer Eisenbahnbrücke sowie mehreren herrschaftlichen Landsitzen.»
Kantonales Bauinventar	Im Kantonalen Bauinventar sind zwei Baugruppen sowie 6 geschützte Einzelobjekte und 2 erhaltenwerte Einzelobjekte aufgeführt.

4.5 Laufende Planungen

Folgende Planungen tangieren die Entwicklung des Bernaparks:

- Bernapark, 1. Umsetzungsetappe bewilligt
- Bernapark, Baugesuche zu bestehenden Bauten in der Bestandeszone
- Wasserbauplan Worble (öffentliche Auflage 2021)
- Kant. Strassenplan Bernstrasse (öffentliche Auflage 2021)
- UeO Schwandiweg, u.a. Erschliessung Bernapark (öffentliche Auflage 2021)

4.6 Begleitgremium

Das Begleitgremium setzte sich aus den folgenden Mitgliedern zusammen:

Mitglieder (mit Stimmrecht)

- Hans-Ulrich Müller, Bernapark
- Heinz Brügger, Architekt
- Vittorio Magnago Lampugnani, Architekt
- Christoph Schläppi, Architekturbistoriker
- Toni Weber, Landschaftsarchitekt
- Fabienne Perret, Verkehrsplanung

Beigezogene Experten (beratend, ohne Stimmrecht)

- Stefan Bürki, Bauverwalter Gemeinde Stettlen
- Florian Künti, Ortsplaner Stettlen
- Walter Wirz, Gemeindeplaner Ostermundigen
- Christian Wiesmann, Bauherrenberater
- Ivo Sonderegger, Bernapark
- Alberto Fabbris, Kantonale Denkmalpflege
(Vertretung Startworkshop: Michael Gerber)
- Thomas Schmid, TBA OIK II
- Bettina Heiniger, AÖV (nur Workshops Verkehr)
- Martin Moser, Fachbereichsleiter Verkehr, RKBM (nur Workshops Verkehr)
- Yves Gaudens, Leiter Tiefbau und Betriebe Ostermundigen (nur Workshops Verkehr)
- Manfred Böhnner, Amt für Wirtschaft, Standortförderung Kt. Bern

Gäste/Zuhörer (ohne Stimmrecht)

- Caroline Forte
- Michèle Müller
- Philipp Müller

Moderation (ohne Stimmrecht)

- Arthur Stierli, ecoptima ag

5. Resumée der Workshops

5.1 Startworkshop

Der Startworkshop fand am 3. März 2020 statt. Philipp Müller nahm als Gast teil.

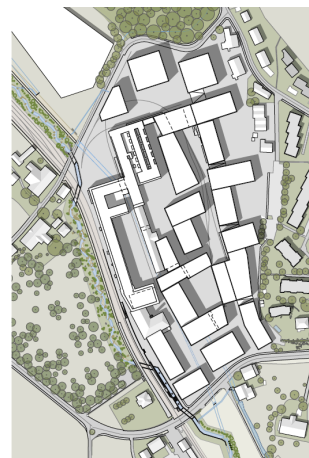
5.1.1 Themen

Das Programm des Gutachter-Verfahrens wurde abschliessend besprochen. Die Ergänzungen der Gemeinden standen noch aus.

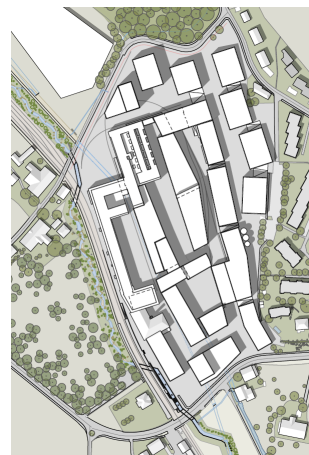
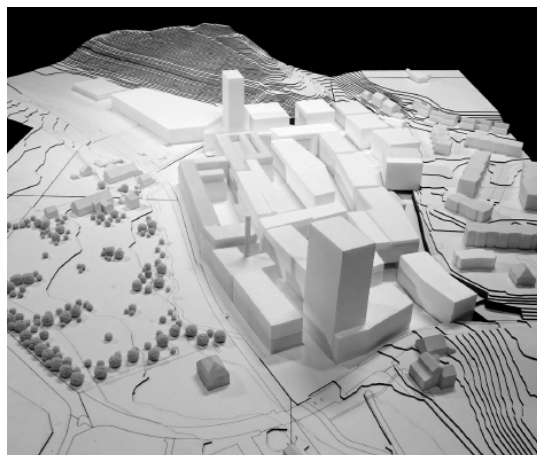
Zum Einstieg in die Materie fand am Vormittag ein Rundgang über das Areal für die Interessierten statt. Am Nachmittag stellte das Bearbeitungsteam erste Machbarkeitsüberlegungen vor. Ebenso leistete Felix Thurnheer, ImmoCompass, einen Input zur Standort- und Marktanalyse.

5.1.2 Varianten

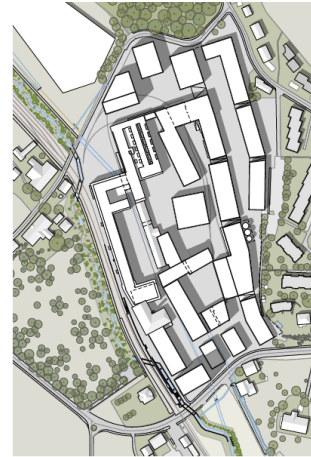
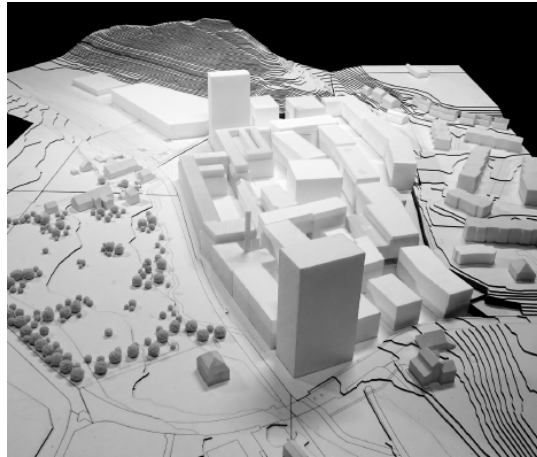
Variante 1



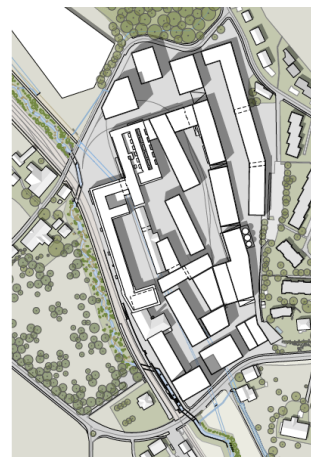
Variante 2



Variante 3



Variante 4



Weitere geprüfte Varianten finden sich in Anhang A.

5.1.3 Aufträge zur Weiterbearbeitung

Bernstrasse



Der Betrachtungsperimeter und das Modell müssen mit der Topographie im Bereich Bernstrasse mit dem Ortsteil Deisswil erweitert werden, damit die Grösse der das Areal abschliessenden Volumen besser beurteilt werden kann. Weiter muss geprüft werden, ob das Verwaltungsgebäude bleibt oder ersetzt wird.

Hangkante



Hangseitig soll definiert werden, ob die Grenze des Körpers auf der Innen- oder der Aussenseite liegen soll, ob der Hang als Scharnier oder als Kante ausgebildet werden soll und ob er zum unteren oder zum oberen Niveau gehört. Die beiden Ebenen «oben» (Bleiche-Quartier) und «unten» (Bernapark) sind klar zu definieren und deren Verknüpfung ist zu prüfen.

Schwandi



Die Hochhäuser auf Seite Schwandi sind zu hinterfragen (Hochhäuser ja/nein). Wenn ja, sind deren Lage, Ausbildung (ev. als Scharnier zum Areal Schwandi), Anzahl und Höhe sowie die Sichtbeziehungen zu prüfen und darzustellen.

Innere Verdichtung



Es soll geklärt werden, ob ein «Eingang» ins Areal nötig ist oder nicht, ebenso, ob es auf dem Areal einen Hauptplatz geben soll, bzw. wo ein öffentlicher Platz innerhalb des Areals liegen soll. Weiter ist der Umgang mit den Dachflächen hinsichtlich Begrünung, Spielflächen und Energiegewinnung zu definieren. Ausserdem soll untersucht werden, ob der Mühlebach weiterhin durch das Areal geführt werden kann.

Park

Die grossflächige Parkanlage ist zu hinterfragen. Es soll einerseits eine Reduktion des Parks auf den Bereich entlang der Worble und andererseits dessen Ersatz auf Land im Schwandi (Areal Bernapark) geprüft werden. Eine «Zapfenbildung» soll vermieden werden.

Rahmenbedingungen

Als Rahmenbedingungen sind die Gewässerräume (Riedlibach) und die Waldabstände (Hochhäuser) zu berücksichtigen. Die Anpassung des Hochhauskonzepts der RKBM ist bei Gebäuden ab einer Höhe von 30 m nötig.

5.2 Workshop 1

Workshop 1 fand am 6. Mai 2020 statt. Aufgrund der Covid 19-Schutzmassnahmen des BAG waren nur die Sachexpert*innen vor Ort, die weiteren Expert*innen nahmen per Videoschaltung teil. Fabienne Perret war verhindert. Philipp Müller und Michèle Müller nahmen als Gäste teil.

5.2.1 Themen

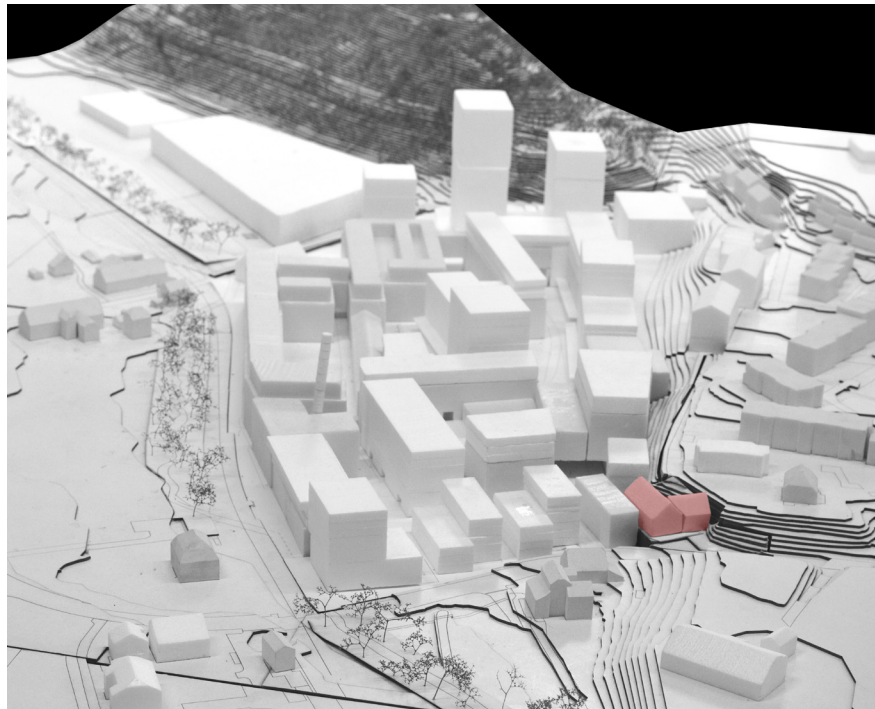
Das bereinigte Programm wurde verabschiedet.

Präsentiert werden die aufgrund der Aufträge aus dem Startworkshop weiter bearbeiteten Konzepte zum Städtebau/Freiraum und zur Mobilität mit weiteren Überlegungen zum Nutzungsmass. Weiter erfolgte ein Input zur Integration von Bewohner*innen und Beschäftigten in die Gemeinde.

5.2.2 Vorschläge und Varianten zum Städtebau

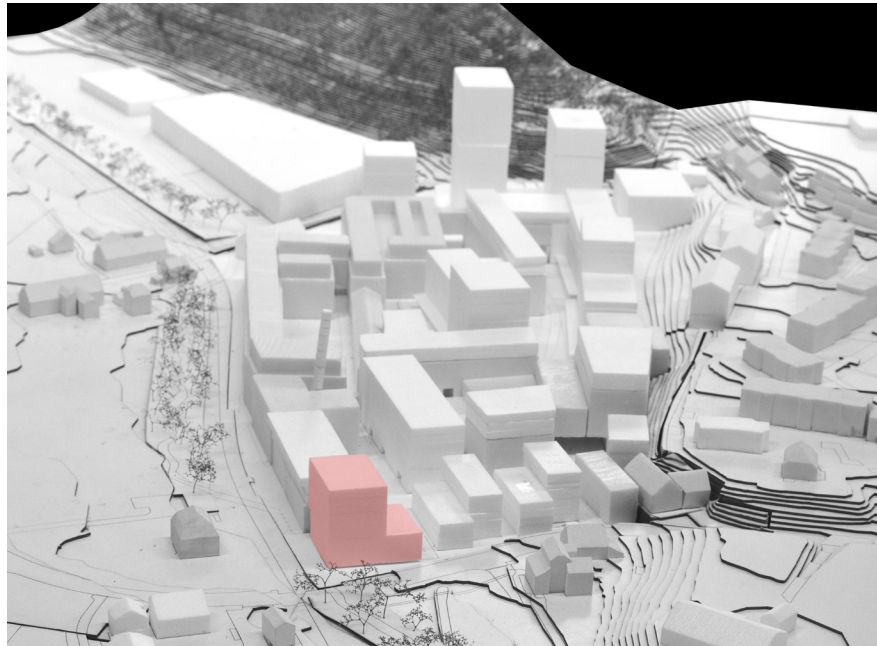
Bernstrasse «Ziegelhüsi»

- Erhalt Ziegelhüsi & Wohlfahrtsgebäude
- Erhalt der Identität
- Massstäblicher Abschluss zu Bleiche-Quartier und Mühle



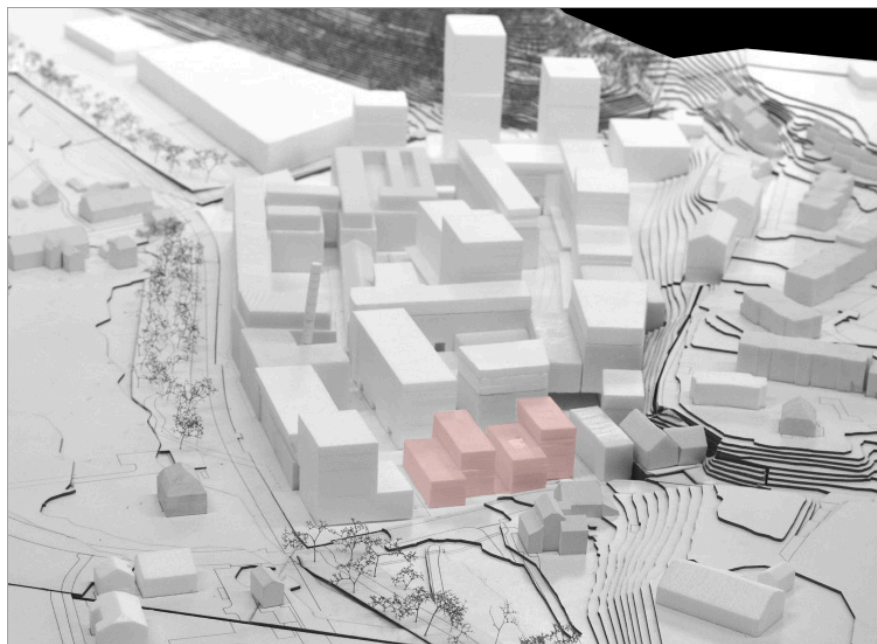
Bernstrasse «Verwaltungsgebäude»

- Massstäblicher Abschluss der Zeile
- Sockel übernimmt die Massstäblichkeit des Quartiers
- Neue Verbindung zum Bahnhof



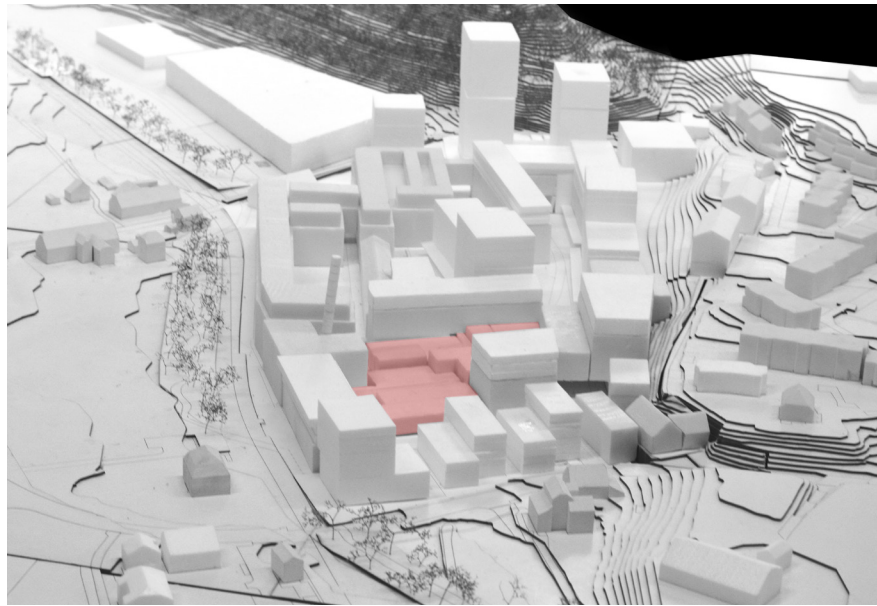
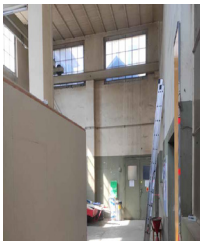
Bernstrasse «Entwicklung aus dem Areal»

- Ersatzneubau
- Staffelung der Strassenbebauung
- Neuer Eingang



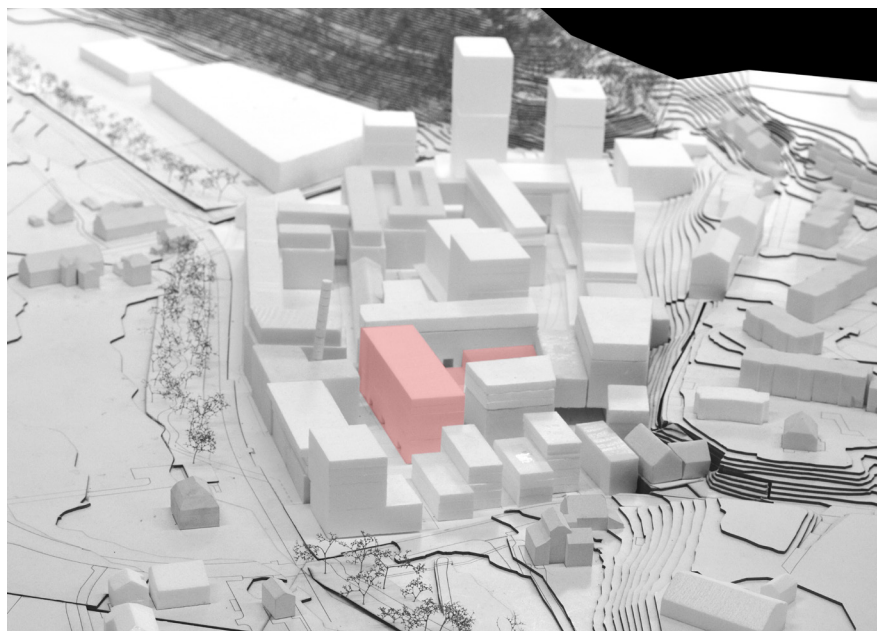
Bernstrasse «Innenraum Hallenstruktur – Zwischennutzung»

- Dichte Struktur
- Definitive Umnutzung schwierig
- Erhöhung der räumlichen Qualitäten durch verbessern der Belichtung
- Zwischennutzungen zulassen



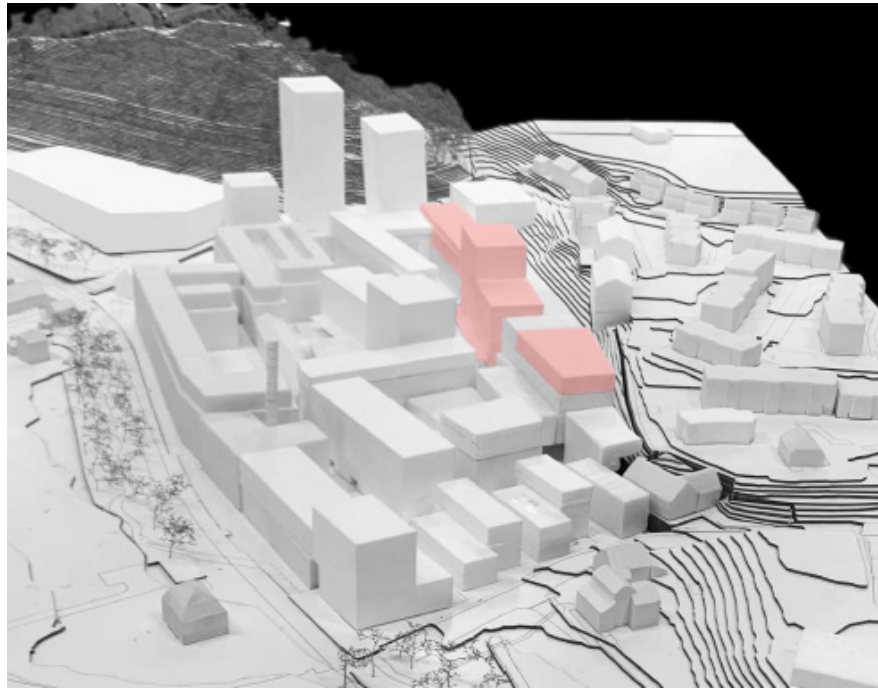
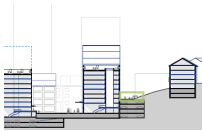
Bernstrasse «Innenraum Hallenstruktur – Umnutzung»

- Ergänzung durch Neubau als finaler Entwicklungsschritt
- Stärkung der Hauptachsen



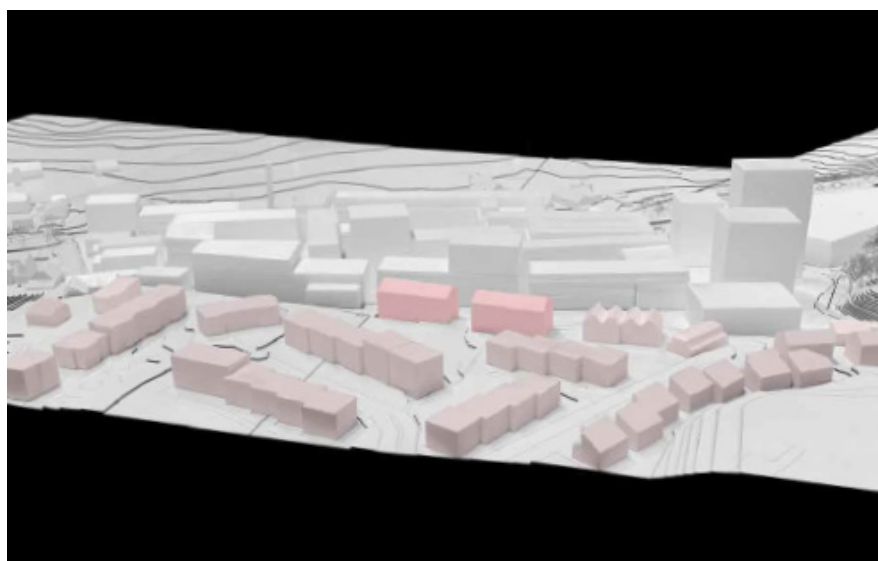
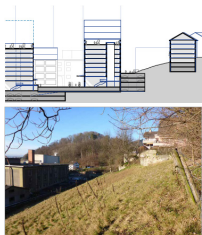
Hangkante «Bestehende Zeile»

- Verdichtung der bestehenden Zeile
- Auffüllen des Hangs mit Parking
- Schaffen eines Zwischenniveaus



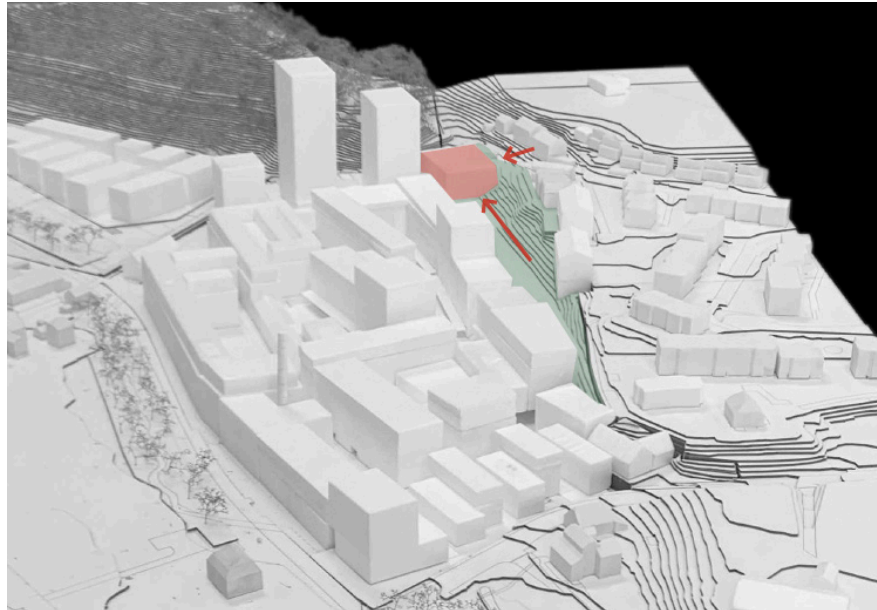
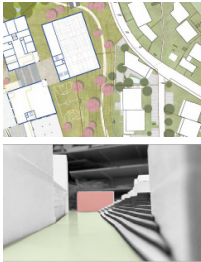
Hangkante «Neubauten Bleiche»

- Neubauten an Hangkante als weiterer Baustein des Bleichequartiers
- Bauten an Hangkante
- Areal bleibt weiterhin sichtbar



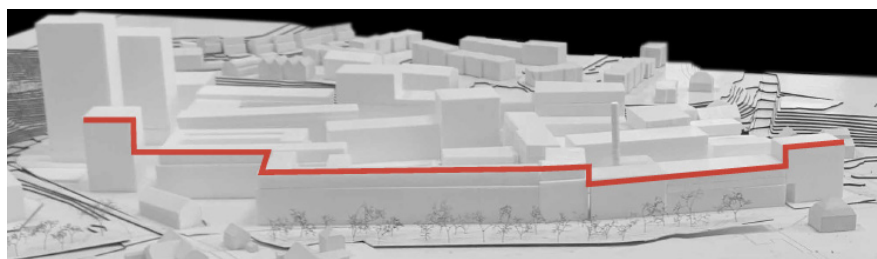
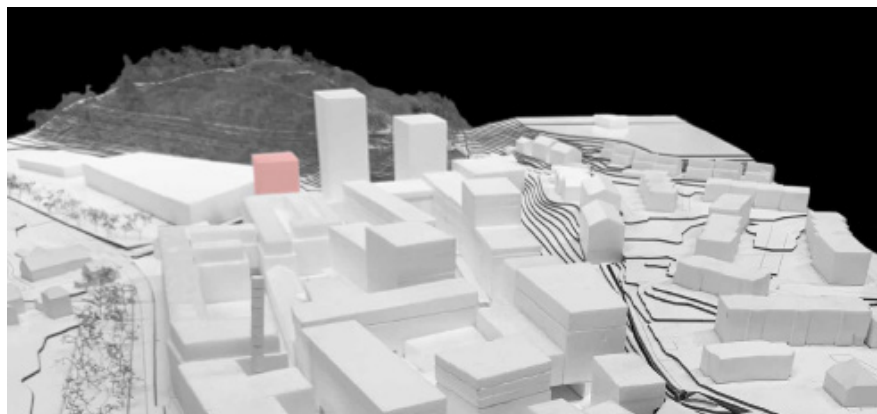
Hangkante «Schulhaus»

- Neues Schulhaus als nördlicher Abschluss
- Öffentliche Sportanlage



Schwandi «Hochhäuser»

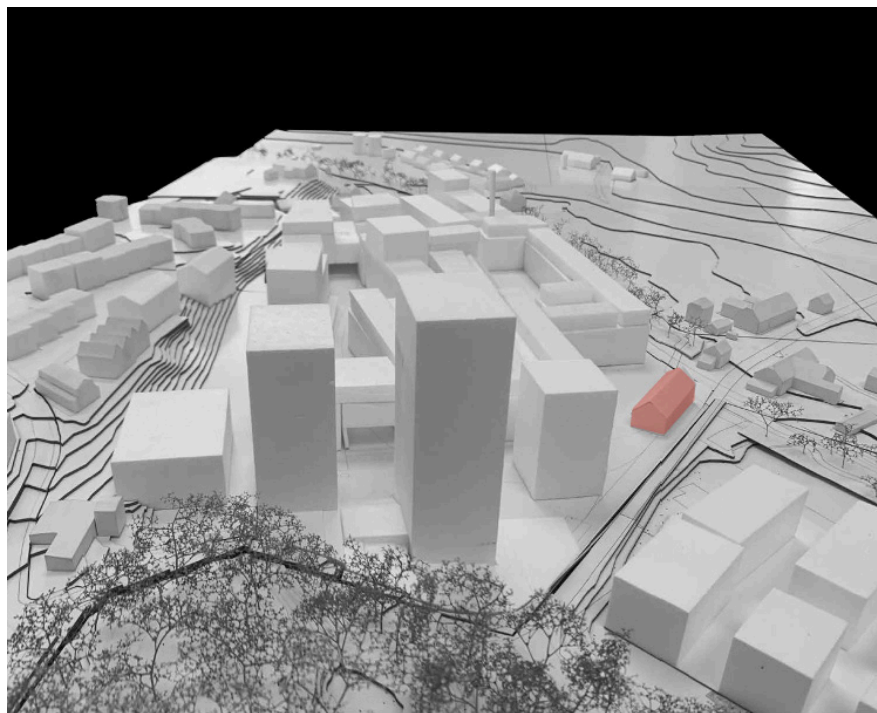
- Linearer Körper muss erhalten bleiben
- Hochhäuser können nur ausserhalb der «Stadtmauer» stehen
- Bezug zur Industriezeile, geringere Höhe
- Gegenstück zu Abschluss Bernstrasse
- Abschluss gegen Industriezone



Schwandi «Weiterführen der kleinteiligen Struktur»

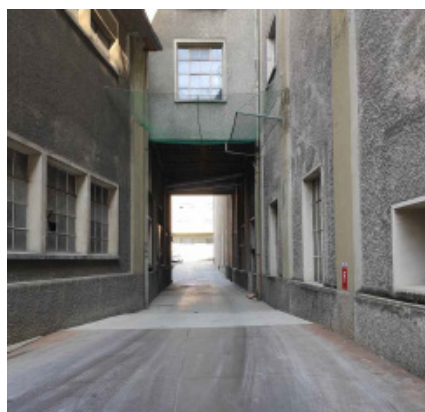
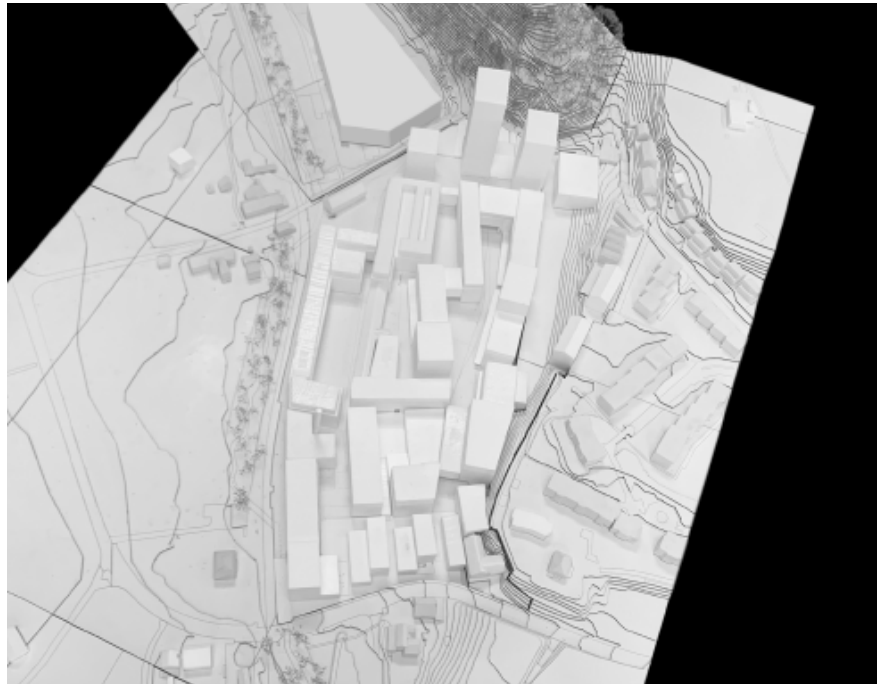


Schwandi «Offene Holzstruktur»



Innere Verdichtung

- Neubau im Hof
- Verbindung der zwei neuen Höfe durch Passage
- Wichtige Elemente: Wasser, Bahninfrastruktur, Eselwege, Materialien



5.2.3 Aufträge zur Weiterbearbeitung

Schwandi



Die Notwendigkeit der Hochhäuser auf Seite Schwandi ist zu begründen und deren Höhenabwicklung ist zu prüfen. Es werden Alternativvorschläge erwartet.

Innere Verdichtung



Die Innenräume sollen weiterentwickelt werden. Eine Figur im Zentrum soll geprüft werden.

Hangkante



Die Lage der Schule an der unteren Hangkante soll geprüft werden. Eine «Zapfenwirkung» soll vermieden werden.

Bernstrasse



Zum Übergang im Bereich Bernstrasse wurden keine Aufträge zur Weiterbearbeitung formuliert.

Freiräume

Die Freiräume sollen weitergedacht werden. Der Umgang mit Bäumen muss geklärt werden: Können die Bäume gepflanzt werden oder stehen sie in Kübeln? Zugunsten des Ambientes soll eine zufälliger Anordnung der Bäume gewählt werden.

Alter Bahnhof/
Arrivée

Beim alten Bahnhof Deisswil soll ein P+R ev. mit Mobilitäts-Hub geprüft werden. Es ist ein Empfangsort vorzusehen.

Gesamtrichtkonzept

Für die Diskussion mit der Gemeinde ist ein Gesamtrichtkonzept zu erarbeiten.

5.2.4 Zwischenbesprechung

Im Rahmen der Weiterbearbeitung fand am 14. Mai 2020 eine Zwischenbesprechung mit V. Lampugnani, H. Brügger, T. Weber und Ch. Schläppi statt. Thema war insbesondere der Umgang mit dem Hang und dessen Übergang in die Ebene.

5.3 Workshop 2

Workshop 2 fand am 2. Juli 2020 statt. Vittorio Magnago Lampugnani nahm per Videoschaltung teil. Michèle Müller nahmen als Gast teil.

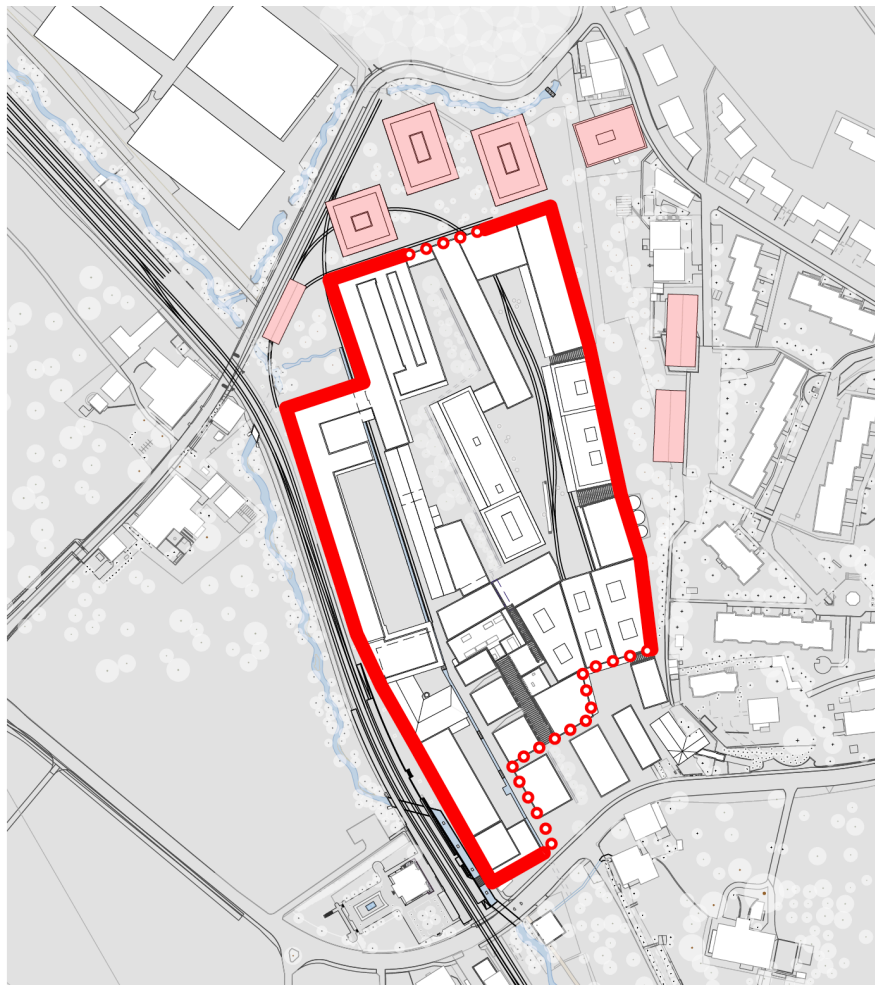
5.3.1 Themen

Präsentiert werden die aufgrund der Aufträge aus Workshop 1 weiter bearbeiteten Konzepte zum Städtebau/Freiraum und zur Art und zum Mass der Nutzung sowie zur Mobilität. Ausserdem wird ein Vorschlag für die planungsrechtliche Umsetzung diskutiert.

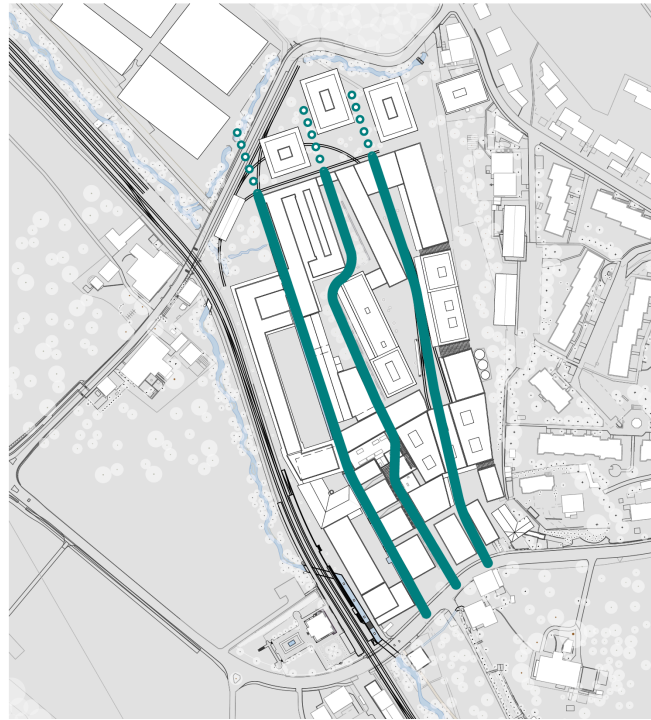
5.3.2 Vorschlag zum Städtebau

Historische Entwicklung der Fabrik

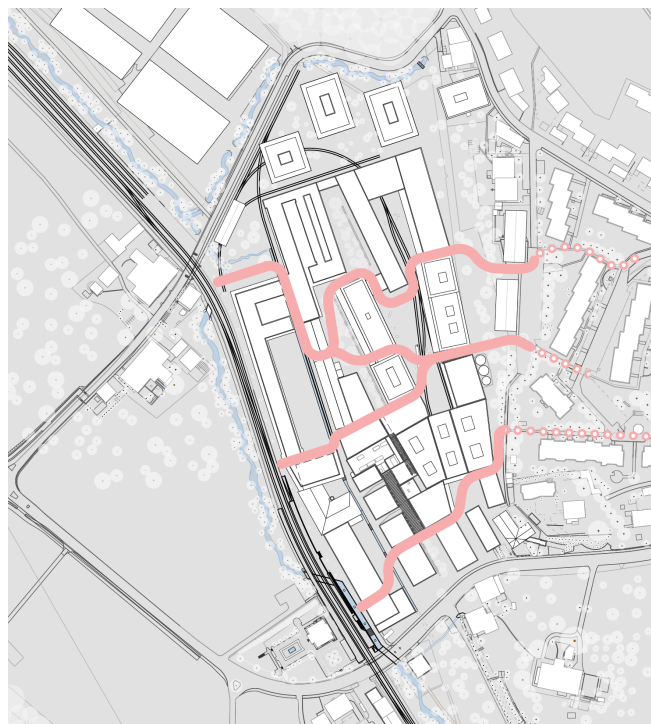
- Industrieareal als zweckgebundener, isolierter Raum
- Minimale Interaktion mit umliegenden Quartieren
- «Mittelalterliche Kernstadt»
- Industriezeilen als «Stadtmauer»
- «Stadtmauer» muss sichtbar bleiben



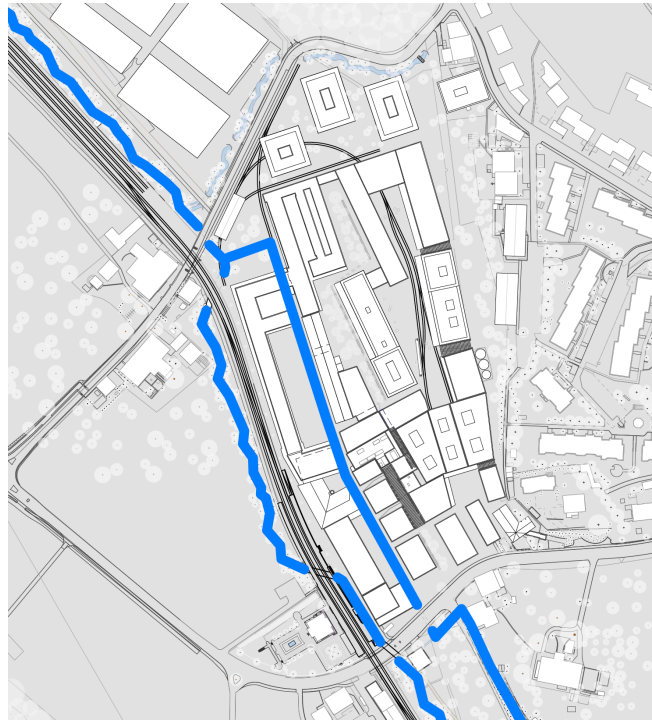
Konzept Interne Längsverbindungen



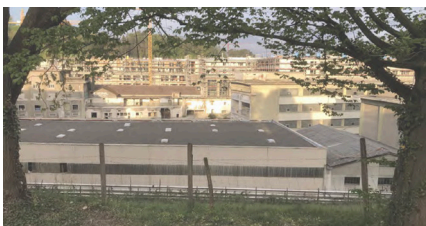
Konzept Interne Querverbindungen und «Eselwege»



Konzept Wasser



Panoramaweg Hangkante



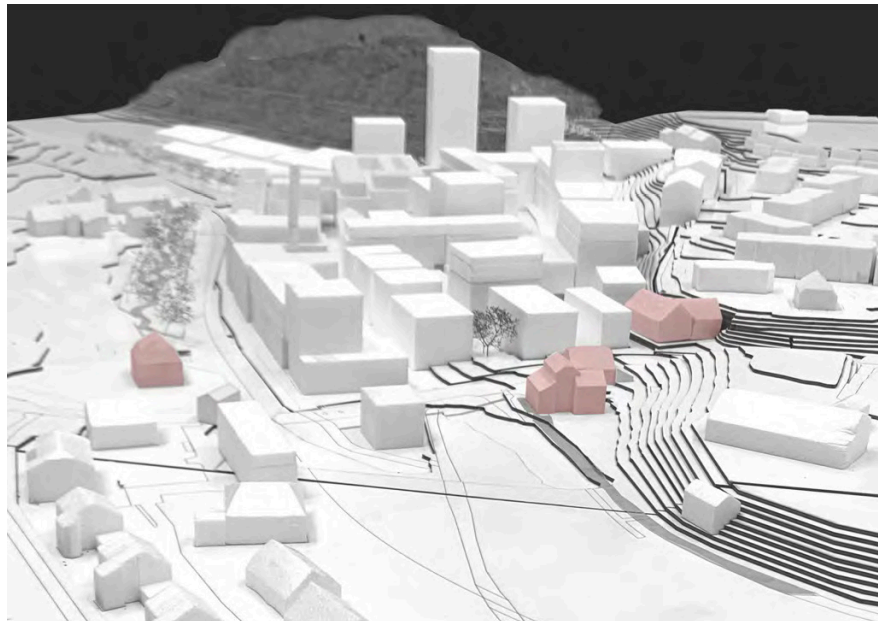
Vernetzung und hierarchisierte Themenwege

- Wasserweg Worble
- Panoramaweg entlang der Hangkante
- Interne Längsverbindungen
- Interne Querverbindungen und Eselwege
- Quartier der kurzen Wege



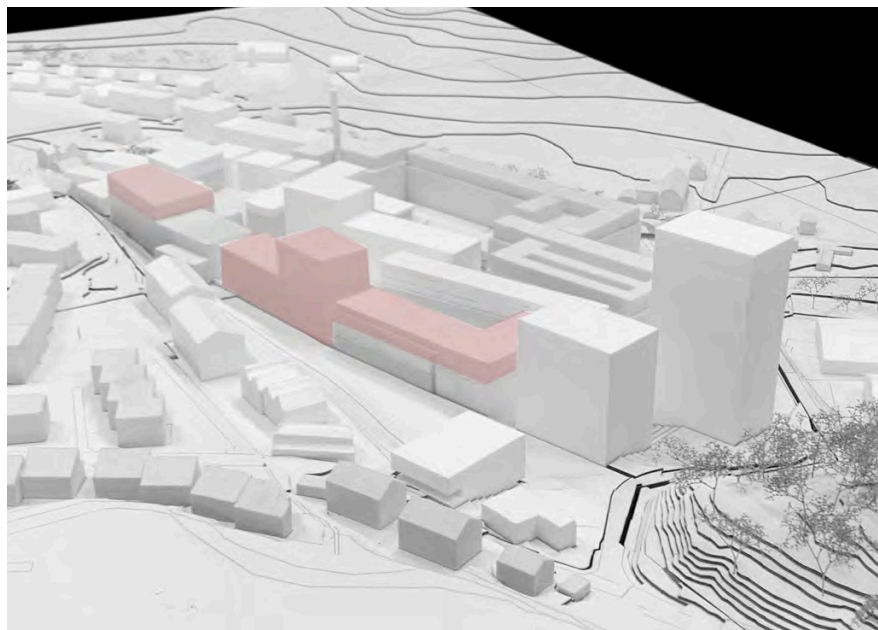
Bernstrasse – Identität und Übergang

- Erhalt Ziegelhüsi & Wohlfahrtsgebäude
- Erhalt der Identität
- Massstäblicher Abschluss zu Bleiche-Quartier und Mühle
- Abschluss der Zeile



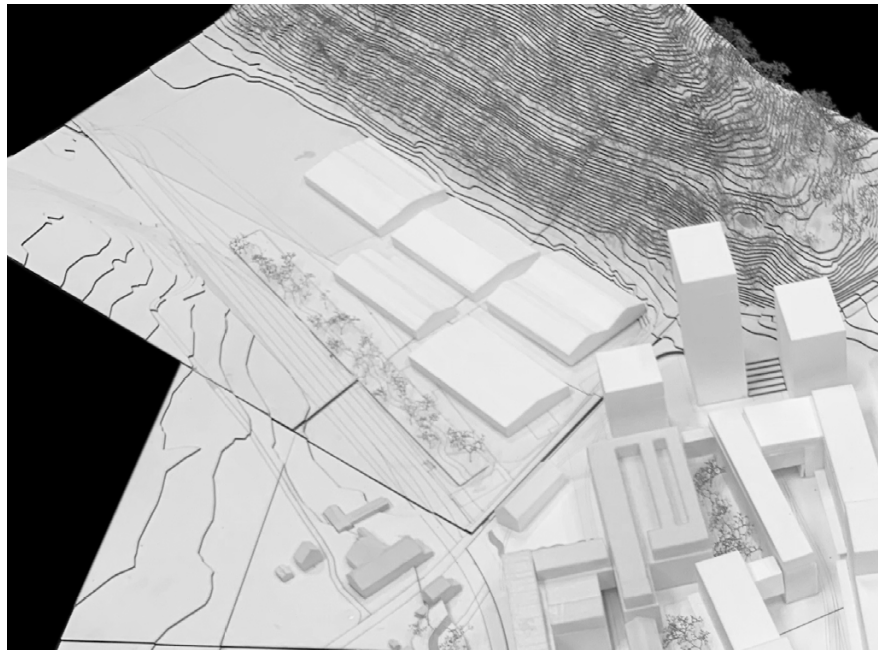
Hangkante

- Verdichtung, der bestehenden Zeile
- Auffüllen des Hangs mit Parking
- Schaffen eines Zwischenniveaus



Schwandi – Industrieraum

- UeO 2019
- Umsetzung wahrscheinlich



Innere Verdichtung

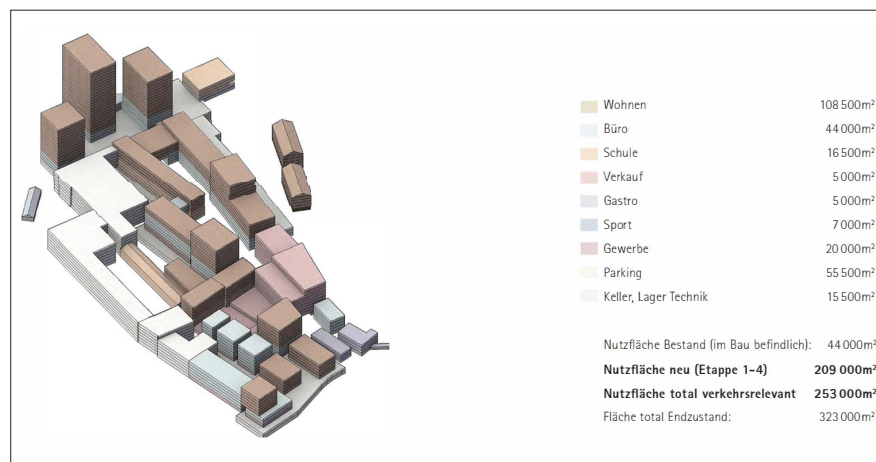
- Wasser als «wichtiges» Element



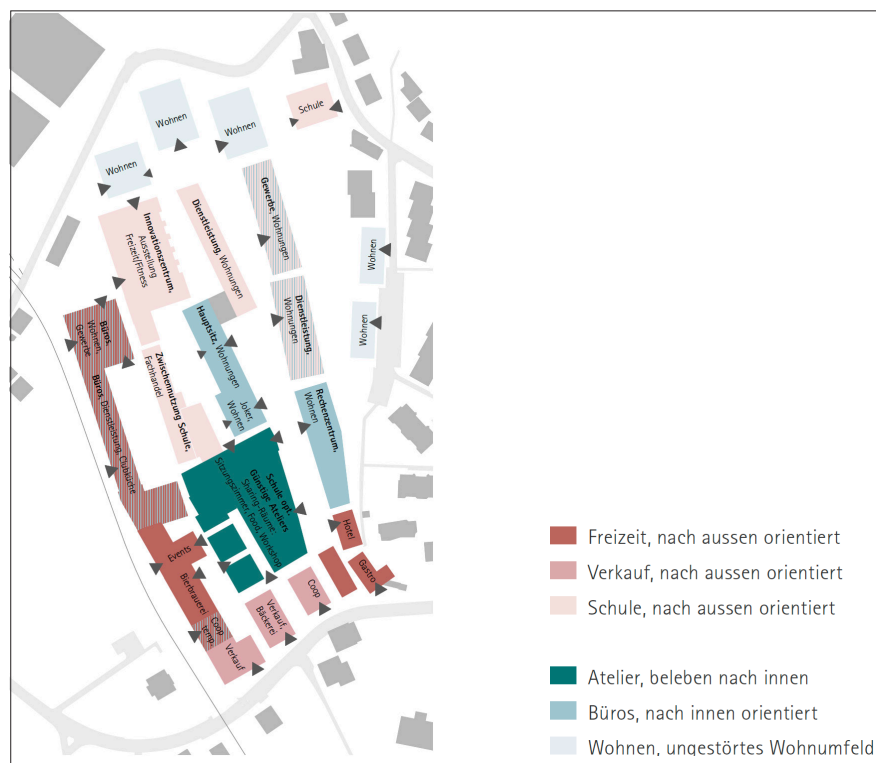
5.3.3 Vorschlag Nutzung

Maximale Nutzung – Vision

Der kulturhistorisch und architektonisch wertvolle Charakter des Areal 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.



Schlüsselnutzungen



Nutzung der Aussenräume

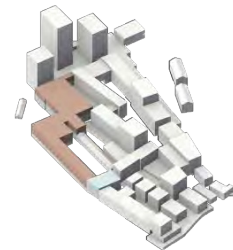


5.3.4 Etappierung

Etappe 0 bis 2021 Pioniere kommen an und entwickeln den «Brand» Bernapark

Freiraum

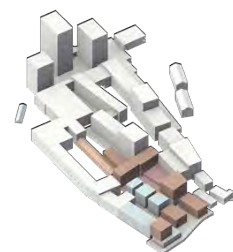
- Eventhöfe temporär



Etappe 1 bis 2025 Gewerbeschule und gute Versorgung prägen das Entrée

Freiraum

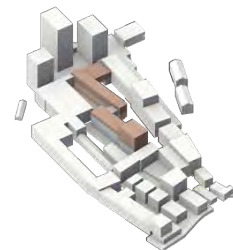
- Haupt-Eventhof
- Treffpunkt Innovationszentrum
- Ankunftsplatz
- Biergarten
- Verkaufsauslagen
- Eventhof temporär



Etappe 2 bis 2027 Hochwertige Wohnungen mit Industriecharme und ein Hauptsitz etablieren den Bernapark

Freiraum

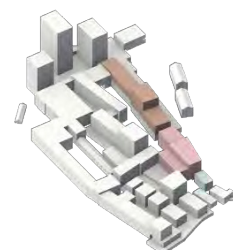
- Aufenthaltshöfe
- Spielhof temporär



Etappe 3 bis 2030 Weitere grössere Unternehmen ziehen nach

Freiraum

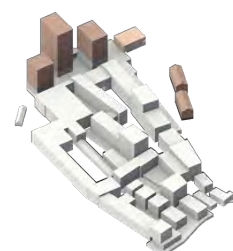
- Spielhof
- Entrée Hauptsitz



Etappe 4 bis 2033 Ein komplementäres Wohnungsangebot komplettiert den Mikrokosmos

Freiraum

- Wohnhof
- Gärten



5.3.5 Fazit

Schwandi



Die Hochhäuser auf Seite Schwandi werden in der vorgeschlagenen Höhe als möglich errichtet.

Innere Verdichtung



Die Meinungen, ob ein Zentralgebäude nötig ist oder nicht, sind geteilt. Die Transformation des Bestands wird sehr begrüsst.

Hangkante



Das Freihalten des Hangs wird begrüsst. Die Lage der Schule an der unteren Hangkante ist jetzt stimmig.

Bernstrasse



Der Übergang im Bereich Bernstrasse wurde bereits in Workshop 1 formuliert. Keine weiteren Bemerkungen.

Freiräume

Anordnung und Ausgestaltung der Freiräume sind stimmig. In der Umgebung der Hochhäuser sollen keine Wiesen vorgesehen werden. Der Umgang mit dem Wasser wird begrüsst. Die Ambiance ist sehr gelungen.

5.3.6 Noch zu prüfende Aspekte

Ver- und Entsorgung

Es ist zu klären, ob die Bereiche/Raumbedürfnisse für Ver- und Entsorgung vorhanden sind.

Spielflächen

Es ist zu prüfen, ob die Anforderungen an Spielflächen erfüllt sind.

Riedlibach

Der Riedlibach liegt auf der Parzelle eines anderen Grundeigentümers. Dieser muss die Last übernehmen. Diesbezüglich ist eine Klärung nötig bzw. es ist eine Lösung ohne Verlegung aufzuzeigen.

Schwandiweg

Die Strassenabstände auf Seite Schwandi sind hinsichtlich der unterirdischen technischen Anlagen zu prüfen.

Öffentlicher Verkehr

- Es ist zu prüfen, ob die Buswendeschleife am geforderten Ort denkbar ist.
- Eine weitere Querung der Bahnlinie (Barriere Bahn) ist zu prüfen.

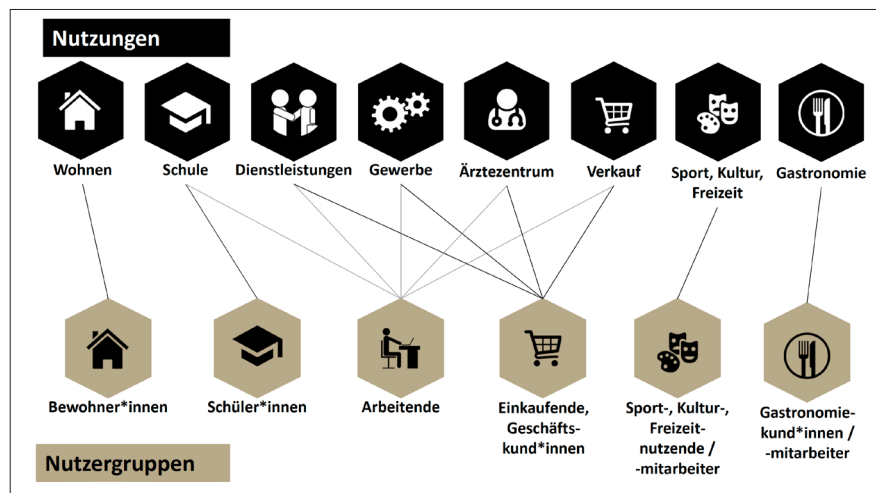
5.4 1. Workshop Verkehr

Der 1. Workshop zum Thema Verkehr fand am 5. Juni 2020 statt. Bettina Heiniger konnte am Workshop nicht teilnehmen.

5.4.1 Themen

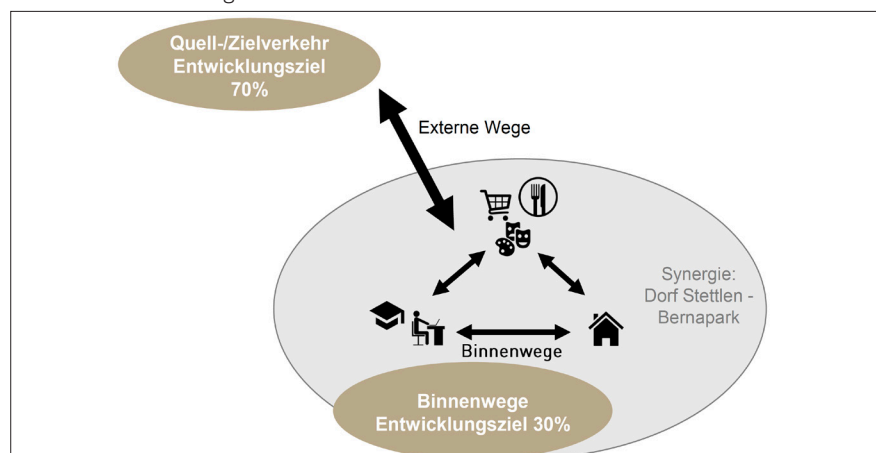
Die Vision Bernapark aus Sicht der Nutzer/Betreiber wird vorgestellt. Die Überlegungen zum Verkehr (Rahmenkonzept Mobilität in Form von 3 Szenarien) werden präsentiert und diskutiert. Die Überlegungen finden sich in Anhang B.

Nutzungen/
Nutzergruppen

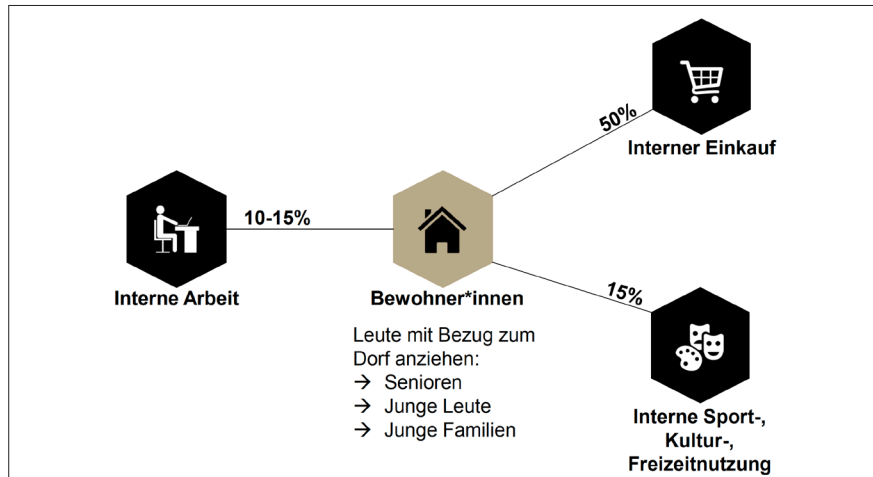


Mobilitätsnachfrage

Ziel Anteil Binnenwege



Verteilung Binnenwege



5.4.2 Aufträge zur Weiterbearbeitung

Motorisierter Individualverkehr MIV	Der MIV soll generell tief bleiben, nicht nur in der Abendspitzenstunde. Der MIV-Binnenverkehr zwischen dem Bernapark und dem Dorf Stettlen soll miteinbezogen werden. Schleichverkehr über das Bleiche-Quartier ist mit flankierenden Massnahmen zu unterbinden, dabei ist ein kleinräumiger Betrachtungsperimeter anzuwenden.
Etappierung	Mit der Etappierung muss Verlässlichkeit und eine gute Durchsetzbarkeit der Massnahmen erreicht werden. Das Konzept kann z.B. analog Wankdorf aufgebaut werden, dort muss jedes Teilgebiet eine Verlässlichkeit erhalten, damit es sich entwickeln kann.
Controlling/Monitoring	Ein zuverlässiges Controlling/Monitoring wird wichtig sein. Zuständigkeit und Durchsetzbarkeit von Weisungen aus dem Controlling sind zu klären.
Parkplätze	Es ist ein Parzplatzbewirtschaftungskonzept zu erstellen, welches auf die unerwünschte Verkehrsentwicklung zielt. Die Bedeutung der Anzahl und der Art der Parkplätze ist aufzuzeigen.
Öffentlicher Verkehr	Für eine allfällige neue Buslinie sollen nachvollziehbare Überlegungen zu den zukünftigen Nutzern gemacht werden.

5.5 2. Workshop Verkehr

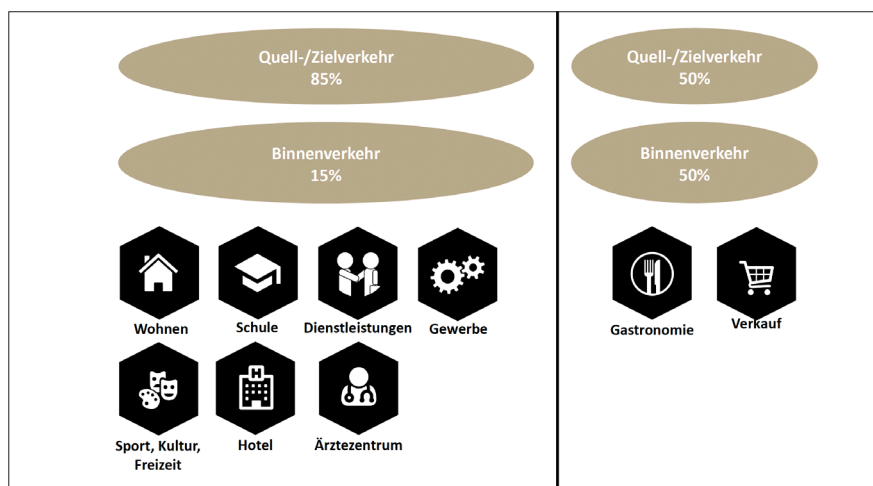
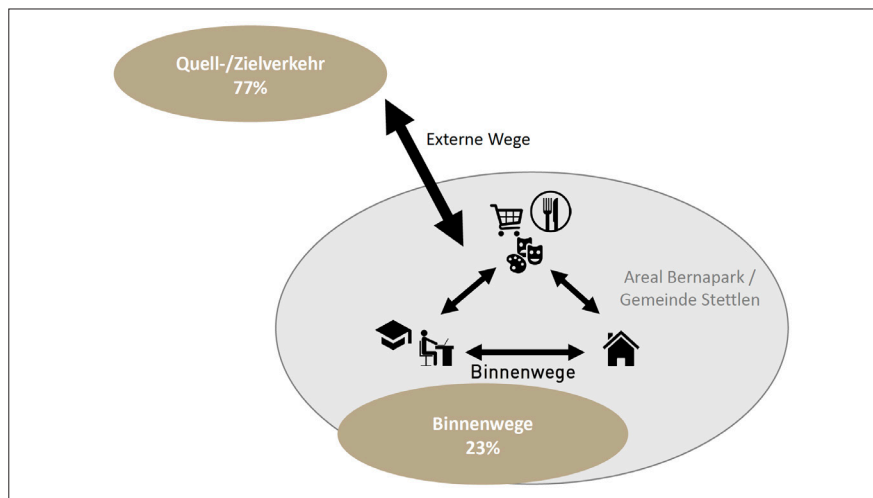
Der 2. Workshop zum Thema Verkehr fand am 18. August 2020 statt. Bettina Heiniger und Martin Moser konnten am Workshop nur zeitweise teilnehmen, Thomas Schmid musste kurzfristig absagen.

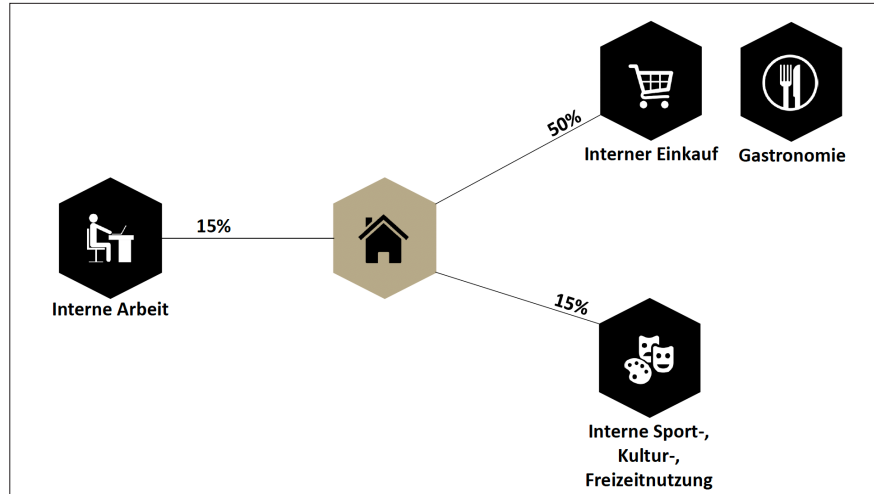
5.5.1 Themen

Die aufgrund des veränderten Nutzungsmasses angepassten Überlegungen/Berechnungen zum Verkehr (Rahmenkonzept Mobilität in Form von 3 Szenarien) wurden präsentiert und diskutiert. Die Konzepte zum Gesamtverkehr, zum motorisierten Individualverkehr, zum öffentlichen Verkehr und zum Fuss- und Veloverkehr finden sich in Anhang B.

Die Sitzungsziele – Klärung der Abstimmung Etappierung/Verkehr, Beurteilung der Umsetzbarkeit der Massnahmen als möglich und als erfüllt betrachtete Anforderungen von Buswendeschlaufe und Ver-/Entsorgung – konnten aufgrund des Fehlens von Thomas Schmid (TBA) nicht abschliessend erreicht werden.

Gesamtverkehr





5.5.2 Aufträge zur Ergänzung

Die infolge Abwesenheit von Thomas Schmid nicht erfolgte Abstimmung mit dem Kantonalen Tiefbauamt muss nachgeholt werden. Weiter sind folgende Ergänzungen im Rahmenkonzept Mobilität vorzunehmen:

Motorisierter Individualverkehr MIV	<ul style="list-style-type: none">– Es soll eine Aussage ergänzt werden, wie eine Verkehrszunahme Richtung Stettlen verhindert werden kann.– Es soll aufgezeigt werden, welche Nutzer in welche Richtung fahren (Eine Modalsplit-Betrachtung je Korridor/Richtung für MIV und Velo). Spitzenglättung: Wer fährt in der Abendspitzenstunde (ASP) Richtung Wankdorf? Wie kann deren Verhalten beeinflusst werden?– Folie 30: Die Erschliessung der Einstellhalle soll eingezeichnet werden.– Die Abbildung der Parkierungsfläche soll ev. angepasst werden.
Öffentlicher Verkehr	Die Defiziträume der Erreichbarkeit sollen aufgezeigt werden – Begründung einer neuen Buslinie bis Deisswil.
Veloverkehr	Die Linienführung der Veloroute ist zu bereinigen.
Controlling	Das Konzept soll in Bezug auf eine etappierte Umsetzung des Nutzungs- und städtebaulichen Konzeptes mit bspw. mehreren UeO angedacht werden. Dazu sollen im Rahmenkonzept bis zur Schlusspräsentation Angaben gemacht werden.

5.6 Nachbesprechung zum 2. Workshop Verkehr

Infolge Abwesenheit von Thomas Schmid am 2. Workshop Verkehr fand am 14. Oktober 2020 eine kurze Nachbesprechung statt mit dem Ziel, insbesondere beim motorisierten Individualverkehr ein Commitment über das dem Bernapark zugestandene Fahrtenkontingent (Ausfahrten Schwandweg in der Abendspitzenstunde Richtung Bern) zu erreichen.

Ergebnis der Besprechung

- Die Anzahl von 115 Fahrten auf dem Querschnitt der Umfahrungsstrasse in der Abenspitzenstunde wird von Thomas Schmid bestätigt.
- Die Berechnungen werden insgesamt als zu wenig nachvollziehbar betrachtet.

Pendenz nach Abschluss des Gutachter-Verfahrens

Die Berechnungen werden detaillierter dargestellt und raschestmöglich eine nochmalige Plausibilisierung der Annahmen und Kennwerte mit dem Kanton (TBA OIK II) und der RKBM vorgenommen. Falls noch Änderungen erforderlich sind, muss das Rahmenkonzept Mobilität entsprechend angepasst werden.

6. Gesamtrichtkonzept

Das Gesamtrichtkonzept ist im Bericht «Vision – Bernapark Deisswil» vom 13. Oktober 2020 umfassend erläutert. An dieser Stelle sind die Modellfotos zur Umsetzung sowie die Pläne zu den Etappen mit den Erläuterungen dargestellt.

6.1 Rahmenkonzept Städtebau

6.1.1 Modellfotos



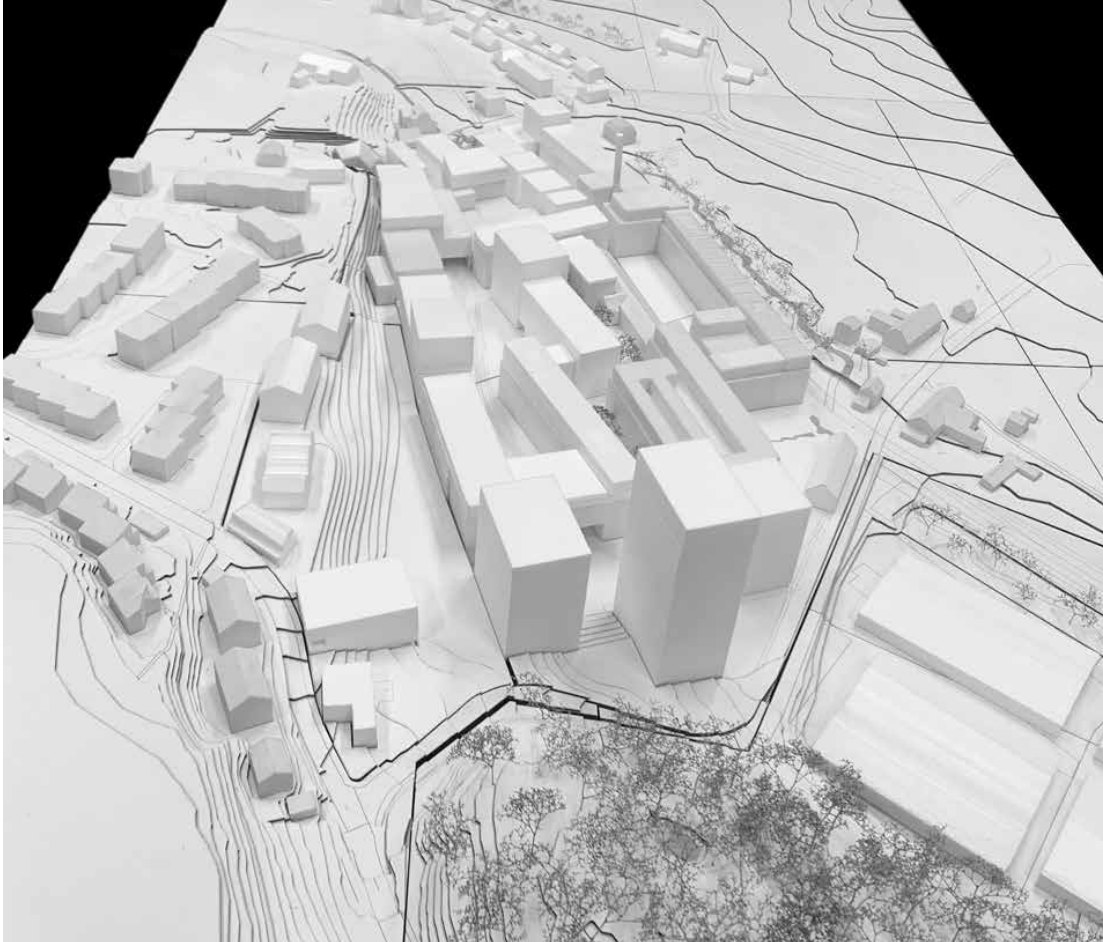
Die 260 Meter lange prägende Frontfassade der Papierfabrik ist das Gesicht des Areals nach aussen. Auf Seiten der Bernstrasse schliesst ein höheres Gebäude die Front ab. Es ist der Auftakt der Höhenentwicklung, welche über die beiden Aufstockungen im Zentrum ihren Abschluss in den drei höheren Gebäuden 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 Zieglenhüsi 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.



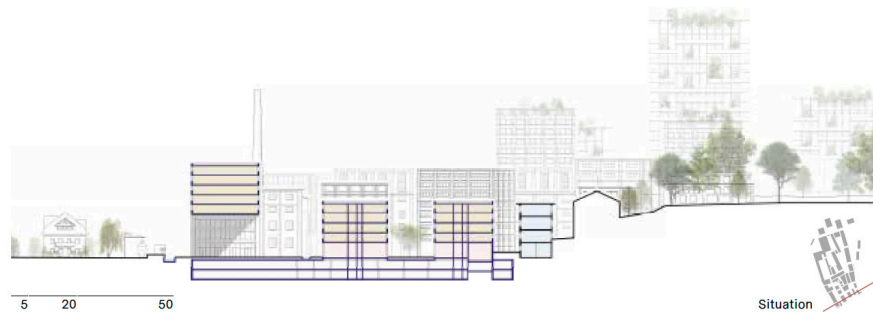
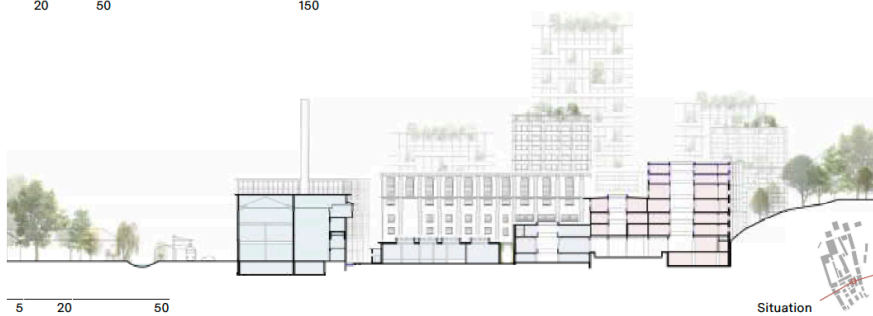
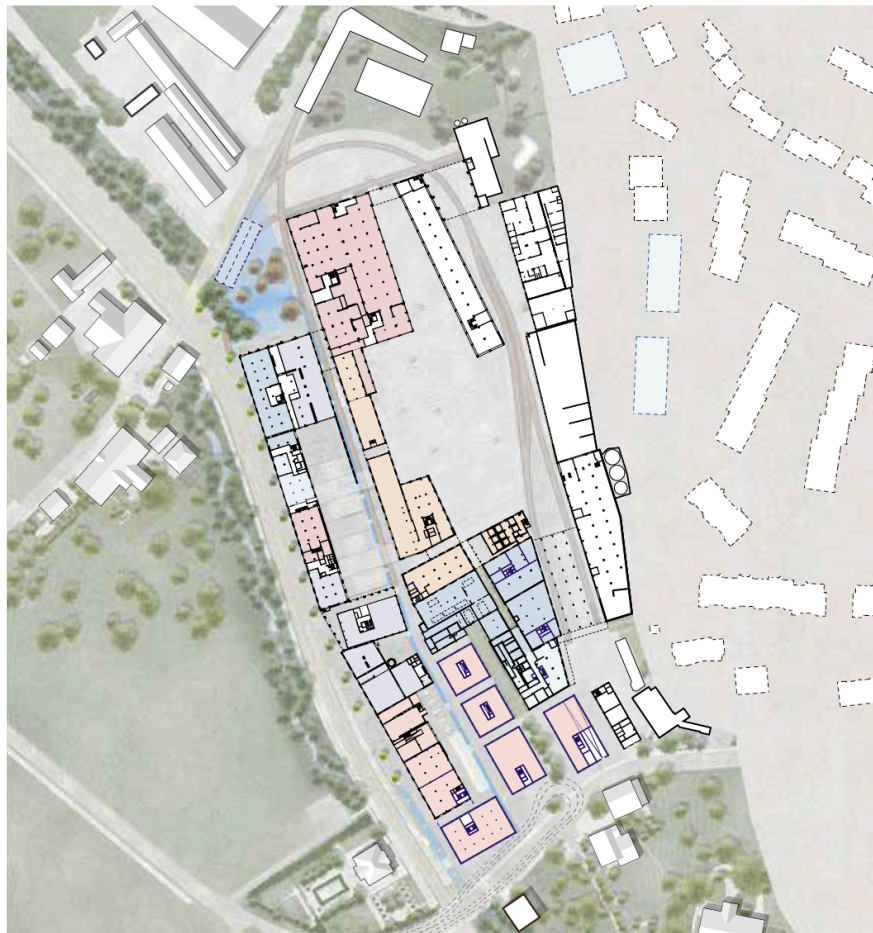
Der Hang an der Ostseite des Areals wird weitgehend freigehalten und nicht überbaut. Zwei Langhäuser auf der Hangkante formulieren den Quartierabschluss. Die Setzung der Hochhäuser berücksichtigt die drei Längsachsen, die sich durch das Areal ziehen, dahingehend, dass der Sichtbezug zum bewaldeten Hügel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

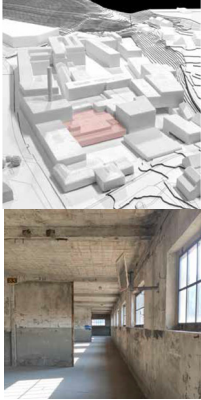
Vision

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.

6.1.2 Etappen

Etappe 1





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 wird der erhaltenswürdige Bestand instandgestellt und aufgewertet.

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 Industrieareal Schwandi ausgedolt und so zum räumlich prägenden Element.

Im Norden der Fabrik, zwischen Weiler und Industrieareal 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.

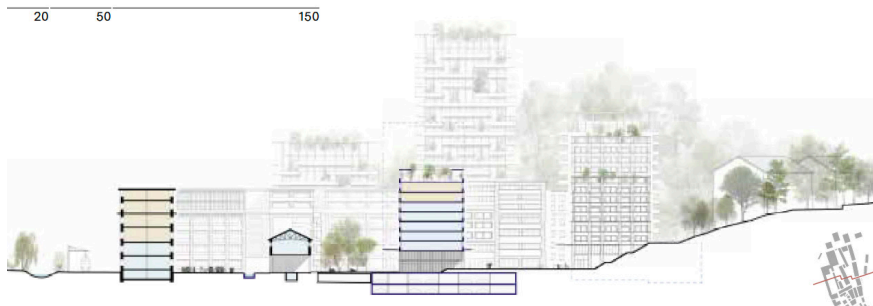
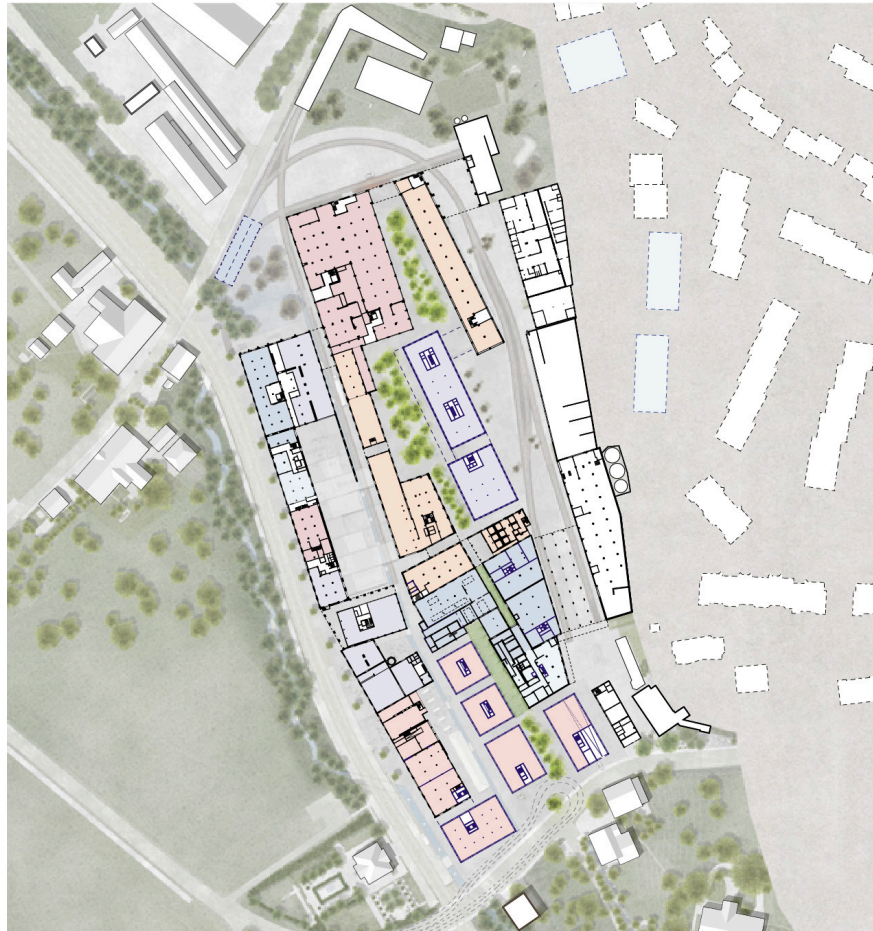
An der Bernstrasse befinden sich die letzten ursprünglichen Gebäude. Sie sollen soweit möglich in ihrem Charakter erhalten bleiben.

Ziel des Konzeptes 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.

Etappe 2



Im Herzen des Areals wird die bestehende Substanz um einen Neubau ergänzt. 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 das Quartier der kurzen Wege erst möglich machen.



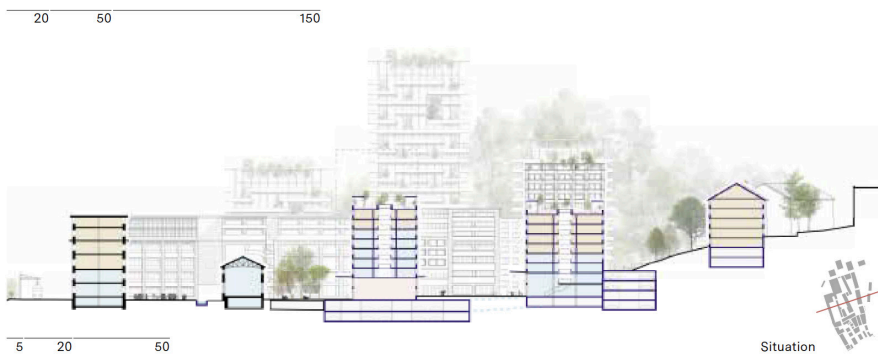
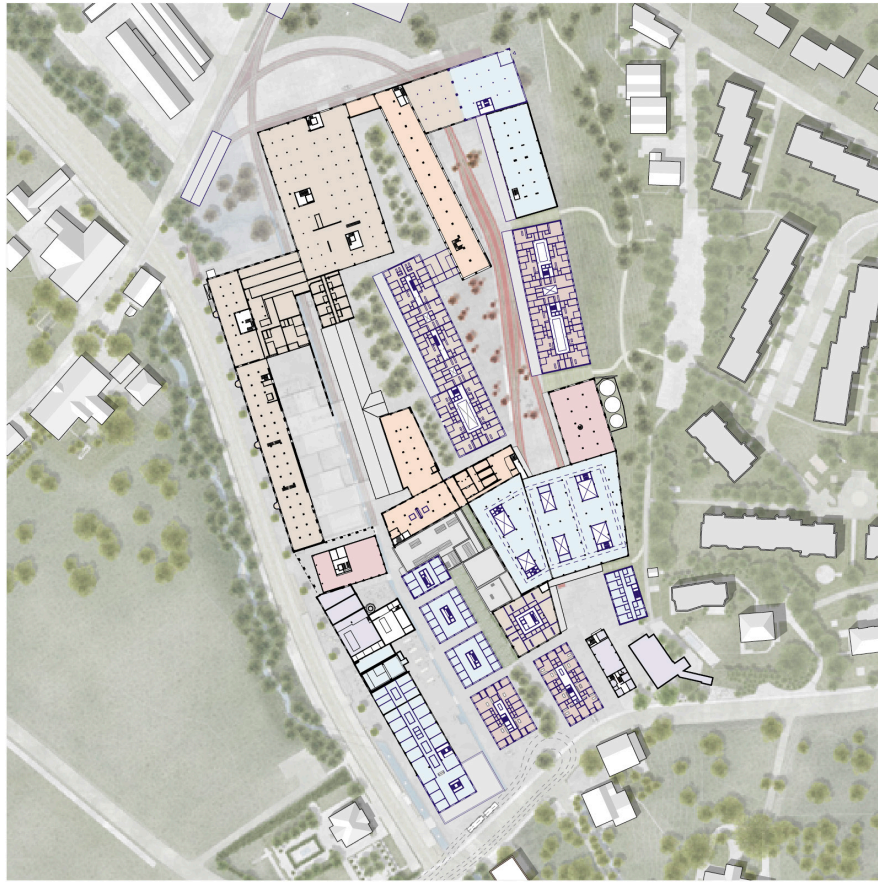
Im Laufe der Zeit wurde die zentrale Längsachse durch die veränderten Produktionsbedingungen stark verändert, neue Produktionsanlagen und Lagerhäuser wurden fortlaufend erstellt. Mit dem Verkauf der zwei grössten Maschinen im Jahr 2010 und dem damit verbundenen Rückbau der dazugehörigen Hallen ist in 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 Bestandesbauten 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.

Etappe 3



Die heute noch vorhandenen Bahngleise für die interne Spedition sollen erhalten werden – es ist denkbar, dass sie mit einer neuen Funktion belegt werden, beispielsweise mit einer mobilen Bühne oder einem Speisewagon, als zusätzliche Nutzung und Belebung der Aussenräume.



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.



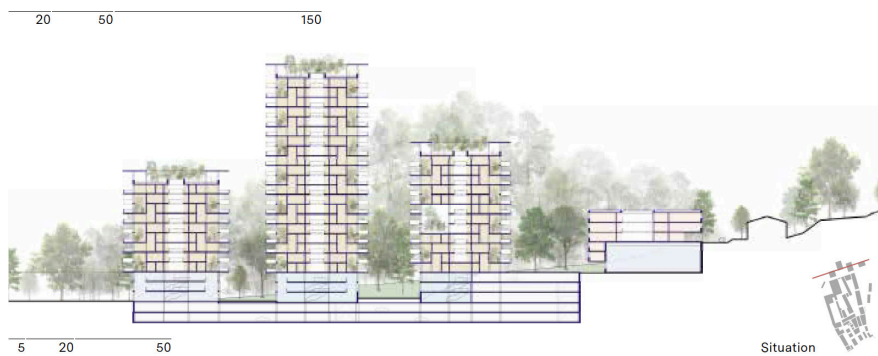
Die Eisenbahnachse war der letzte Schritt in der industriellen Entwicklung der Kartonfabrik Deisswil, deren Gelände auch heute noch von den Laderampen, Bahngleisen und ausladenden Vordächern geprägt wird. Der Ort verfügt über eine einzigartige industrielle Atmosphäre, welche auch zukünftig ablesbar bleiben 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.

Etappe 4



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.



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 Topographie und der Riedlibach bilden den Abschluss des bebauten Gebietes. Die 3 Türme beherbergen Wohnungen und wohnungsbezogene Dienstleistungen. Die Wohnungen sind mit grosszügigen überhöhten 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.

6.2 Rahmenkonzept Mobilität

An dieser Stelle ist eine Zusammenfassung des Rahmenkonzepts Mobilität, Stand 18. Oktober 2020 detailliert wiedergegeben.

Die geplante Entwicklung Bernapark generiert wesentliche Mobilitätsbedürfnisse. Diese sollen optimal und 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 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 effizient 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 werden Voraussetzungen geschaffen, um kurze Wege auf dem Areal und zwischen Gemeinde und Areal (Binnenwege) 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 sowie 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.

Aufgabe Rahmenkonzept Mobilität

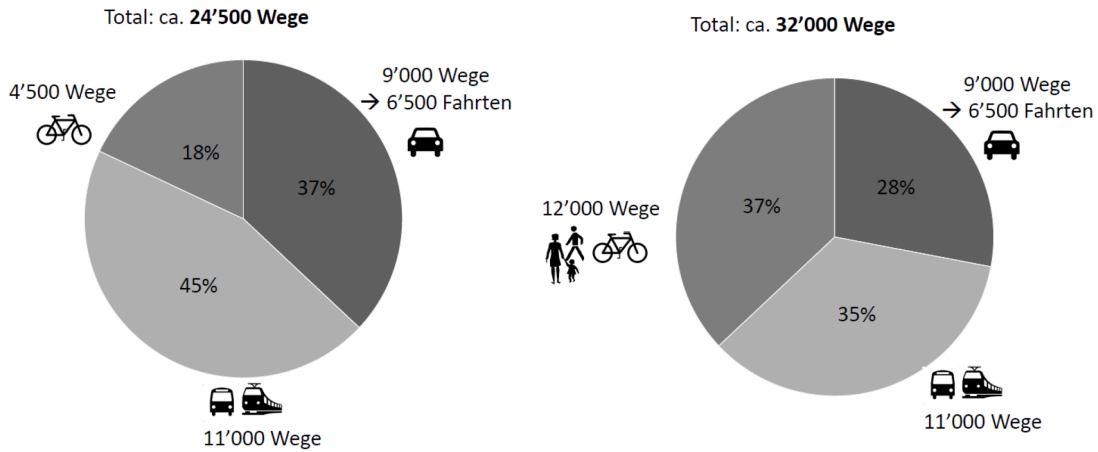
Das Rahmenkonzept Mobilität Bernapark ist als (Rahmen-)Konzept zu verstehen, welches die aus heutiger Sicht absehbaren Entwicklungsetappen und die längerfristige Gesamtentwicklung einbezieht. Im Rahmen der etappierten Arealentwicklung ist das Rahmenkonzept für die einzelnen Etappen zu konkretisieren und unter Einbezug der tatsächlichen Entwicklung und neuer Erkenntnisse zu aktualisieren. Dies erfordert einen dynamischen und partnerschaftlichen Prozess in enger Zusammenarbeit zwischen Bernapark und Gemeinde, Region und Kanton. Ein periodisches Monitoring und Controlling ist dabei wichtig.

Gesamtverkehr

Für die längerfristig geplante Vollnutzung des Areals wird eine Mobilitätsnachfrage von ca. 32'000 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. 23 % oder rund 7'500 Personenwege/Tag geschätzt. Diese Binnenwege sollen überwiegend zu Fuss und mit dem Velo zurückgelegt werden.

Für die externen Wege (ca. 24'500 Personenwege/Tag, Ziel-/Quellverkehr) zwischen Areal, der Stadt und der Region sowie überregional werden je nach Zielgruppe 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 anvisierte Zielgruppe differenziert. Aus diesen Überlegungen resultieren die folgenden Ziel-Modalsplits, bezogen auf die externen Wege sowie für die Gesamtheit der Wege:

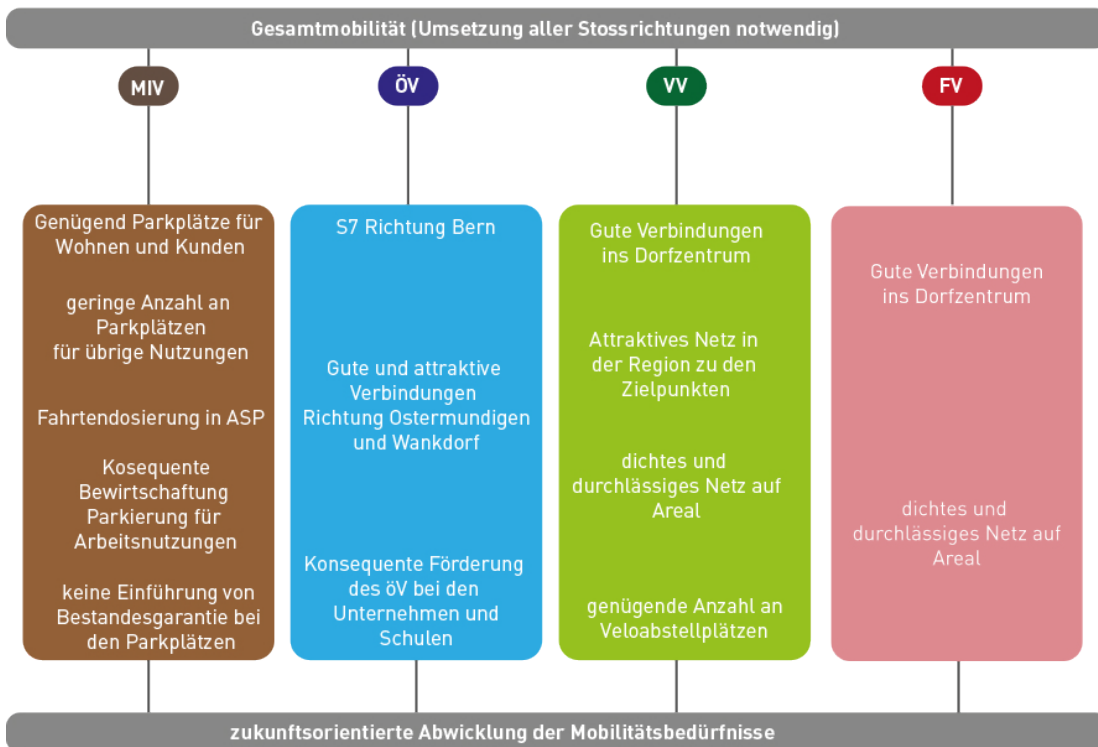


Ziel-Modalsplit externe Wege

Ziel-Modalsplit Summe interne und externe Wege

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

Grundpfeiler Rahmenkonzept



Motorisierter Individualverkehr

Die Haupteinschliessung für den MIV erfolgt über den Schwandiweg und damit weitgehend ohne Tangierung des Siedlungsgebietes von Stettlen. Die Nutzungen Verkauf, Freizeit und Gastronomie werden südseitig über die Bernstrasse erschlossen (Sekundärschliessung). Damit wird eine gute Auffindbarkeit und ein direkter Bezug zum Siedlungsschwerpunkt

Stettlen/Deisswil gewährleistet. Die Parkierung wird 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 restriktive Bemessung der Parkierung liegt ca. 20 % unterhalb des Minimums gemäss der Bauverordnung des Kantons Bern.

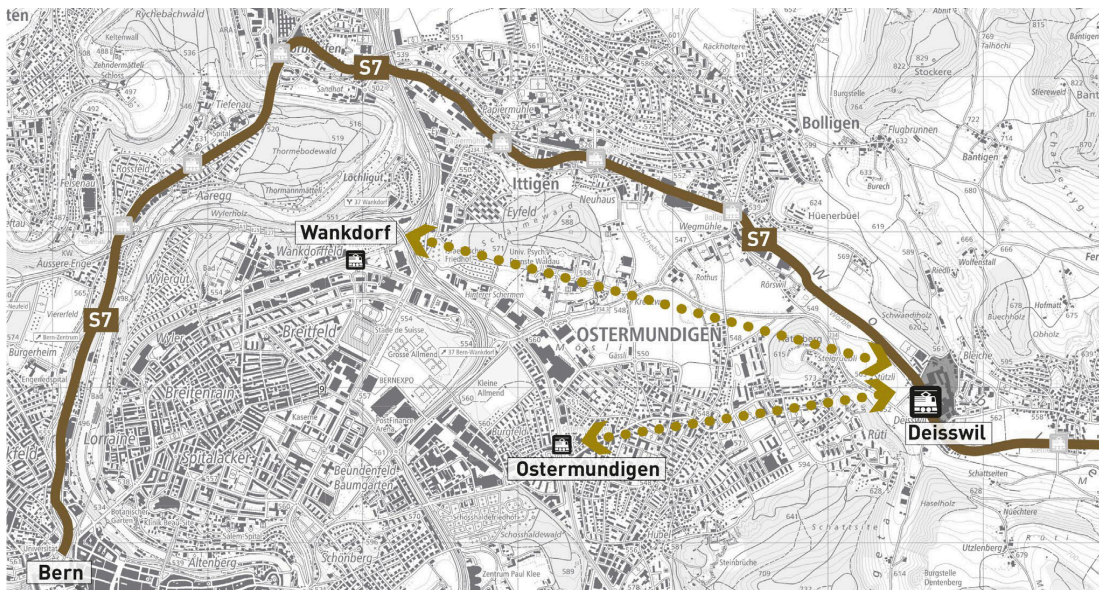
Damit und mit dem geplanten Nutzungsmass und Nutzungsmix ist mit einer MIV-Nachfrage in der Abendspitze in Richtung Wankdorf von ca. 155 Fahrten zu rechnen. Dies liegt leicht über der aus heutiger Sicht verträglichen Menge. Dazu werden Massnahmen (Dosierung Arealausfahrten, Bewirtschaftung Parkplätze und Förderung Arbeitsmodelle mit entsprechenden Anreizen) geplant, mit welchen die zeitliche Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die Kapazität der Kantonsstrasse abgestimmt werden kann.

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 ein hochwertiges Basisangebot. Mit dem Ausbausritt 2035 erfolgt eine Taktverdichtung bis Deisswil auf den 7.5-Minutentakt.

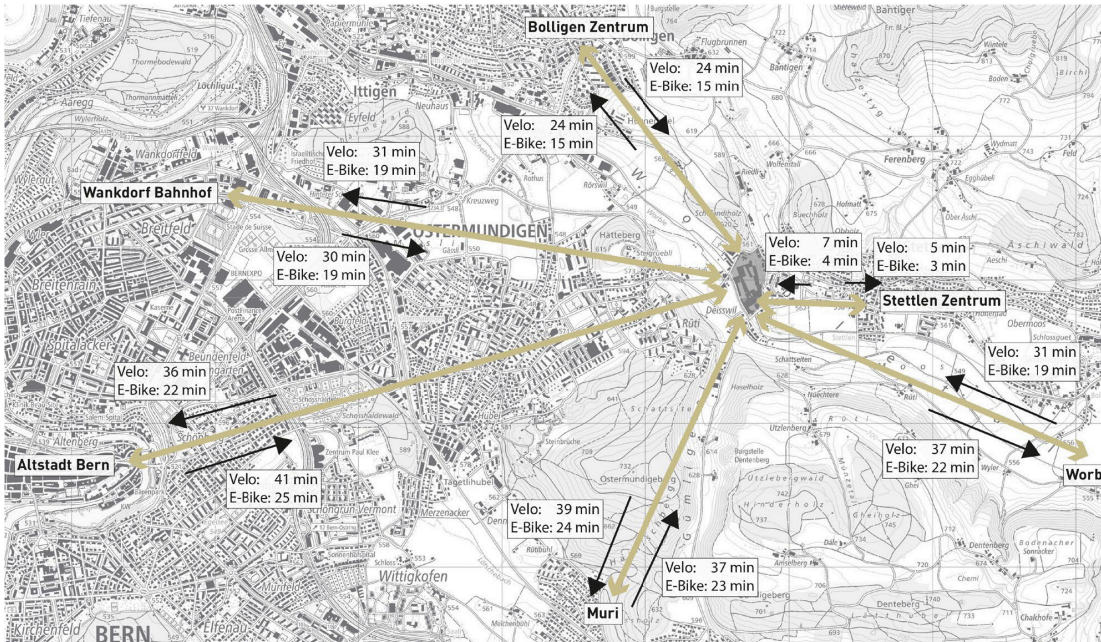
Über die S7 erfolgt hauptsächlich die Anbindung an das Stadtzentrum Bern sowie die Verknüpfung mit dem weiteren regionalen ÖV-Angebot und dem Bahn-Fernverkehr über den Bahnhof Bern. Ein bedeutendes Potenzial wird in der ergänzenden besseren Anbindung des Bernaparks an Oster-

mundigen 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 Arbeitsplatzschwerpunkte Bern Expo/Breitenrain und Wankdorf. 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 Anreizen soll das Mobilitätsverhalten im Sinne der Zielsetzungen aktiv gefördert und damit die anderen Massnahmen gezielt unterstützt werden.

Spezifische Mobilitätskonzepte und Monitoring & Controlling

Das Mobilitätskonzept Bernapark als Rahmenkonzept für die geplante Arealentwicklung ist, wie bereits oben erwähnt, für die jeweiligen Entwicklungsetappen im Rahmen von spezifischen Mobilitätskonzepten zu konkretisieren. Die reale Entwicklung soll dabei auf Basis der Ergebnisse des periodischen Monitoring & Controlling berücksichtigt und die Vorgaben aus dem Rahmenkonzept justiert werden.

Das Monitoring & Controlling gibt Aufschluss über das tatsächliche Mobilitätsverhalten und den Stand betreffend der Zielerreichung. Für dieses sowie für die Umsetzung der Massnahmen ist ein zu bildendes und handlungsfähiges Mobilitätsgremium zuständig. Einsitz darin finden Vertretende des Kantons, der Gemeinden, der Region und der Arealentwicklung.

6.3 Beurteilungskriterien

Im Programm sind die Beurteilungskriterien für das Gutachter-Verfahren aufgeführt.

Die folgende Tabelle bietet eine Übersicht über die Zielerreichung.

Beurteilungskriterium	Stand
Konzept/Gestaltung	
– Städtebauliche Eingliederung in den Gesamtkontext	– Sehr gute Eingliederung
– Städtebaulich verträgliche Verdichtung des Areals unter Berücksichtigung des erhaltenswerten Charakters des Areals sowie der bestehenden erhaltenswerten Gebäude	– Städtebaulich und denkmalpflegerisch sehr verträgliche Verdichtung des Areals
– Qualität der Gestaltung des öffentlichen Raums (Park, Platz, Gewässerraum, Strassen- und Aussenraum)	– Die Gestaltung der zahlreichen Plätze entspricht einerseits den angrenzenden Erdgeschossnutzungen und andererseits auch den Nutzungen in den angrenzenden Gebäuden.
– Übergänge zu den Nachbarräumen	– Zahlreiche angepasste Übergänge definiert
– Auswirkungen auf die Gesamtgemeinde	– Die kleinräumigen städtebaulichen Auswirkungen sowie die verkehrlichen Auswirkung vor Ort sind aufgezeigt. Die weiteren grundsätzlichen Fragestellungen zur Entwicklung der Gemeinde (Bevölkerungszunahme in den nächsten 20 Jahren) und die daraus hervorgehenden Auswirkungen (z.B. Schulraumplanung, Feuerwehr etc.) müssen noch separat, gemeinsam mit der Gemeinde, aufgearbeitet werden.
– Umgang mit der denkmalpflegerisch interessanten Bausubstanz (erhaltenswerte Gebäude)	– Vorbildlicher Umgang mit der vorhandenen Bausubstanz
Funktionale Qualitäten	
– Nutzungsverteilung und Dichte	– Die Nutzungsverteilung ist sinnvoll auf die Lage der verschiedenen Gebäude und auf die einzelnen Geschosse abgestimmt.
– Funktionalität der Fussgängerbeziehungen	– Die Fussgängerbeziehungen sind zahlreich und funktionell.
– Funktionalität der Erschliessung und der Verkehrsführung (ÖV, Velo- und Autoverkehr, Parkierung, Anlieferung)	– Die Erschliessung ist für alle Verkehrsträger funktionell gelöst.

Beurteilungskriterium	Stand
<ul style="list-style-type: none">– Verträglichkeit der verkehrlichen Auswirkungen (Verkehrsaufkommen, Modalsplit, Mobilitätsmanagement, Parkplatzbestimmungen)	<ul style="list-style-type: none">– Das Rahmenkonzept Mobilität zeigt überzeugend auf, wie die aus heutiger Sicht vom Bernapark generierten Verkehrsströme ins regionale Verkehrsnetz (MIV, ÖV, Velo) integriert werden können. Es bedingt aber ein umfassendes Set an Massnahmen, die in den nächsten Planungsschritten verbindlich gesichert werden müssen.
<ul style="list-style-type: none">– Verkehrliche Einbettung in die umliegenden Quartiere	<ul style="list-style-type: none">– Die kleinräumige Einbindung ist im städtebaulichen Konzept sehr gut gelungen. Die Wege zwischen den einzelnen Nutzungen innerhalb des Bernaparks und im Bezug zur Gemeinde Stettlen sind sehr attraktiv gestaltet und darauf ausgerichtet, v.a. zu Fuss und mit dem Velo unterwegs zu sein.
<ul style="list-style-type: none">– Marktfähigkeit des Nutzungskonzeptes	<ul style="list-style-type: none">– Durch die Flexibilität und die Etappierbarkeit des Nutzungskonzeptes kann die Realisierung des Richtprojektes der Marktsituation jederzeit angepasst werden.
<ul style="list-style-type: none">– Etappierung	<ul style="list-style-type: none">– Eine mögliche Etappierung ist aufgezeigt.

7. Würdigung

7.1 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 Worbletals, 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 nach-

verdichtet 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. Es 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 der 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 abwandlungs-

fähiges 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.

Vittorio Magnago Lampugnani

7.2 Städtebau

Das städtebauliche Konzept zum neuen Quartier leitet sich aus wohl überlegten soziologischen und ökonomischen Prämissen, vor allem aber aus einer vertieften, kultivierten Analyse des Bestands ab. 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, 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 gewähren 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 Eingangstor. 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 ein neues, neuartiges urbanes 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 selbständig: 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 Worbletal 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 zusammengelegt oder entschleunigt, sogar fragmentarisch und unvollständig 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.

Vittorio Magnago Lampugnani

7.3 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 einem historischen 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 Verfassersteam mit seinem Entwurf auf den verschiedensten Ebenen mit viel Ideenreichtum und Können schafft, ist die Anreicherung und Transformation der industriellen Struktur zu einer Anlage, welche Menschen gerne besuchen, in welcher sie sich gerne aufhalten und auch gerne darin wohnen, ohne die industrielle Atmosphäre zu vertuschen.

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 (intramuros) und dem Weiterbauen ausserhalb des Fabrikareales (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 Interaktionen von Wohnen, Arbeiten 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 aufzwingend notwendige Vielzahl von unterschiedlichen Wohnungen.

Im nördlichen Bereich, ausserhalb des Fabrikareales, 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 Fabrikareales.

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 Worblentales, ermöglicht eine gute Integration ins Orts- und Landschaftsbild.

Heinz Brügger

7.4 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 damit 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 Wasserlaufes 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 Bleiche-Quartier. 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.

Heinz Brügger

7.5 Nachhaltigkeit

Die Projektentwicklung ausgehend vom fast vollständigen Erhalt der bestehenden Bausubstanz ermöglicht nebenbei den Erhalt der vorhandenen Graue Energie. 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 und der Grundeigentümerin hat die Projektverfasser in der Planung beflügelt. Die im Verfahren vorgelebte Arbeitsweise des Projektverfasserteams aus vertiefter Analyse, breitem Variantenstudium, Diskussion im interdisziplinären Team und präzisiertem Lösungsvorschlag beeindruckt.

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

Heinz Brügger

7.6 Aussenraum

Wer sich heute durch das Areal begibt, entdeckt erst dann 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 uns staunen, wecken unsere 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 beibehält. Die bauliche Entwicklung erfolgt also nicht nach dem gängigen Vokabular des Städtebaus. Dies gilt ebenso für die bestehenden und neuen Freiräume. Dabei spielen die heutigen und zukünftige 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 als 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 diesem Verzicht bleibt die räumliche und architektonische Spannung zwischen der Ebene mit dem in sich abgeschlossenen Fabrikkomplex, die «Festung» am Fusse des Hügels und der angrenzenden, schroffen Topografie erhalten.

Ausserhalb des Fabrikareals bleibt die Ausgestaltung wohltuend landschaftlich. Sowohl die unterschiedlichen Raumtypologien in unmittelbarer Nähe des Fabrikareals als auch das gesamte Worblental mit den flankierenden Hügeln sind ideale Gebiete für die Erholungssuchenden. Und die zum Areal gehörenden Bauernhöfe am Schwandiweg bieten sich an für Gemüseärten, 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 wie 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 Pioniergeholze 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 unterschiedlicher Atmosphäre, 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. Es darf durch Umgestaltungen der Gassen und Plätze, die heute bestehende, einzigartige Atmosphäre nicht zerstört werden. Denn das Geheimnisvolle, das Unsichtbare und das Unvollkommene sind das grösste Potenzial dieses faszinierenden Komplexes. Auch sind die Freiräume als Orte für Interaktionen und Aneignungen 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

Toni Weber

7.7 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 wünschbare Aufmerksamkeit geniessen.

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 exemplarischen 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 alle 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 mit diesem verbundenen Prozess hinzuweisen. Aus Sicht des Beurteilungsgremiums deutet die Qualität des Resultates darauf hin, dass das gewählte Verfahren, sofern die Zusammensetzung des Gremiums auf organisatorischer und personel-

ler Ebene stimmen, 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 Kontextes 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 zugrunde liegende 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 wohl-dosierten 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 Ankunftsorte 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, Überhöhen. Bemerkenswert auch die Störung, mit welcher die Neubauten die mittlere, grüne Achse brechen, neu ansetzen lassen und 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 Brachenraums 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 solche eindeutig erfassbar. Die nördlichen Extremitäten des Areals schliesslich schaffen als Platzanlage mit Wasserbecken eine zeichenhafte stadtseitige Ankunftsfigur.

Um auf die Frage der Denkmäler zurück zu kommen: 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 Topographie und der Kulturlandschaft. Diese äussert sich beispielsweise darin, dass die natürliche Terraintante, welche das Plateau des Bleiche-Quartiers 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 Schwandibach 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 Gewerbekanals 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 übergeordneten räumlichen Zusammenhang. Der geöffnete Wasserlauf richtet die Aufmerksamkeit weiter auf die parkähnliche Situation oberhalb des Geländesporns «Hubel» sowie auf den Ablauf des Wassers unterhalb der Schwandistrasse. 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 durch die neuerdings eingezonte Gewerbezone Schwandi 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.

Christoph Schläppi

7.8 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 wie auch 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 P+R 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. Stadtbewohner*innen werden in den Bernapark ziehen und künftig mit dem Velo oder dem ÖV in die Stadt pendeln. Neue Arbeitsplätze und Ausbildungsstätten 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 ins Wankdorf vom MIV.

Mit der konzentrierten Entwicklung an diesem, sehr gut mit ÖV und Velo 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 auch 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 Vorbild für andere Areale zu werden.

Diese Ausgangslage erfordert eine grosse Flexibilität im weiteren Vorgehen. Einerseits muss sichergestellt werden, dass Massnahmen im Bereich Verkehr übergeordnet und je Etappe verbindlich festgelegt werden können und andererseits muss die Offenheit gewahrt werden, 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 Mieter*innen und Nutzer*innen angesprochen, die selbst einen hohen Anspruch haben an eine nachhaltige Mobilität – sowohl als Privatpersonen wie 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 handelt, 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 an eine nachhaltige Abwicklung der Mobilität und nicht nur zur Reduktion der Abendspitzenstunde. Es ist bei der Festlegung der Einzelmassnahmen in den spezifischen Mobilitätskonzepten je Etappe daher darauf zu achten, dass die verkehrlichen Beziehungen zum Zentrum von Stettlen und Richtung Worbletal 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. -kaufen. Zudem sollte sich von Beginn unter allen Mieter*innen und Nutzer*innen ein gemeinsames Verständnis für eine nachhaltige Mobilität etablieren. Zudem ist sicherzustellen, dass die Parkplätze nur für die zugeordneten Nutzungen verwendet werden können und es nicht zu einer arealinternen «Parkplatzbörse» kommt. Schliesslich ist anzustreben, die Parkplatzzahl sogar soweit zu reduzieren, dass die Ausfahrtsdosierung zur Spitzenstunde überflüssig wird resp. nur in seltenen Fällen zum Einsatz kommen muss. Wenn sich jeden Abend lange Rückstaus bilden vor der Parkhausausfahrt, dem Bahnübergang oder dem Kreisel Schwandiweg 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 Taktdichte. 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 «myboxi», das sich aktuell im Testbetrieb befindet, sollen dabei aktiv mitgedacht werden.

Eine weitere 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 Mobilitätskonzepten herausfordernd ist. Dazu braucht es wie im Rahmenkonzept dargelegt einerseits ein überzeugendes Monitoring+Controlling-Konzept sowie einen Mechanismus, um basierend darauf Massnahmen zu künftigen Etappen zu optimieren, andererseits 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 und 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. Profitiert werden kann dabei von Erfahrungen, 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.

Fabienne Perret

8. Empfehlungen zur weiteren Umsetzung

8.1 Richtkonzept

Das Gutachter-Verfahren brachte dank einem präzise formulierten Programm, einem exzellenten und engagierten Planungsteam aus Städtebauern, Architekten, Verkehrsplanern und einer Soziologin sowie eines breit zusammengesetzten Begleitgremiums einen überzeugenden Stadtentwurf hervor. Dieses Richtkonzept trägt der Komplexität der Aufgabe Rechnung und hat die Form eines stadttarchitektonischen Plans bezeichnet.

Dieser ist einerseits flexibel in Einzelaspekten, muss aber andererseits in seiner Stringenz als übergreifendes Konzept umgesetzt werden. Dies erfordert eine Sicherstellung der Kontinuität in der fachlichen Begleitung und eine hohe Verbindlichkeit mit den Grundeigentümern. Die Umsetzung in Etappen soll als Prozess mit verschiedenen Zwischenhalten verstanden werden. In Bezug auf den Städtebau und die architektonische Umsetzung ist der Kontinuität besondere Beachtung zu schenken. Insbesondere das etappenweise Vorgehen erfordert über eine lange Zeit eine Wahrung der erarbeiteten Grundsätze und Leitlinien. Um diese anspruchsvolle Aufgabe über einen länger dauernden Entwicklungsprozess von rund 20 Jahren in der erforderlichen Qualität gewährleisten zu können, soll einerseits vom Grundeigentümer die Funktion eines Stadtbaumeister eingeführt werden. Andererseits soll als unabhängiges, beratendes Gremium den Bewilligungsbehörden ein Gestaltungsbeirat zur Verfügung gestellt werden, welcher gemeinsam von der Gemeinde Stettlen und vom Grundeigentümer eingesetzt und dessen Aufgaben, Pflichten und Rechte vertraglich geregelt werden.

8.1.1 Stadtbaumeister Bernapark

Der Grundeigentümer prüft die Schaffung der Funktion eines «Stadtbaumeisters», welcher als Bauherrenvertreter die städtebauliche Kontinuität vertritt und diese gestützt auf das Richtkonzept gegenüber weiteren projektierenden und ausführenden Planern um- und durchsetzt. Der Stadtbaumeister wird auf Vorschlag des Gestaltungsbeirates vom Grundeigentümer ausgewählt.

8.1.2 Zusammensetzung des Gestaltungsbeirates

Der Gestaltungsbeirat begleitet und beurteilt die auszuarbeitenden Planungsinstrumente sowie jedes einzelne Baugesuch in Bezug auf die städtebauliche Kohärenz mit dem stadttarchitektonischen Plan. Dies soll bei grösseren Gegenständen in Form von moderierten Werkstätten begleitend erfolgen. Die Empfehlungen und die Beurteilung dienen der Baubewilligungsbehörde als fachliche Grundlage. Der Gestaltungsbeirat könnte wie folgt zusammengesetzt werden:

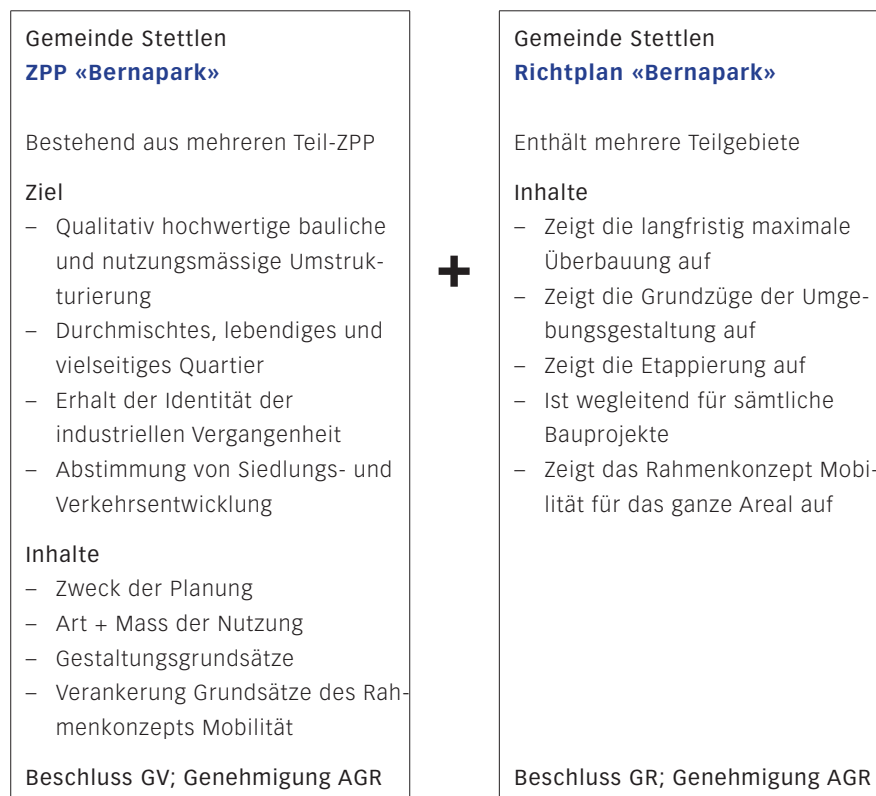
- Fachmitglieder des Gutachter-Verfahrens 2020
- Vertreter/-in der kantonalen Denkmalpflege
- Zwei Vertreter/-innen der Gemeinde Stettlen
- Vertreter Bernapark (z.B. Stadtbaumeister)

8.1.3 Planungsinstrumente

Für die planungsrechtliche Umsetzung des Rahmenkonzeptes Städtebau wird vorgeschlagen, im Rahmen der Ortsplanungsrevision eine Zone mit Planungspflicht (ZPP) «Bernapark» zu erlassen, welche gestützt auf den Etappierungsvorschlag in unterschiedliche Teil-ZPP unterteilt werden kann.

Um die städtebauliche und aussenräumliche Kohärenz zwischen den Teil-ZPP's sowie die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gewährleisten zu können, soll als koordinierendes Planungsinstrument ein kommunaler Richtplan «Bernapark» erstellt werden.

Beide Planungsinstrumente sollen mit dem Gestaltungsbeirat diskutiert und bereinigt werden.



8.1.4 Baugesuche

Das Bauen in einer Zone mit Planungspflicht setzt eigentlich eine Überbauungsordnung voraus. Es gibt jedoch gestützt auf das BauG die Möglichkeit, auf den Erlass einer UeO zu verzichten. Für die Umsetzung des Rahmenkonzeptes sollen diese Möglichkeiten geprüft und wenn möglich angewandt werden:

- Baugesuche können ohne Erlass einer UeO als Einzelvorhaben oder Gesamtvorhaben einer Teil-ZPP bewilligt werden, wenn
 - Baugesuche von Einzelvorhaben oder Gesamtvorhaben den ZPP-Bestimmungen sowie dem kommunalen Richtplan entsprechen.
 - alle Baugesuche vom Gestaltungsbeirat beurteilt werden.

8.2 Rahmenkonzept Mobilität

Das Rahmenkonzept Mobilität zeigt nachvollziehbar auf, wie die gewünschte Innenentwicklung auch bei strengen verkehrlichen Rahmenbedingungen in Bezug auf die Leistungsfähigkeit der Strassen erreicht werden kann, ohne das übergeordnete Ziel der verkehrsverantwortlichen Stellen von Kanton und Region, den strassengebundenen öffentlichen Verkehr in der Qualität (Fahrplanstabilität) zu mindern, zu verletzen.

Die Umsetzung des Konzepts bedingt einerseits eine hohe Verbindlichkeit auf Seiten des Grundeigentümers und allfälliger Nachfolger, die erforderlichen Massnahmen zum Verkehrsverhalten der Bewohner und Arbeitnehmenden im Bernapark umzusetzen. Verkehrslenkende (internes Mobilitätsmanagement) und -regulierende (PP-Zahl, PP-Bewirtschaftung etc.) Massnahmen sind von der ersten Stunde an mit der ersten Etappe umzusetzen. Andererseits ist auch die Planungsbehörde gefordert, im Rahmen ihrer Kompetenzen bei der notwendigen weiteren Verbesserung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr neue Angebote und mögliche Angebotsausbauten durch die Regionalkonferenz prüfen zu lassen. Sie stellt somit zeitgerecht die erforderlichen Anträge an die Region.

Für die Sicherstellung der kontinuierlichen Umsetzung des Rahmenkonzepts Mobilität ist ein Monitoring und Controlling vorzusehen. Dazu soll ein Mobilitätsgremium gemeinsam von der Gemeinde und vom Bauherrn eingesetzt und vertraglich geregelt werden.

8.2.1 Monitoring und Controlling Mobilität

Während des ganzen Entwicklungsprozesses soll ein periodisches Monitoring und Controlling zur Mobilität eingeführt werden, welches Auskunft über das tatsächliche Mobilitätsverhalten und den Stand betreffend der Zielerreichung gibt. Für dieses sowie für die Auslösung allfälliger Massnahmen soll ein Mobilitätsgremium eingesetzt werden.

Zusammensetzung des Mobilitätsgremiums

Darin vertreten sind:

- Das Planerteam Mobilität
- Fachmitglied des Gutachter-Verfahrens 2020 – Teil Mobilität
- Die zuständigen Stellen von Kanton, Region sowie der beiden Gemeinden
- Ein Vertreter des Bernaparks

8.3 Empfehlung an die Gemeinde und die Bernapark AG

Das Begleitgremium empfiehlt der Gemeinde einstimmig dieses Richtprojekt als Grundlage für die Ortsplanungsrevision zu verwenden und der Bernapark AG, alle baulichen Massnahmen gemäss diesem Richtprojekt vorzunehmen.

9. Genehmigung

Der vorliegende Schlussbericht ist durch die Auftraggeberin und das Begleitgremium genehmigt worden:

Bern, 29. Oktober 2020



.....
Hans-Ulrich Müller




.....
Heinz Brügger



.....
Vittorio Magnago Lampugnani



.....
Christoph Schläppi



.....
Toni Weber



.....
Fabienne Perret

Anhang

Anhang

Anhang

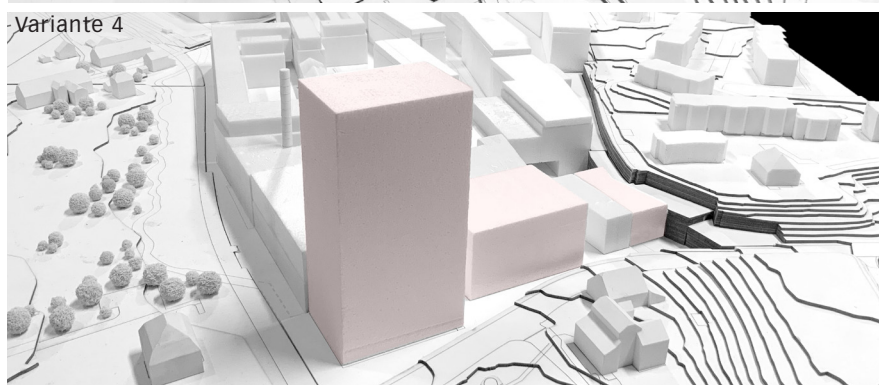
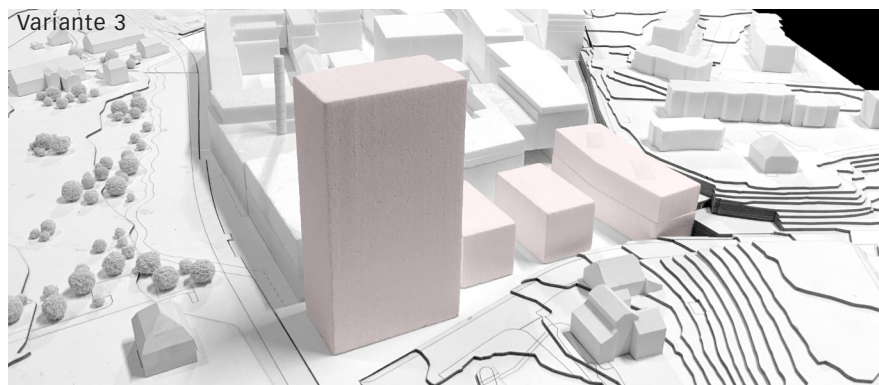
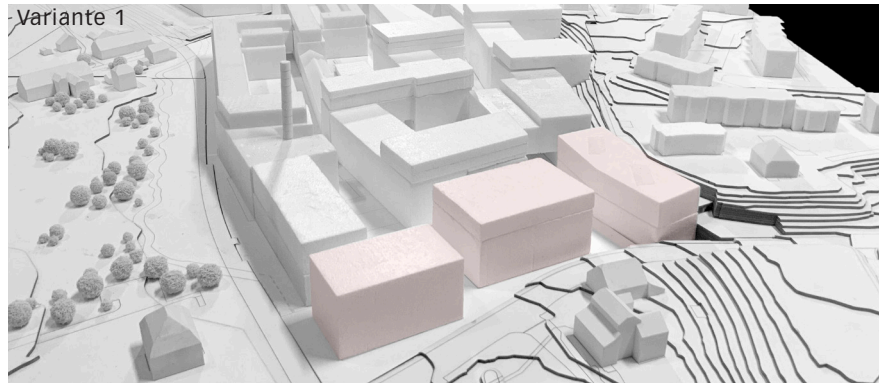
Anhang A Weitere untersuchte städtebauliche Varianten

Startworkshop – Ebene



Anhang

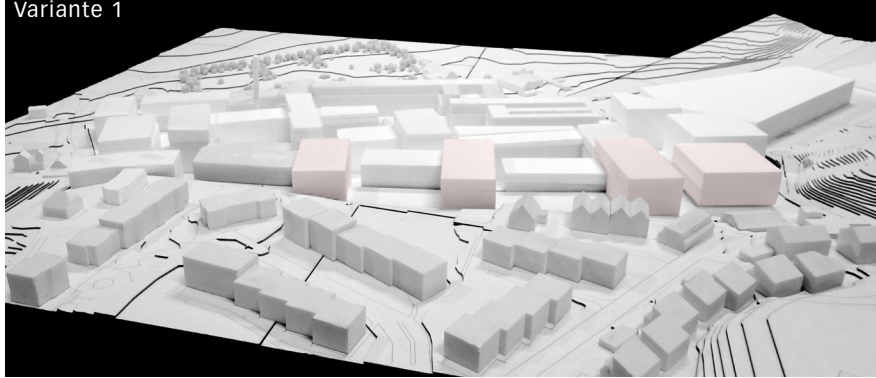
Startworkshop – Bereich Übergang Bernstrasse



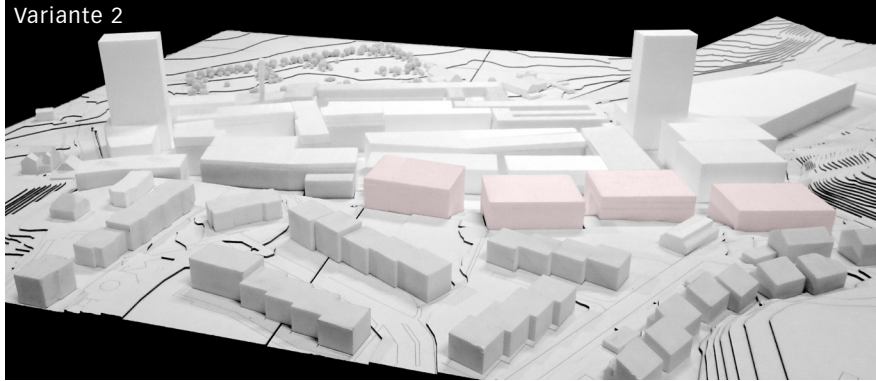
Anhang

Startworkshop – Bereich Übergang Bleiche-Quartier

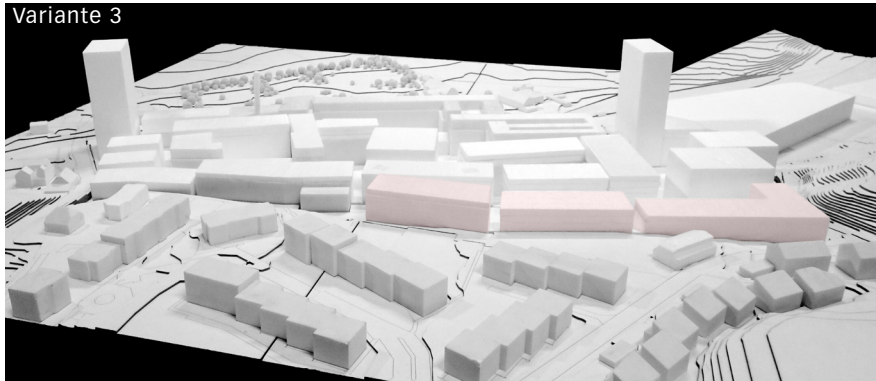
Variante 1



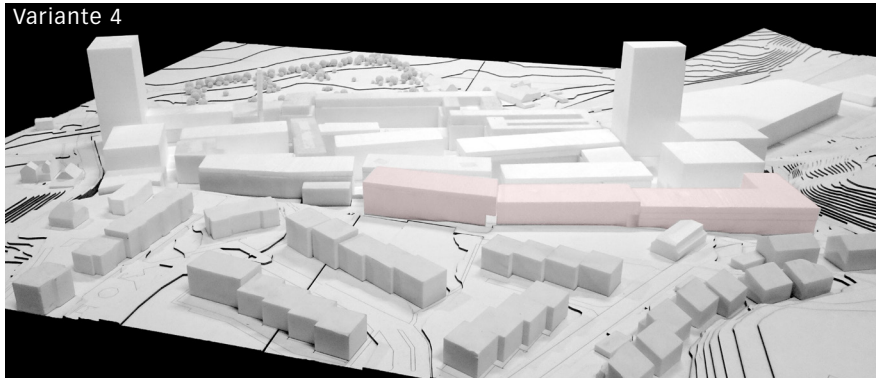
Variante 2



Variante 3



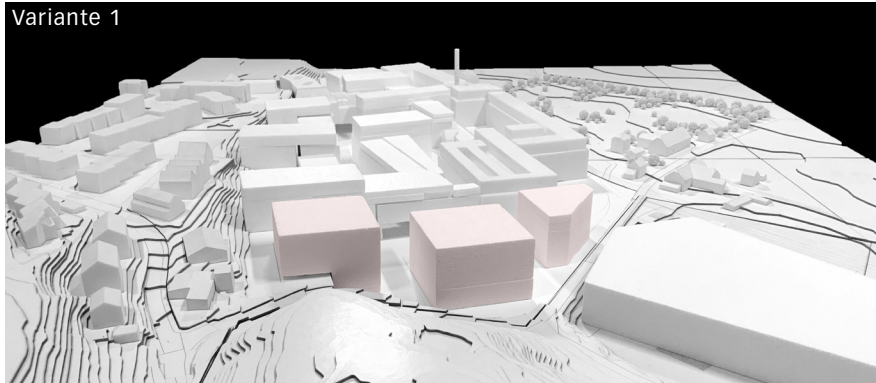
Variante 4



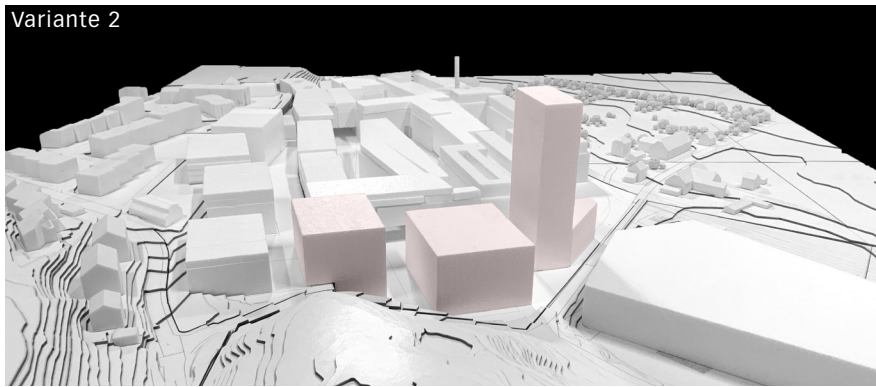
Anhang

Startworkshop – Bereich Übergang Schwandi

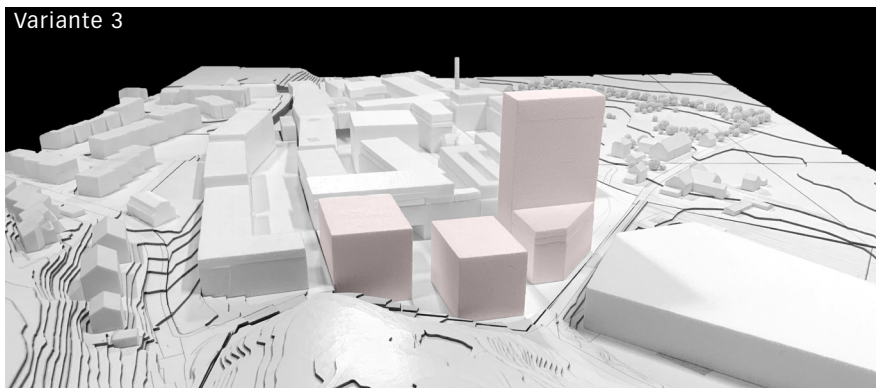
Variante 1



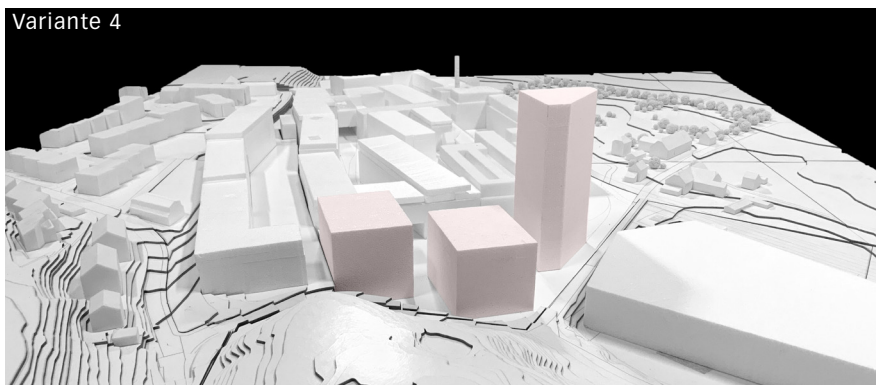
Variante 2



Variante 3

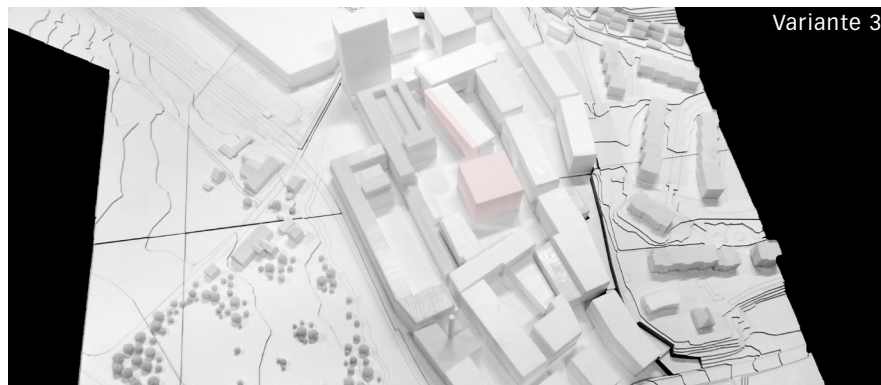
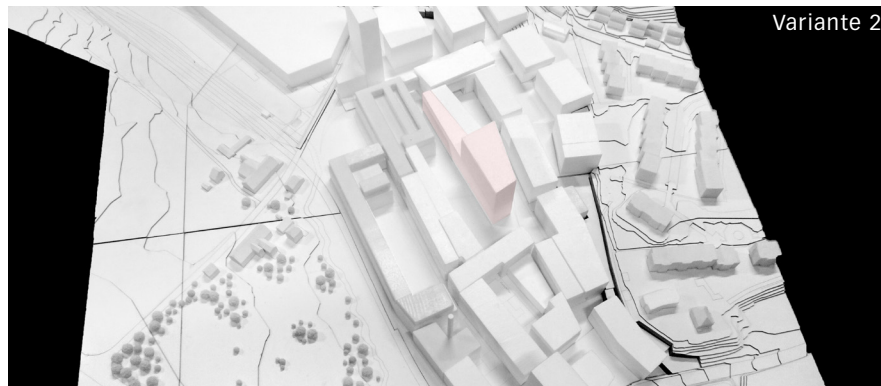
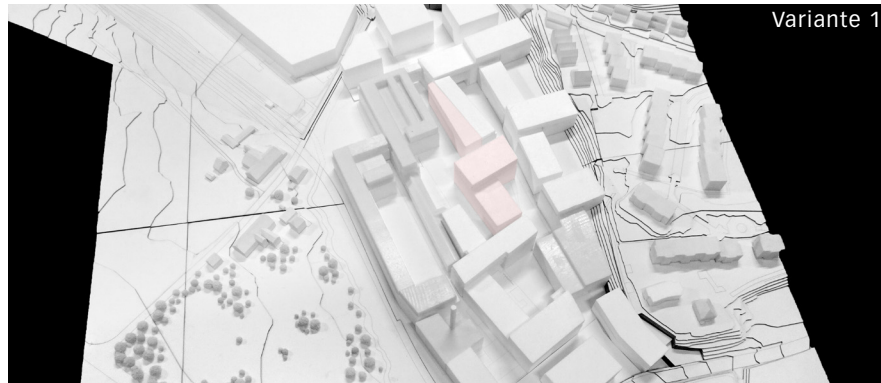


Variante 4



Anhang

Startworkshop – Innere Verdichtung

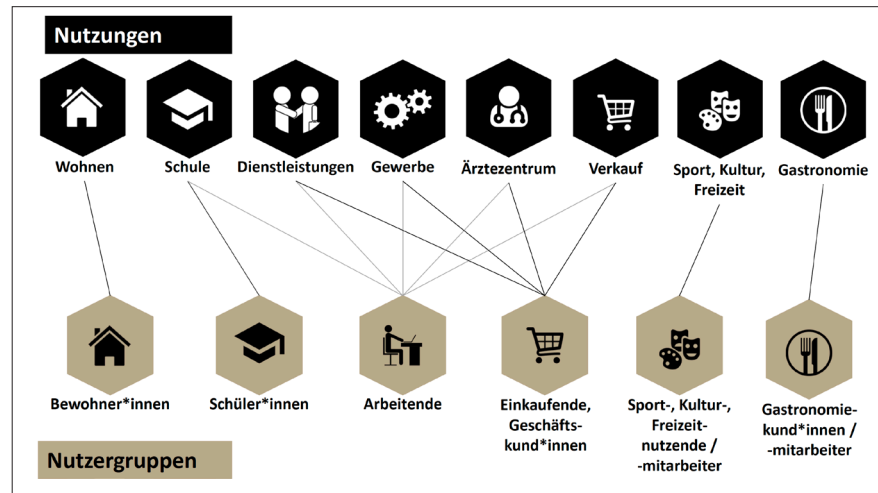


Anhang

Anhang B Verkehrs-Workshops: Weitere Folien

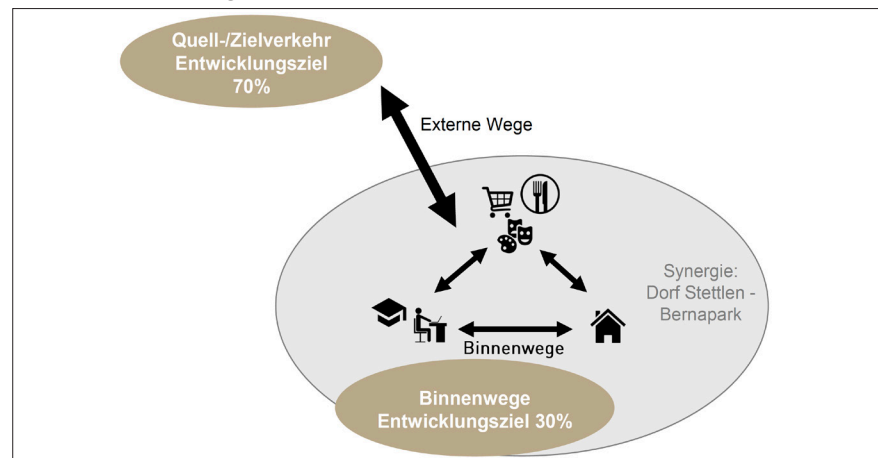
1. Workshop Verkehr

Nutzungen/
Nutzergruppen

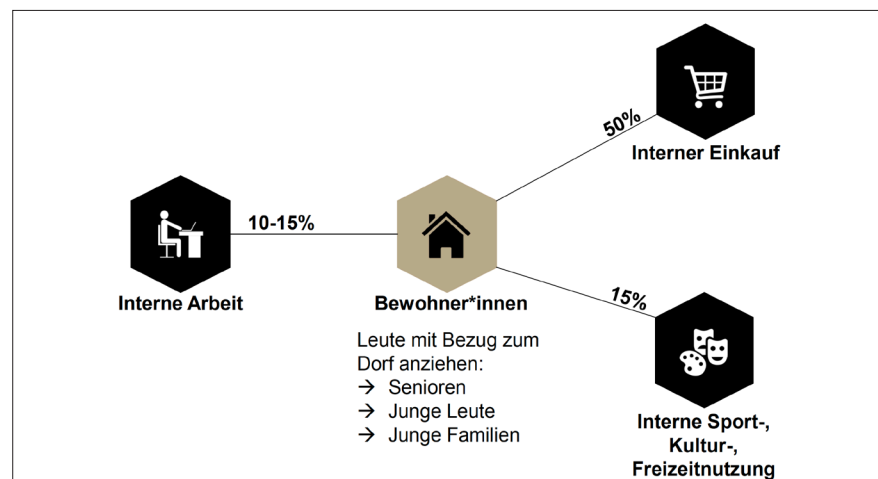


Mobilitäts-
nachfrage

Ziel Anteil Binnenwege

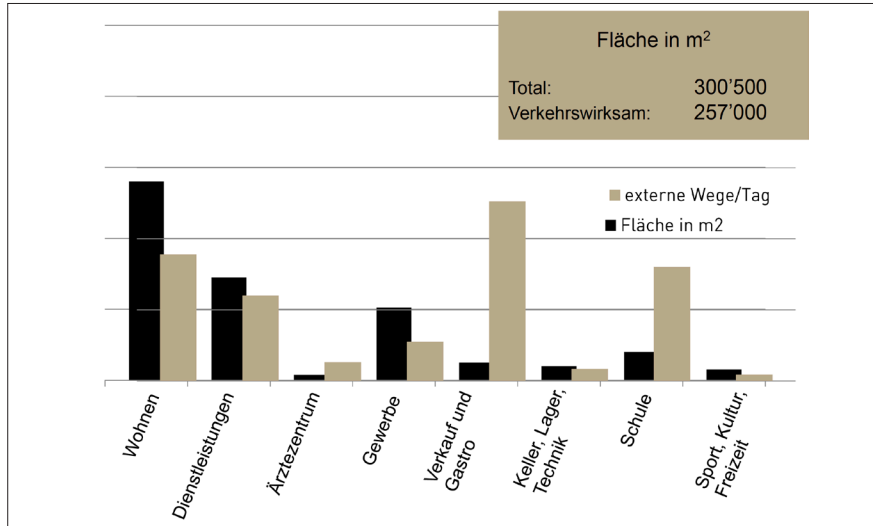


Verteilung Binnenwege

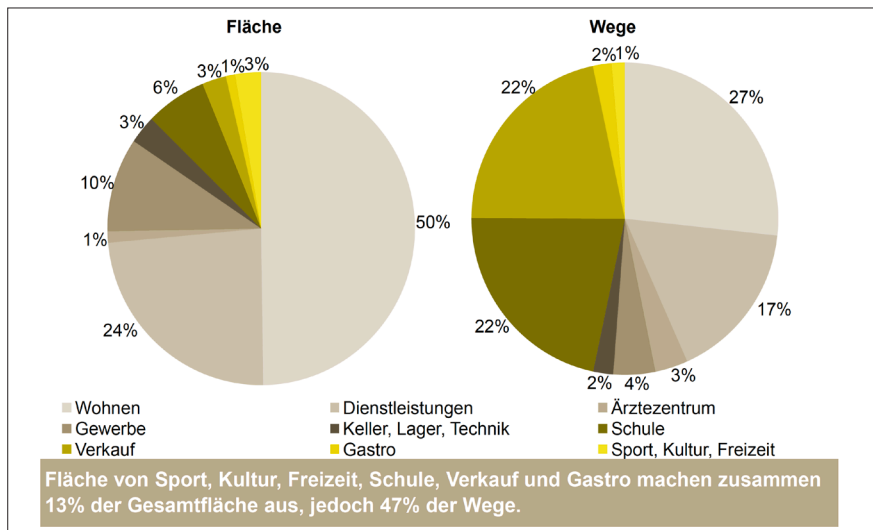


Anhang

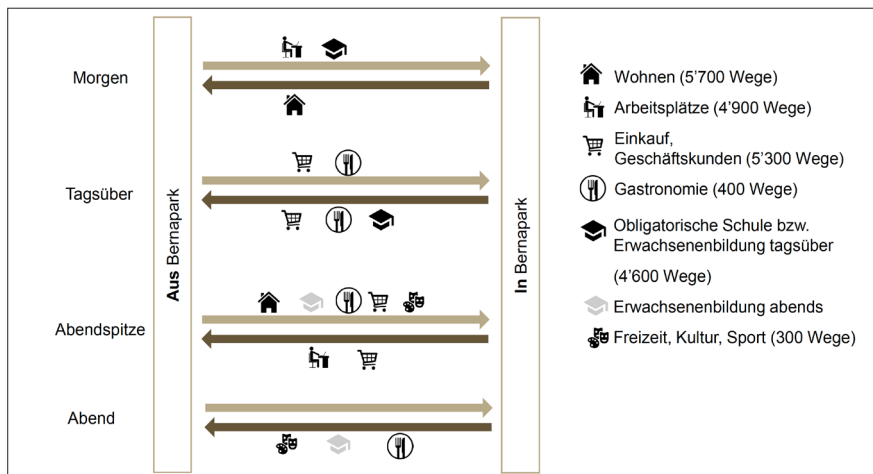
Geplante Nutzungen



Anteil Fläche <-> Anteil Wege



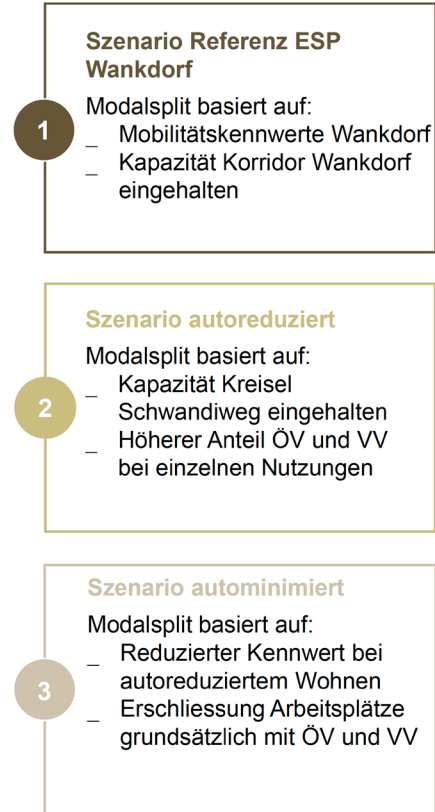
Zeitliche Verteilung



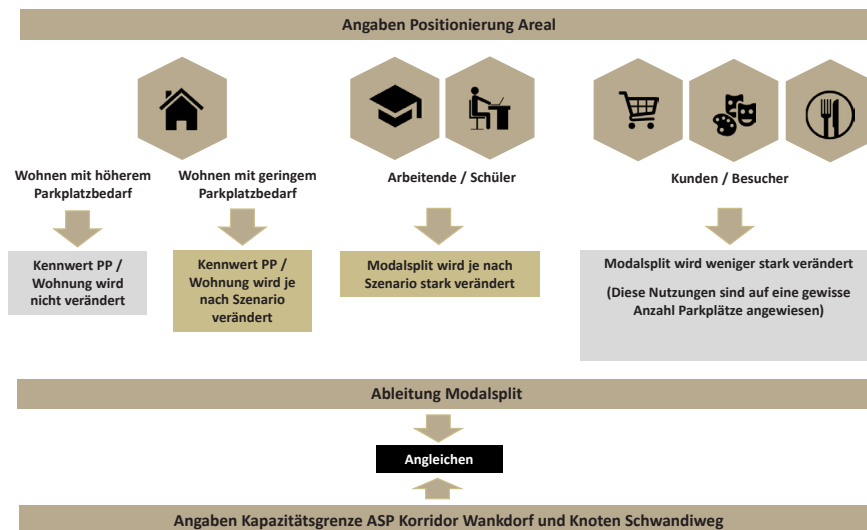
Anhang

Szenarien

Beurteilung von Szenarien bezogen auf Vollnutzung



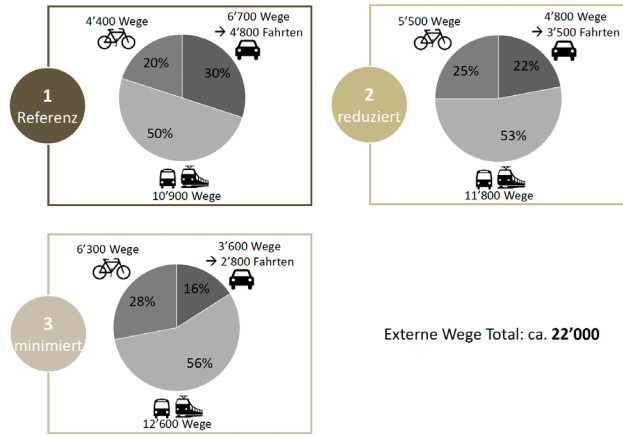
Vorgehen



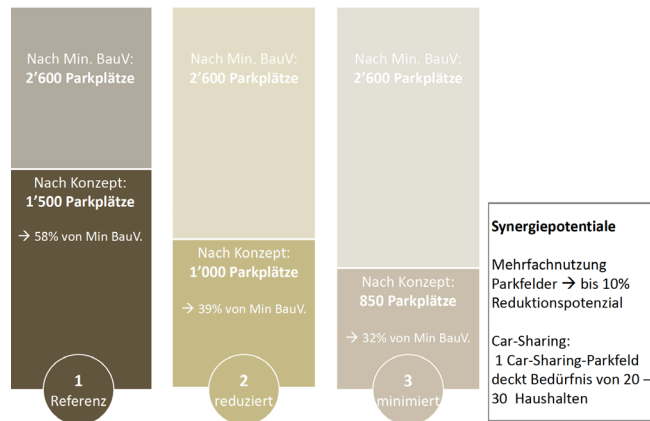
Anhang

Szenarien (ff)

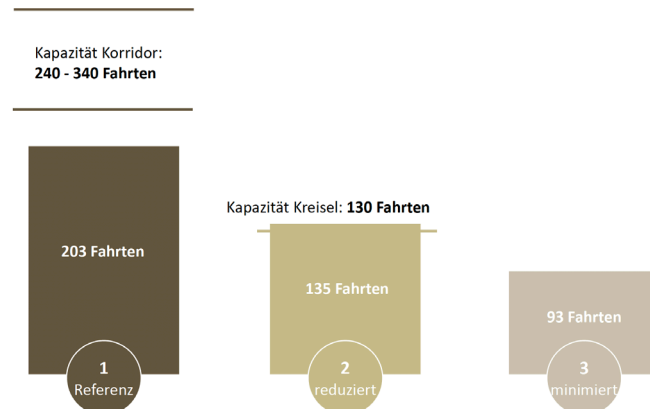
Modalsplit (externe Wege)



Parkplätze



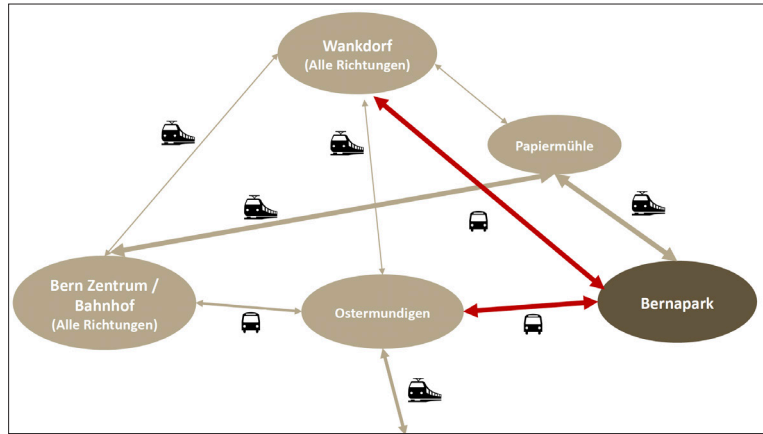
Fahrten ASP (Richtung Wankdorf)



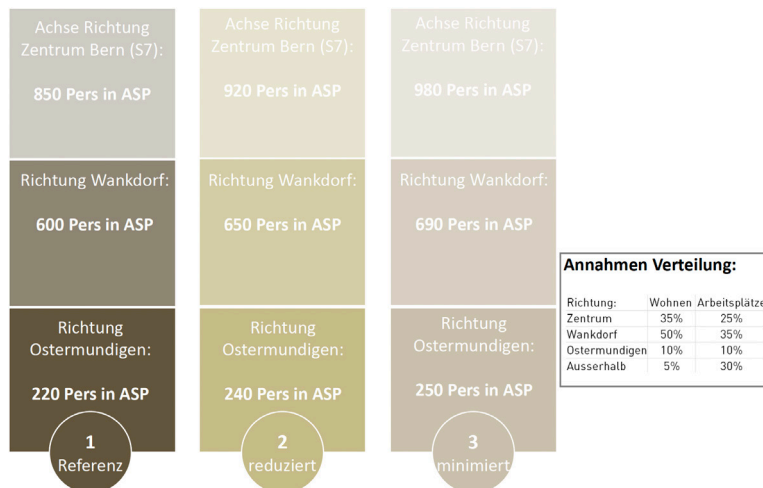
Anhang

Szenarien (ff)

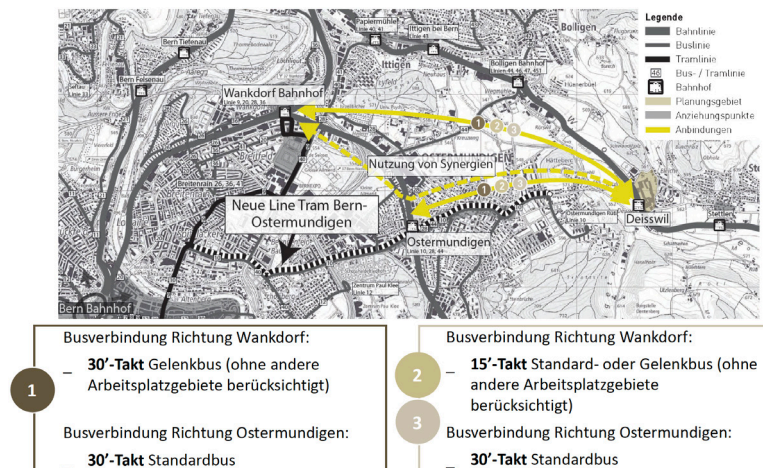
Potenzialanalyse ÖV – Zielpunkte



Potenzialanalyse ÖV – Betrachtung



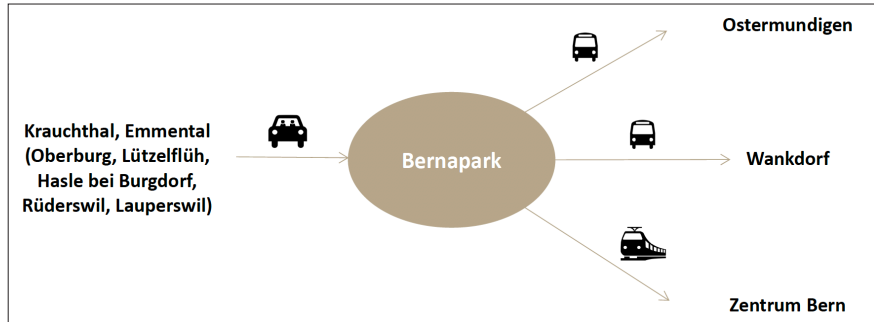
Massnahmen Infrastruktur ÖV



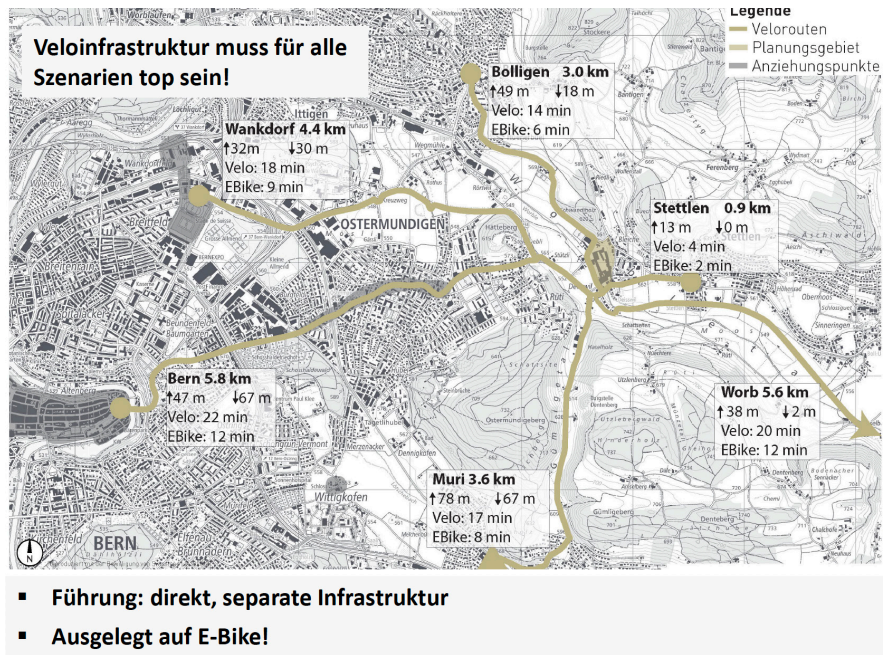
Anhang

Szenarien (ff)

Potenzial P+R bezüglich ÖV



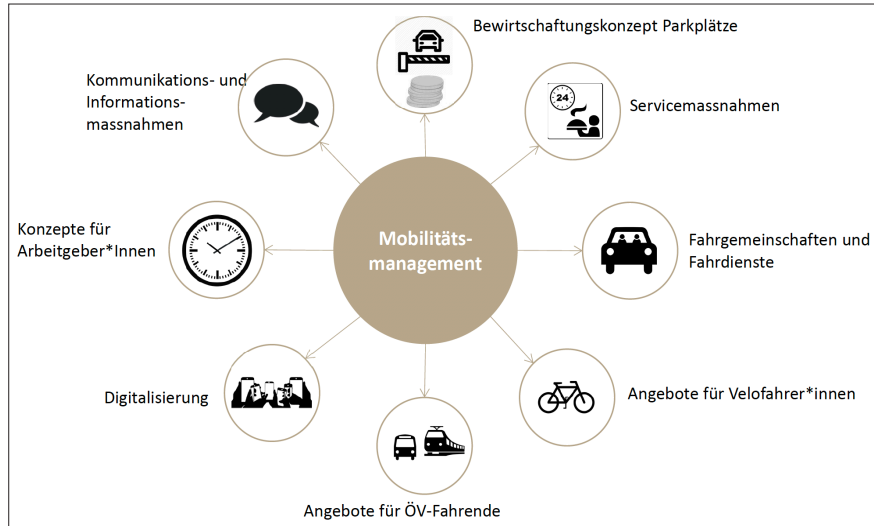
Infrastruktur Veloverkehr



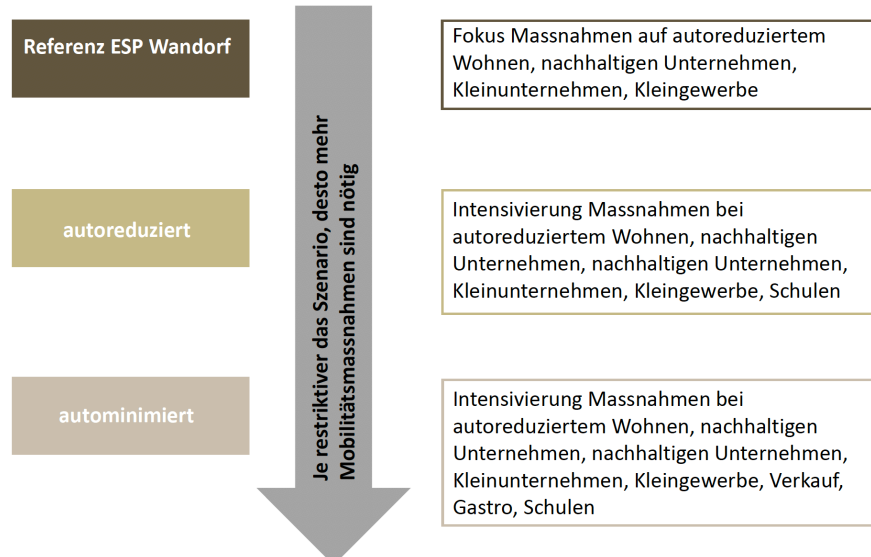
Anhang

Szenarien (ff)

Mobilitätsmanagement



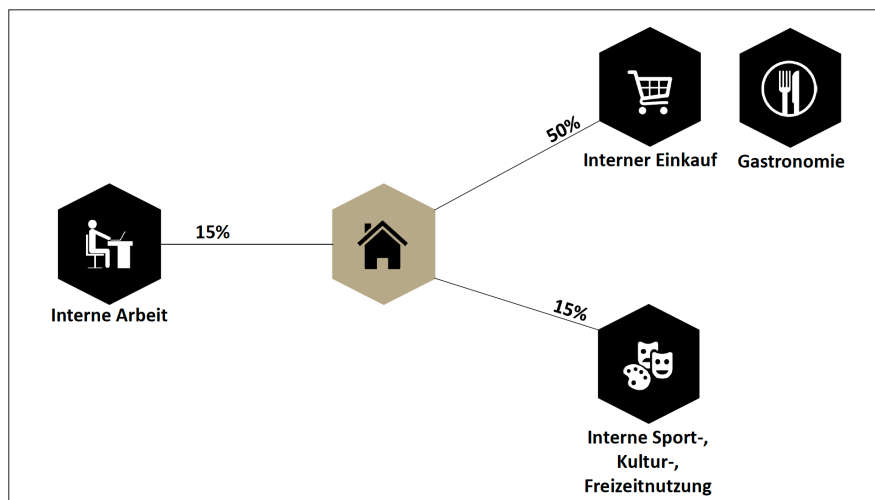
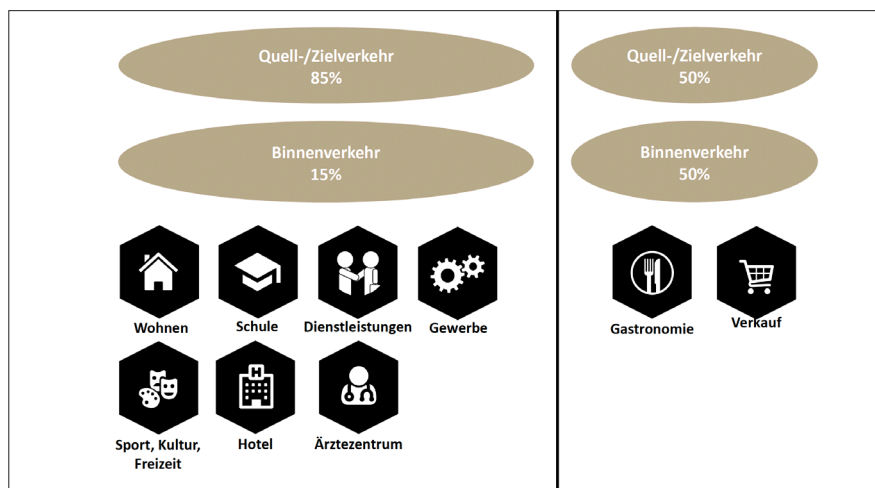
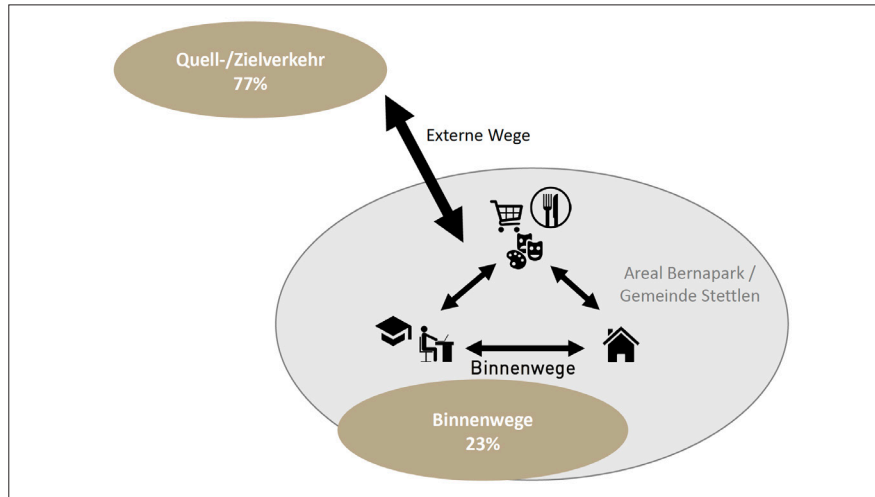
Mobilitätsmassnahmen – Stossrichtungen



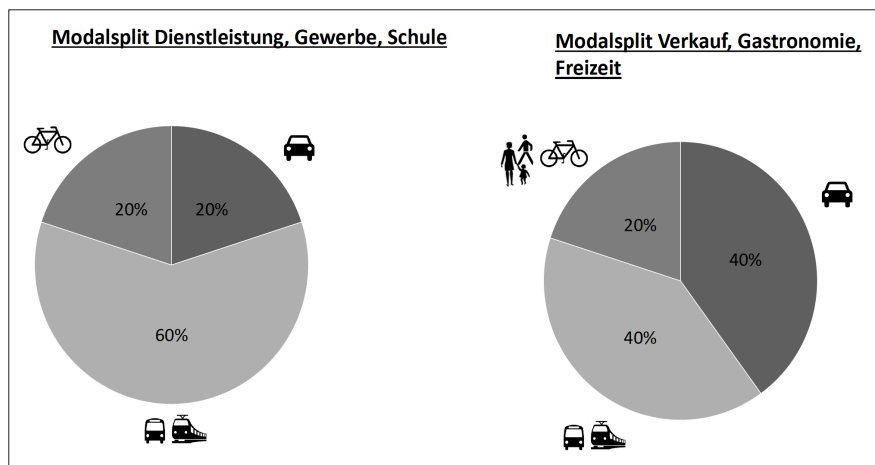
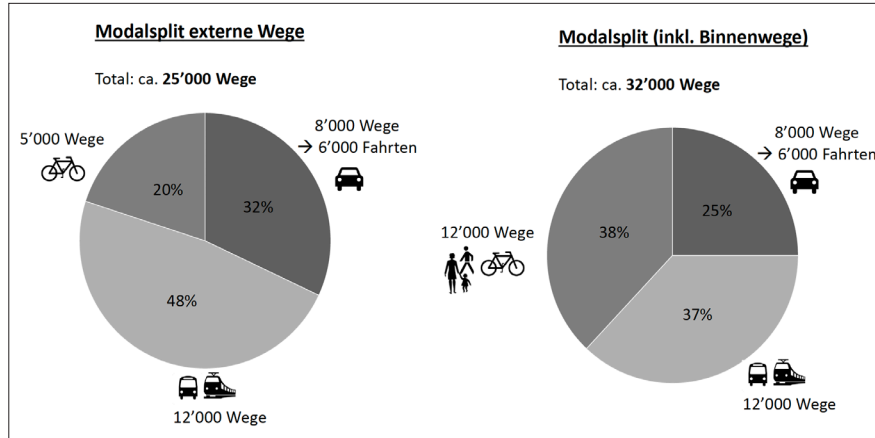
Anhang

2. Workshop Verkehr

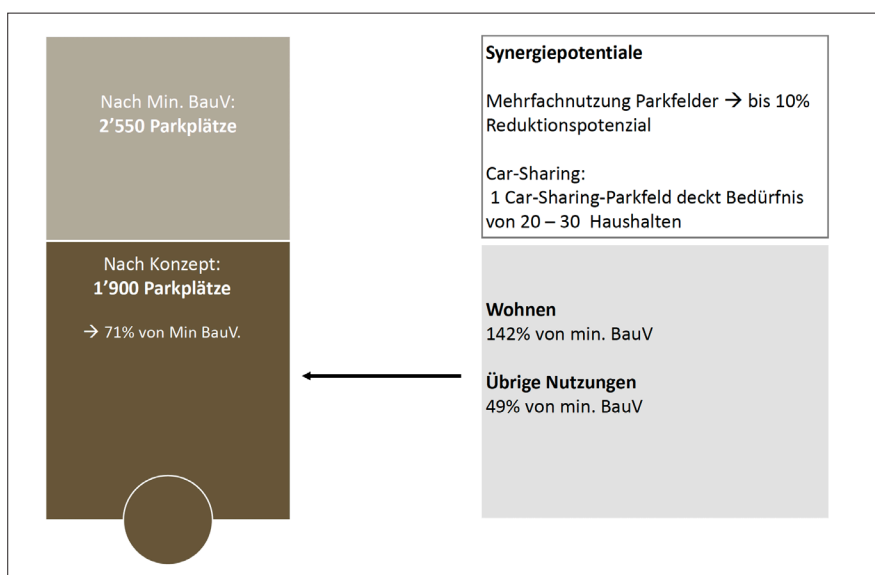
Gesamtverkehr



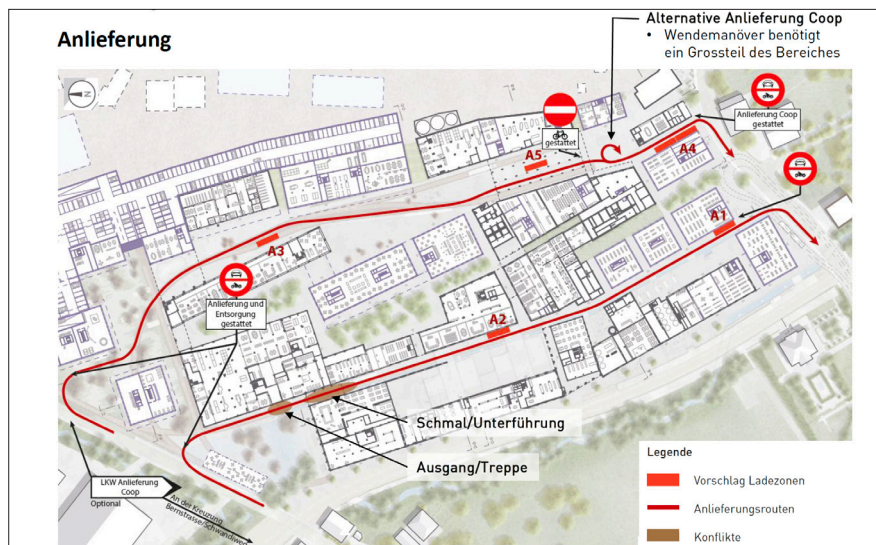
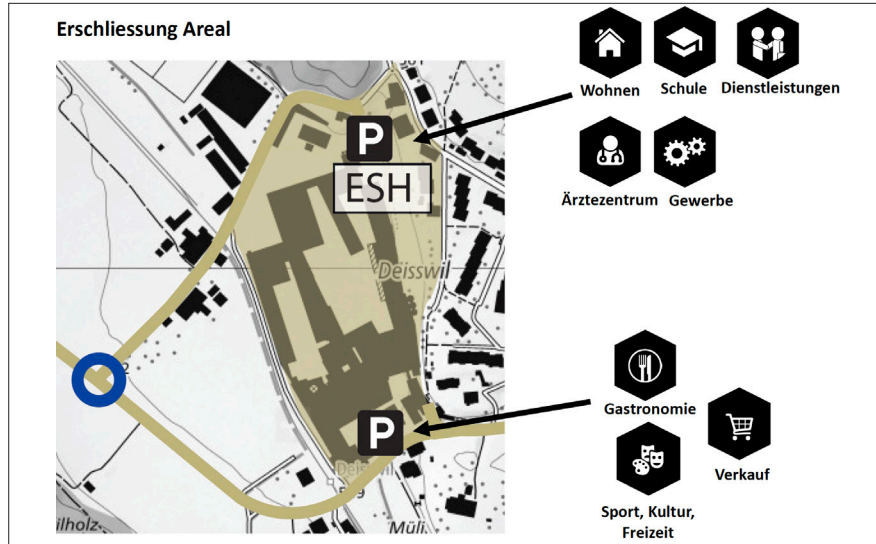
Anhang



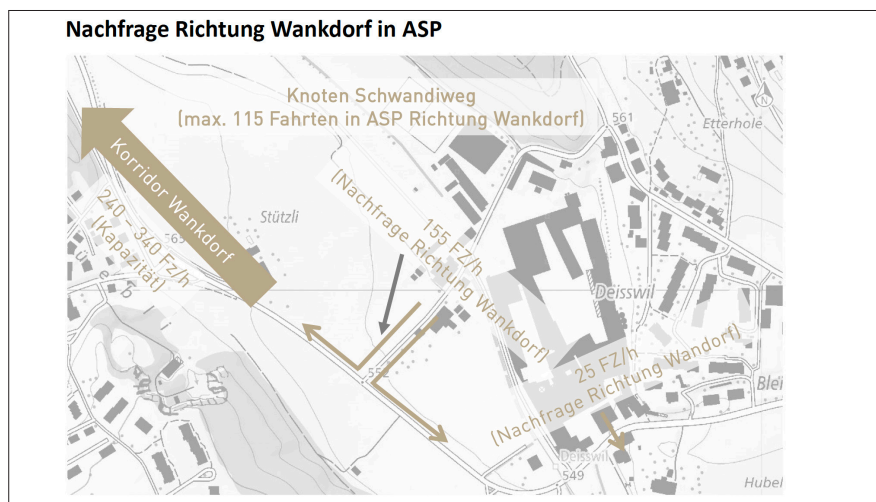
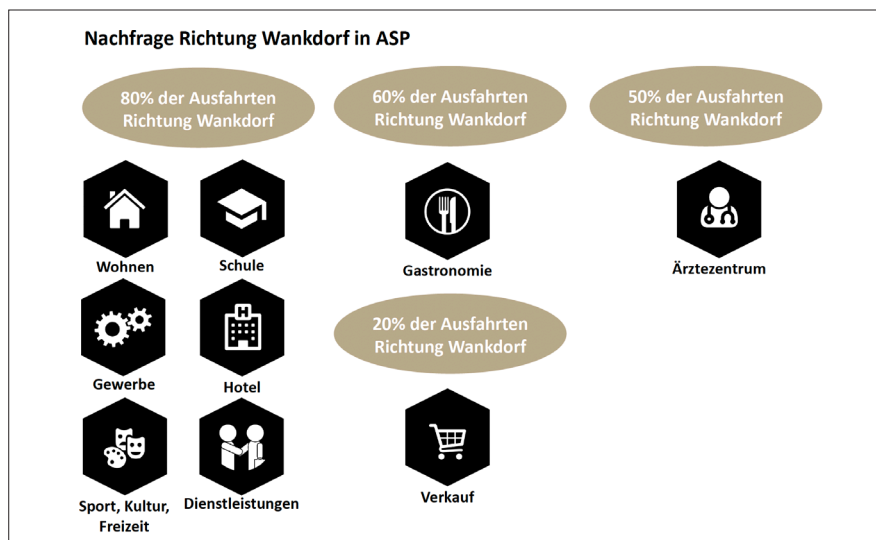
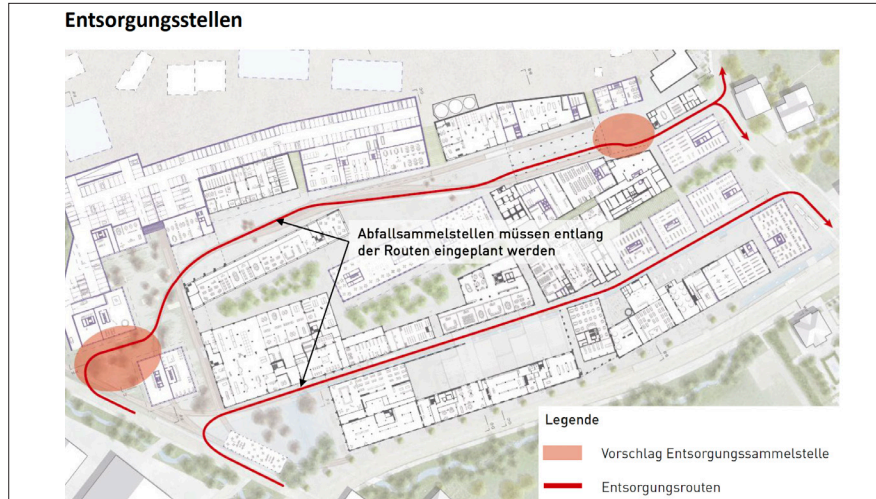
Motorisierter Individualverkehr



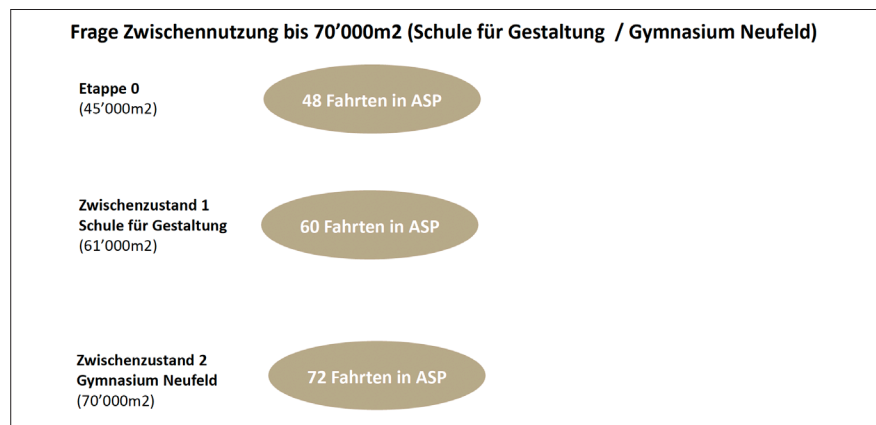
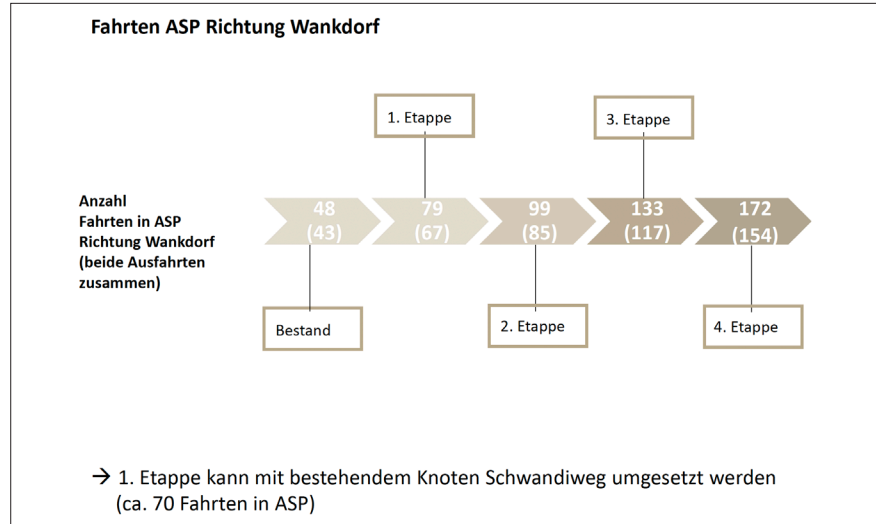
Anhang



Anhang



Anhang



- Massnahmen für Glättung der ASP / Reduzierung der Nachfrage in ASP**
- Dosierung mittels Schrankenanlage / Lichtsignalanlage bei Knoten Schwandiweg und zusätzliche Ausfahrtdosierung direkt beim Parking (Installation von Stauschlaufen auf dem Schwandiweg notwendig, wegen Bahnübergang)
 - Bewirtschaftung der Parkplätze für Pendler*Innen, für Kunden, für Gäste, Veranstaltungsbesucher und Schüler (keine feste Zuteilung der Parkplätze, ausser für Betriebsfahrzeuge etc.)
 - Trennung der Kosten für Parkierung von Wohnungsmiete bzw. zusätzlich zum Kaufpreis für die Wohnungen
- Ziel: Vermeidung von Fahrten in der ASP + Verlängerung der ASP

Anhang

Massnahmen für Glättung der ASP / Reduzierung der Nachfrage in ASP

- Umsetzung von restriktiven Konzepten durch die Unternehmen:
 - Förderung von öffentlichem Verkehr und Veloverkehr (Vergünstigungen öV etc.)
 - Flexible Arbeitsformen bezüglich Arbeitszeiten, HomeOffice etc.
- Berücksichtigung von Synergieeffekten auf dem Netz
 - Einkaufsverkehr: Zwischenstopp bei Coop
 - Wohnnutzung: Umzugswillige aus Region
 - Arbeitsplätze: Wechsel des Arbeitsplatzes aus dem Zentrum Bern in den Bernapark
 - Freizeit: z.B. Besuch Fitness neu im Bernapark statt in Bern selbst
-> kein Neuverkehr, sondern schon vorher im Korridor Wankdorf unterwegs

→ Ziel: Vermeidung von Fahrten in der ASP + Verlängerung der ASP

Schleichverkehr

Bahnschranke + Dosierung auf Schwandiweg -> Schleichverkehr im Quartier möglich

Mögliche Routen

- Bleichstrasse - Bernstrasse
- Flugbrunnenstrasse – Bolligen

Massnahmen zu Unterbindung aufgeteilt in 3 Stufen.

- Mittels Monitoring ist zu prüfen ob die Massnahmen eingehalten werden und den nötigen Effekt bewirken.



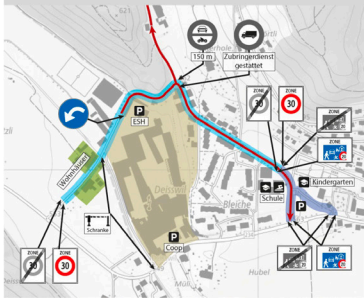
Schleichverkehr

Legende

- Perimeter Bernapark
- Möglicher Schleichverkehr
- Zone T30
- Zone T20
- Bestehend
- Massnahmen Stufe 1
- Massnahmen Stufe 2
- Massnahmen Stufe 3

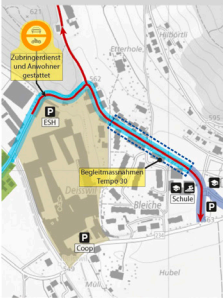
Stufe 1

- Abbiege Gebot
- Zone T30
- Zone T20




Stufe 2

- Fahrverbot mit Ausnahmen
- Begleitmassnahmen Zone T30



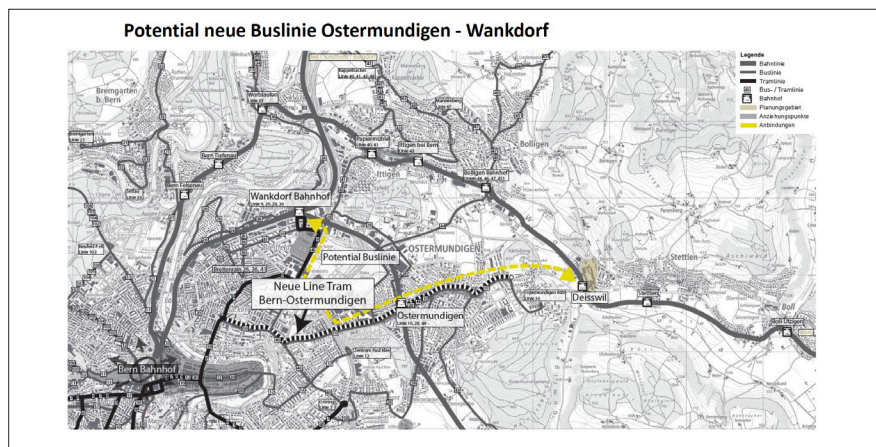
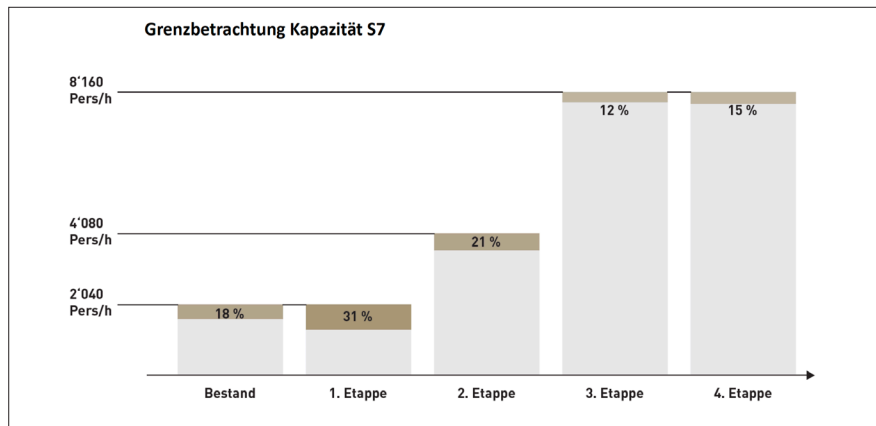
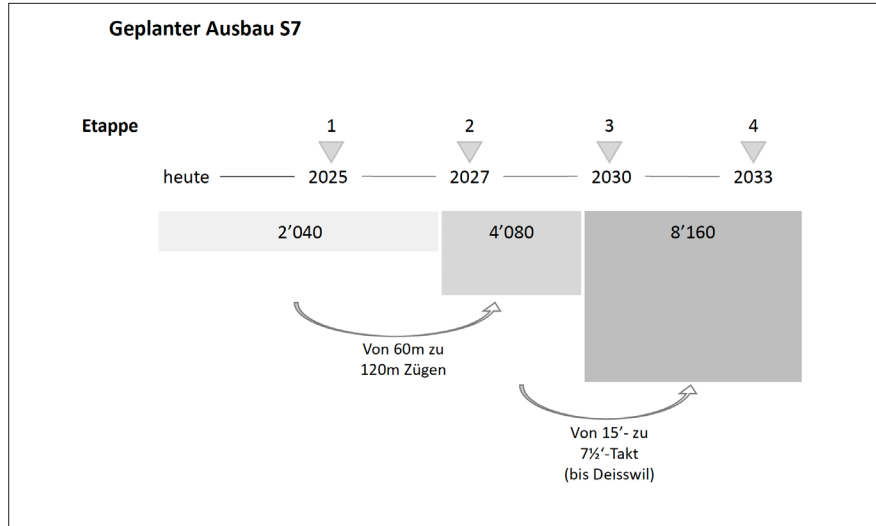
Stufe 3

- «Harte» Massnahmen z.B. Poller

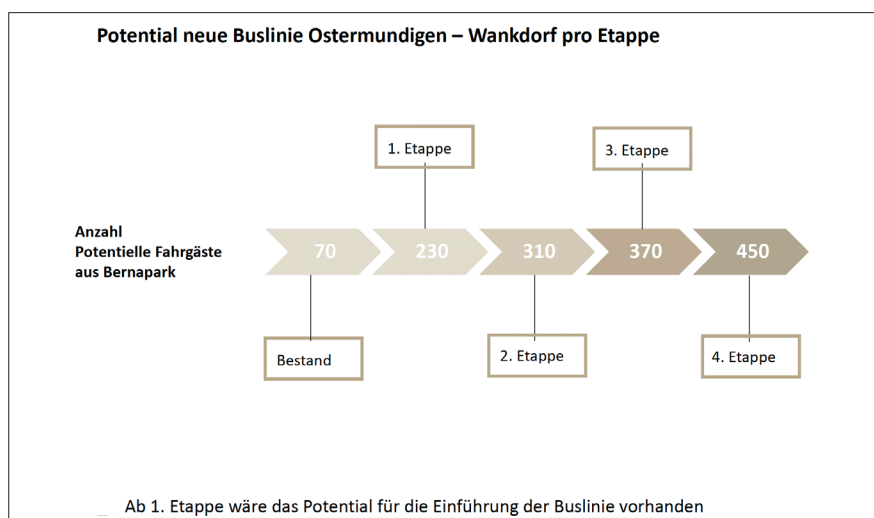
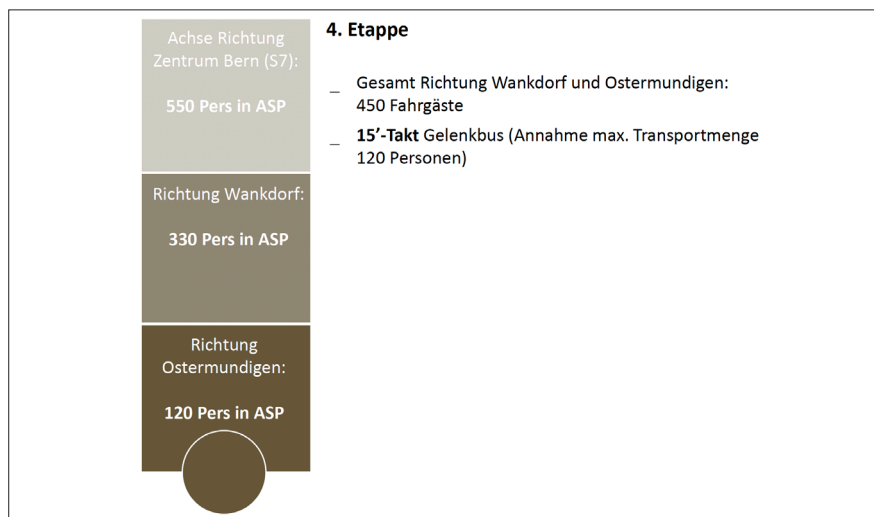
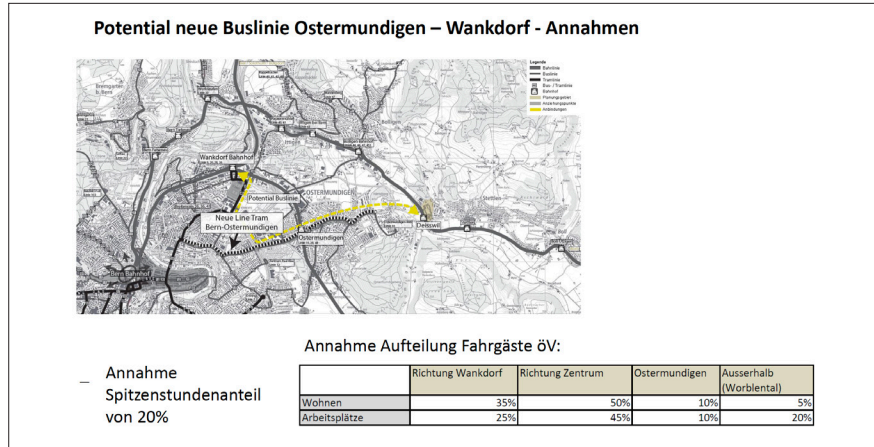


Anhang

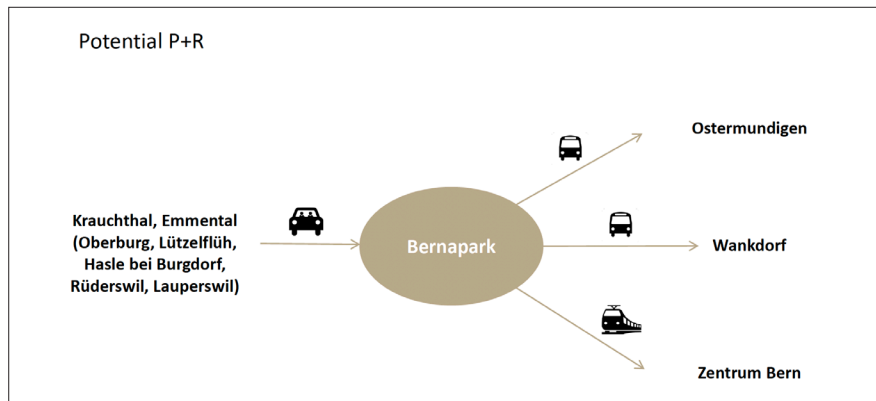
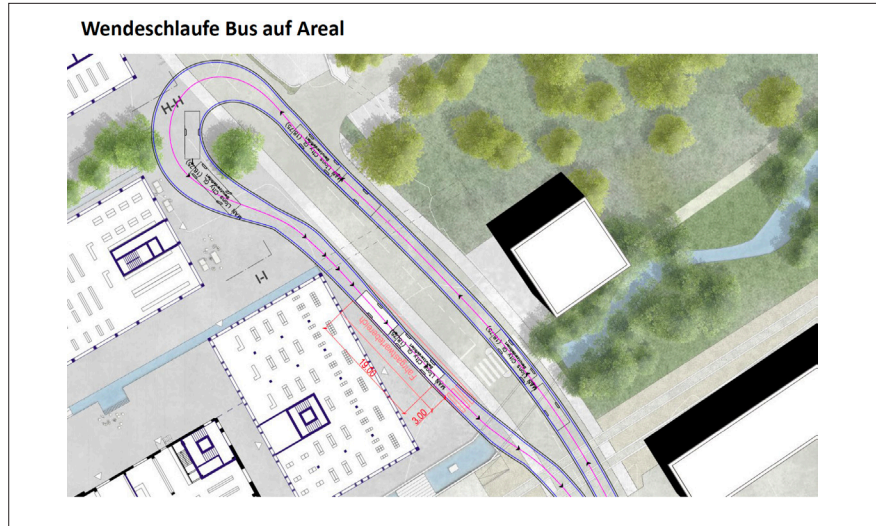
Öffentlicher
Verkehr



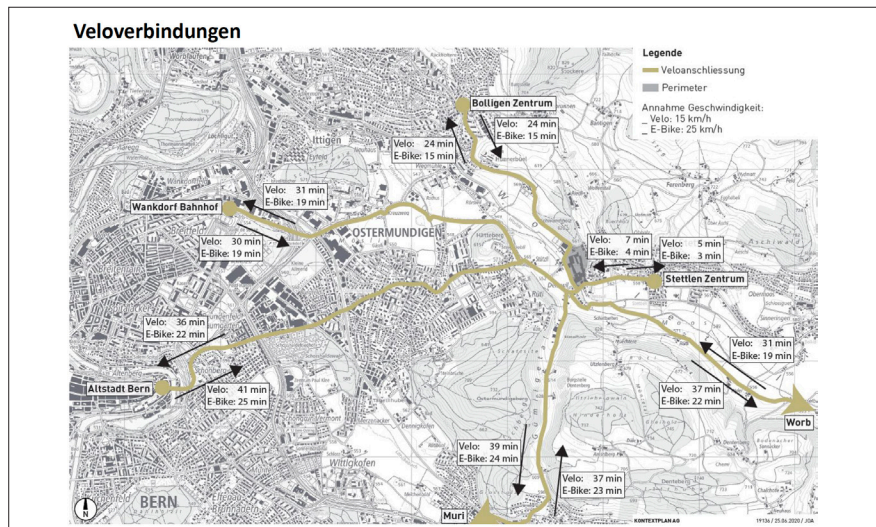
Anhang



Anhang



Fuss- und Velo-
verkehr



Anhang

