

Testplanung «Zentrum Spiez»



Schlussbericht des Beurteilungsgremiums

Vom Beurteilungsgremium am 16. Januar 2020 genehmigt

Impressum

Auftrag	Testplanung «Zentrum Spiez»
Auftraggeberin	Gemeinde Spiez, vertreten durch den Gemeinderat c/o Gemeindeverwaltung, Sonnenfeldstrasse 4, 3700 Spiez
Auftragnehmerin	Planteam S AG Bern Laupenstrasse 2, 3008 Bern
Projektbearbeitung	Ana Pereira, BSc in Architektur und MSc in RE&IS 041 469 44 59 ana.pereira@planteam.ch
Qualitätssicherung	SQS-Zertifikat ISO 9001:2000 seit 11. Juli 1999
Dateiname	spi_Schlussbericht_200116

Inhaltsverzeichnis

1.	Aufgabenstellung	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Projektperimeter	4
1.3	Projektziele und Aufgabenstellung	5
2.	Planungsprozess	6
2.1	Auftraggeberschaft und Verfahrensbegleitung	6
2.2	Verfahren	6
2.3	Teilnehmende am Studienauftrag	6
2.4	Urheberrecht und Ansprüche	7
2.5	Absichtserklärung der Auftraggeberschaft	7
2.6	Teilnehmende Schlussbesprechung Beurteilungsgremium	8
2.7	Beurteilungskriterien	9
2.8	Kommunikation	9
2.9	Ablauf und Termine	10
3.	Schlussbeurteilung der Projekte	11
3.1	Formelle Vorprüfung	11
3.2	Zulassung der Projekte zur Beurteilung, Entschädigung	11
3.3	Schlussbeurteilung, Empfehlung zur Weiterbearbeitung	11
3.4	Würdigung, Erkenntnisse und Dank	12
4.	Genehmigung	17
5.	Dokumentation der Projekte	18
5.1	Team 1 – GWJ Architektur AG	18
5.2	Team 2 – Suter Partner AG Architekten	28
5.3	Team 3 – Ducksch Anliker Architekten AG	40
5.4	Team 4 – Schneider & Schneider Architekten AG	52

1. Aufgabenstellung

1.1 Ausgangslage

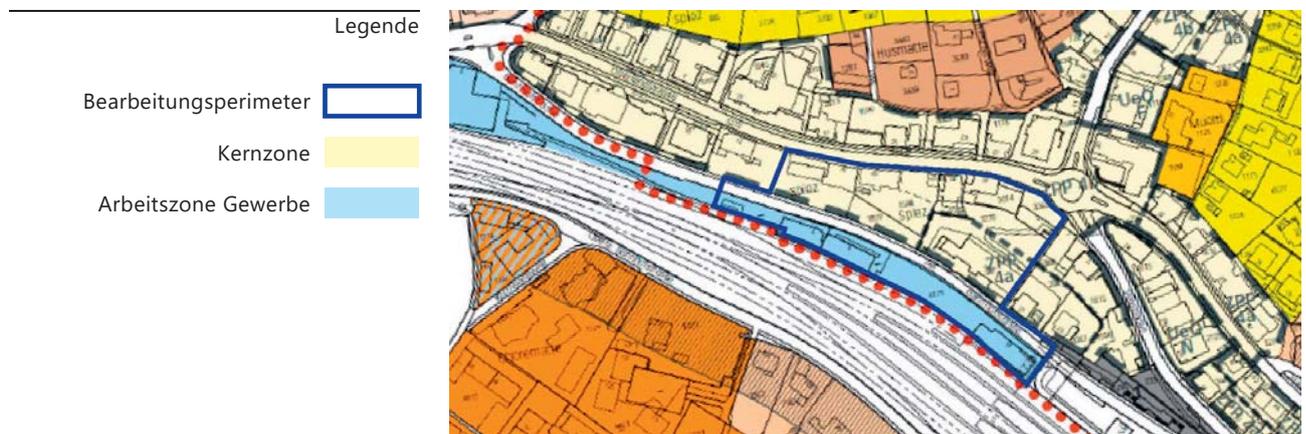
Mithilfe der vorliegenden Testplanung will die Gemeinde Spiez ihr Ortszentrum stärken. Die ortsbauliche Situation ist unbefriedigend, weshalb der Wunsch nach einem attraktiveren und lebendigeren Ortszentrum im Fokus der Testplanung steht. Dieses soll zum Einkaufen einladen, attraktiv sein für den Tourismus und eine gute Durchwegung für den Fuss- und Veloverkehr aufweisen. Zudem soll ein sinnvoller Umgang mit dem motorisierten Verkehr auf den Hauptverkehrsstrassen gefunden werden.

In die Testplanung einbezogen wurden, nebst Vertretungen der Gemeinde, auch die privaten Grundeigentümer sowie die BLS Immobilien AG und die Post Immobilien Management + Services AG, welche während des Verfahrens zugleich als Fachpersonen und als Grundeigentümerinnen auftraten.

Das Verfahren erfolgte im Dialog zwischen den Bearbeitungsteams und dem Beurteilungsgremium. Es werden zwei Zwischenbesprechungen und am Schluss eine Schlussbeurteilung durchgeführt. Der vorliegende Schlussbericht bezieht sich auf die Schlussbeurteilung und fasst die wichtigsten Punkte zusammen.

1.2 Projektperimeter

Der Bearbeitungsperimeter umfasste gemäss der 2013 revidierten Ortsplanung zu einem grossen Teil die «Kernzone Spiez» mit der ZPP 4 (nach Art. 93 BauG). Entlang der Gleise befindet sich die Parzelle 6171 in der Arbeitszone Gewerbe mit einem durch die BLS nicht mehr benötigten Gebäude.



1.3 Projektziele und Aufgabenstellung

Mit der Projektstudie sollte über das gesamte Areal die zukunftsorientierte Entwicklung des Dorfcentrums entlang der Bahnhof- und Oberlandstrasse aufgezeigt werden. Die ortsbauliche Konzeption und Nutzungsverteilung war darauf auszurichten, dass das Zentrum entlang der Oberlandstrasse gestärkt wird.

Die Grundeigentümerschaften streben die planerische Sicherung einer marktfähigen Überbauung und Zentrumsentwicklung an. Diese soll für alle Beteiligten Mehrwerte bieten. Dabei ist der Qualitätsanspruch hoch. Es wird eine ortsbaulich verträgliche Lösung angestrebt. Die Bauten sollen sich einerseits harmonisch in die gewachsenen Strukturen einfügen und Bezüge zu den bestehen Bauten aufnehmen. Andererseits wird ein geschickter Umgang mit der anspruchsvollen Topografie (Niveaueversatz von Oberlandstrasse zu Bahnhofstrasse) erwartet.

Ein wichtiges Ziel der Projektstudie war das Finden ein solides Konzept, welches ausreichend Flexibilität zulässt und den sich verändernden Nutzungsvorstellungen Rechnung trägt. Unter Berücksichtigung der Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit waren die Flächen- und Nutzungspotentiale aufzuzeigen. Dabei wurden Vorschläge für eine baulich sinnvolle und marktfähige Etappierung erwartet. Diese sollen die unterschiedlichen Realisierungshorizonte der Grundeigentümerschaften abbilden. Das Konzept soll zudem Aussagen über die gemeinsam zu erstellenden und gemeinschaftlich oder öffentlich nutzbaren Infrastrukturen machen.

Identität und Zentrumsgestaltung

Mit der angestrebten gestalterischen Qualität soll ein attraktives Dorfczentrum mit Identifikationspotenzial entwickelt werden können. Es wurde erwartet, dass auf die gebaute Umgebung eingegangen wird. Wertvolle Bausubstanz sollte respektiert und ins Konzept eingebunden werden. Für die Identität des Dorfcentrums spielen auch die öffentlichen Räume (Frei- und Begegnungsräume sowie Verkehrsräume,) eine wichtige Rolle. Ziel war, Räume zu schaffen, die eine soziale Interaktion der Bevölkerung fördern, die Nutzerfreundlichkeit berücksichtigen und eine Aneignung ermöglichen.

2. Planungsprozess

2.1 Auftraggeberschaft und Verfahrensbegleitung

Auftraggeberschaft

Auftraggeberschaft des vorliegenden Verfahrens ist die Einwohnergemeinde Spiez, vertreten durch:

Gemeinderat Spiez, Sonnenfeldstrasse 4, 3700 Spiez

Verfahrensbegleitung

Das Verfahren wird begleitet durch:

Planteam S AG, Laupenstrasse 2, 3008 Bern

2.2 Verfahren

Das Areal zeichnet sich durch seinen zukünftig hohen identitätsstiftenden Wert aus. Aufgrund der fachübergreifenden Thematik und der Komplexität der Aufgabe wurde ein Verfahren gewählt, das den hohen Qualitätsanforderungen gerecht werden kann. Verschiedene Bearbeitungstiefen und Realisierungszeithorizonte mussten berücksichtigt werden und es wurde eine ergebnisoffene Diskussion geführt. Deshalb war ein Studienauftrag in Form einer Testplanung zielführend.

Massgebend für das vorliegende Verfahren sind neben dem Gesetz über das öffentliche Beschaffungswesen (ÖBG) und der Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen (ÖBV) die Ordnung SIA 143 für Architektur- und Ingenieurstudienaufträge (Ausgabe 2009) sowie das Programm, die Fragenbeantwortung und die Protokolle der Zwischenbesprechungen.

Die Testplanung ermöglichte es, der Auftraggeberschaft und dem Beurteilungsgremium mit den Bearbeitungsteams in einen Dialog zu treten. Das Beurteilungsgremium konnte so Einfluss auf die Ergebnisse nehmen und das Verfahren optimal begleiten. Sowohl die öffentlichen als auch die privaten Anliegen werden nachhaltig gesichert.

Das Verfahren wurde in deutscher Sprache durchgeführt.

2.3 Teilnehmende am Studienauftrag

Die vier folgenden Bearbeitungsteams mit Kernkompetenzen im Bereich Städtebau / Architektur, Landschaftsarchitektur und optional Verkehrsplanung wurden aufgrund einer Präqualifikation für die Teilnahme selektiert:

Team 1	GWJ Architektur AG, Bern mit YEWO Landscapes e.u., Wien und Studio Social Condenser, Zürich.
Team 2	Suter Partner AG Architekten, Bern mit Grand Paysage GmbH, Basel und Transitec beratende Ingenieure AG, Bern.
Team 3	Ducksch Anliker Architekten AG, Langenthal mit Westpol Landschaftsarchitektur GmbH, Basel und UC'NA Architekten, Zürich.
Team 4	Schneider & Schneider Architekten AG, Aarau mit Appert Zwahlen Partner Landschaftsarchitekten AG, Cham, Ballmer + Partner AG, Aarau.

Die Bearbeitungsteams verpflichteten sich, die nötigen Ressourcen für die Bearbeitung der Aufgabe bereit zu stellen und sämtliche Termine einzuhalten und wahrzunehmen.

2.4 Urheberrecht und Ansprüche

Das Urheberrecht verbleibt bei den Projektverfassenden. Die eingereichten Pläne, Erläuterungsberichte und Modelle sowie die entsprechenden digital abgegebenen Daten gehen in das Eigentum der Auftraggeberschaft über.

Da es sich um eine prozessorientierte Planungsstudie handelt, welche als Grundlage für weitere Planungsschritte dient, dürfen die aus der Testplanung gewonnenen Erkenntnisse und Ergebnisse im Sinne von Art. 26.3 der Ordnung SIA 143 (2009) durch die Auftraggeberschaft weiterverwendet werden (Verwertungsrecht). Es ist erlaubt, verschiedene Lösungsansätze syntheseartig zu kombinieren.

Die Auftraggeberschaft behält sich vor, die Projektdokumente unter Namensnennung der Teilnehmenden, das gegenseitige Einverständnis vorausgesetzt, zu veröffentlichen und für den Eigenbedarf zu kopieren.

2.5 Absichtserklärung der Auftraggeberschaft

Die Ergebnisse der Testplanung sowie die Erkenntnisse und Empfehlungen des Beurteilungsgremiums dienen dem Gemeinderat Spiez als Grundlage für die planerische Umsetzung der Zentrumsentwicklung.

In Übereinstimmung mit der Ordnung SIA 143 Art.3.2 (Ausgabe 2009) wurde gemäss Programm der Testplanung vom 09. April 2019 kein (substanzieller) Folgeauftrag in Aussicht gestellt. Grundsätzlich sind alle Ansprüche mit der Auszahlung der Entschädigung abgegolten.

Eine allfällige planerische Begleitung im Rahmen der Nutzungsplanung bleibt, entsprechend den Empfehlungen des Beurteilungsgremiums, vorbehalten (siehe dazu vorliegender Bericht Kapitel 3.3)

Die BLS Immobilien AG und die Post Immobilien Management und Services AG beabsichtigen ihre Areale zeitnah zu realisieren. Auf eine ausdrückliche Empfehlung des Beurteilungsgremiums hin, ziehen diese beiden Grundeigentümerinnen in Betracht, das verfassende Architekturbüro oder die verfassenden Architekturbüros mit deren Umsetzung zu beauftragen. Falls es jedoch nicht zu einer Auftragsvergabe kommt, entsteht kein Anrecht auf eine zusätzliche Entschädigung.

2.6 Teilnehmende Schlussbesprechung Beurteilungsgremium

Folgende Mitglieder des Beurteilungsgremiums waren anwesend:

Sachgremium	Ursula Zybach, Gemeinderätin / Vertretung Grundeigentümerschaft Parz.-Nr. 3265, Hans Rudolf Schöni, Vertretung Grundeigentümerschaft Parz.-Nr. 2344, Andreas Lanz, Vertretung Grundeigentümerschaft Parz.-Nr. 3014, Daniel Meyer, Vertretung Grundeigentümerschaft Parz.-Nrn. 1598 / 1859,
Fachgremium	Joël Buntschu, B.A. FH in Raumplanung / MSc in RE&IS, Vertretung BLS, Barbara Dällenbach, Dipl. Architektin HTL / MAS GSR, Michael Heim, Architekt FH / MAS UZH in Real Estate, Vertretung Post, Armon Semadeni, Dipl. Architekt ETH SIA / BSA, Toni Weber, Dipl. Landschaftsarchitekt HTL / BSLA / SIA, Bernhard Straub, Dipl. Architekt ETH SIA, Raumplaner NDS ETH (Ersatz),
Experten ohne Stimmrecht	Elke Bergius, Dienstchefin Umwelt / Planung, Gemeinde Spiez, Tanja Brunner, Abteilungsleiterin Gemeindeschreiberei, Gemeinde Spiez, Roland Dietrich, Abteilungsleiter Bau, Gemeinde Spiez, Heinz Egli, Vize-Gemeindepräsident Spiez, Paul Hasler, Ingenieur NDS ETH / FSU, Netzwerk Altstadt, Burgdorf, Stefan Schöni, Vertretung Oberingenieurkreis I Kanton Bern, Alberto Fabbris, Vertretung Denkmalpflege des Kantons Bern.
Entschuldigt	Für die Schlussbeurteilung entschuldigt war der Ersatzvertreter des Sachgremiums: Ruedi Rösch, Vertretung Grundeigentümerschaft Parz.-Nrn. 3269 / 668. Das Beurteilungsgremium war in allen Besprechungen beschlussfähig.

2.7 Beurteilungskriterien

Die Beurteilung orientierte sich am Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz (Version 2.0, August 2016). Die Beurteilungskriterien umfassten demnach die Bereiche Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt gleichermaßen. Für die vorliegende Testplanung dienten als Beurteilungskriterien im Speziellen:

- Ortsbauliches Gesamtkonzept (räumliche Wirkung und Sequenzen, Dichte, Massstäblichkeit und eingliedernde Gestaltung der Gebäude).
- Freiraumkonzept (Differenzierung und Gestaltung von privaten, halböffentlichen und öffentlichen Aussenräumen), standortgerechte Bepflanzung.
- Erschliessungskonzept (Arealerschliessung und Verkehrsführung, Parkierung, Funktionalität, öffentliche Zugänglichkeit, Vernetzung und Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr).
- Baulicher Umgang mit der Topografie (Eingliederung in Höhenlage, angemessene Bautypologie und Ausdruck, Adressbildung und Wirtschaftlichkeit).
- Nutzungskonzept (Nutzungsart und -verteilung, Gebrauchsqualität, Nutzungsflexibilität für sich wandelnde Nutzungsansprüche, Marktfähigkeit).
- Entwicklungsmöglichkeiten (Etappierbarkeit, Flächeneffizienz, Ertragspotenzial).

Die Reihenfolge enthält keine Wertung. Die jeweiligen Kriterien wurden vom Beurteilungsgremium in einer Gesamtwertung angewendet.

2.8 Kommunikation

Das Verfahren erfolgte unter Ausschluss der Öffentlichkeit. Die Auftraggeberschaft und die Teilnehmenden verzichteten bis zur Freigabe auf das Recht zur Veröffentlichung. Die Ausstellung und Orientierung der Arbeiten erfolgt in Absprache mit der Auftraggeberschaft und wird rechtzeitig kommuniziert.

2.9 Ablauf und Termine

Präqualifikation	Das Beurteilungsgremium hatte am 9. April 2019 in einer Präqualifikation vier Teams für die Bearbeitung des Studienauftrags ausgewählt (siehe dazu Kapitel 2.3).
Startveranstaltung / Begehung	<p>An der Startveranstaltung vom 15. Mai 2019 wurde die Aufgabenstellung den teilnehmenden Teams bei einer Begehung vor Ort erläutert.</p> <p>Die gestellten Fragen und Antworten wurden dabei schriftlich in einem Dokument aufgenommen und den Teilnehmenden zusammen mit der schriftlichen Fragenbeantwortung zugesandt.</p>
Schriftliche Fragenbeantwortung	Es wurde eine schriftliche Fragerunde durchgeführt. Sie wurde bis zum 31. Mai 2019 beantwortet, wobei alle Fragen von allgemeinem Interesse allen Teams mit den Protokollen der Zwischenbesprechungen schriftlich zugestellt wurden. Einzelrückmeldungen wurden jeweils nur den betreffenden Teams zugestellt.
Zwischenbesprechungen	<p>Es wurden zwei Zwischenbesprechungen durchgeführt. In der ersten Zwischenbesprechung am 28. Juni 2019 wurden dem Beurteilungsgremium die erarbeiteten Analysen und Konzeptansätze durch die Bearbeitungsteams in Einzelpräsentationen vorgetragen.</p> <p>Nach einer weiteren achtwöchigen Bearbeitungszeit fand am 19. September 2019 die zweite Zwischenbesprechung statt. Im Rahmen dieser wurden die erarbeiteten Lösungsansätze erneut präsentiert und weitere Stossrichtungen der Bearbeitung definiert.</p>
Schlussbeurteilung	Die Schlussbeurteilung fand am 22. November 2019 statt.

3. Schlussbeurteilung der Projekte

3.1 Formelle Vorprüfung

Gemäss Angaben im Programm der Testplanung vom 9. April 2019 wurde durch die Verfahrensbegleitung eine formelle Vorprüfung durchgeführt. Die Vorprüfung erfolgte rein technisch und wertungsfrei.

Dabei wurde einerseits ein Quervergleich zwischen den Projekten zu den abgegebenen Flächen, Volumen, Dichten und Parkplätze erstellt. Andererseits wurden die in der Abgabe getroffenen Aussagen zu den nachfolgenden Themen zusammengestellt und verglichen:

- Umgang mit Perimeter,
- Aussagen zur Oberlandstrasse,
- Nutzungsangebot,
- Lage und Niveau Grossverteiler,
- Anlieferung,
- Einstellhalle / Erschliessung,
- Anzahl Vollgeschosse,
- Etappierung.

Die Vorprüfung fand am 18. November 2019 statt und wurde in einem detaillierten, tabellarisch aufgebauten Vorprüfungsbericht z.H. des Begleitgremiums zusammengestellt.

Der Vorprüfungsbericht stand dem Beurteilungsgremium am Tag der Schlussbeurteilung zur Verfügung.

3.2 Zulassung der Projekte zur Beurteilung, Entschädigung

Alle vier eingereichten Projektbeiträge wurden fristgerecht und vollständig abgegeben und wurden vom Beurteilungsgremium zur Beurteilung zugelassen. Damit haben alle vier Teams Anspruch auf die Auszahlung der Entschädigung von CHF 37'140.00 exkl. MwSt. gemäss Programm der Testplanung vom 9. April 2019.

3.3 Schlussbeurteilung, Empfehlung zur Weiterbearbeitung

Die Bewertung der Projektstudien im Hinblick auf die Zielsetzungen und die Beurteilungskriterien fand ohne Präsentation der Projektbeiträge durch die Bearbeitungsteams statt. Die Projektvorschläge wurden im Beurteilungsgremium sowohl einzeln als auch vergleichend diskutiert.

Die durch die Mitglieder des Fachgremiums erstellten Projektbeschriebe und Würdigungen der einzelnen Beiträge finden sich in der Dokumentation in den Kapiteln 5.1–5.4.

Das Beurteilungsgremium kam zum Schluss, dass die Projektstudie des Teams um die Suter Partner AG Architekten, Bern zusammen mit Grand Paysage GmbH, Basel und Transitec beratende Ingenieure AG, Bern für die Entwicklung des Zentrums von Spiez richtungsweisend sein kann und für die planerische Umsetzung weiterverfolgt werden soll.

Das vorgeschlagene Konzept schafft es, die geforderten Ziele betreffend Identität, Durchwegung, Umgang mit der Topografie, Nutzungsverteilung, Etappierungsmöglichkeiten etc. in den vier Teilgebieten Bahnhofstrasse, Oberlandstrasse, Hangkante und Kronenplatz umzusetzen. Die ortsbauliche Dichte erscheint verträglich und eine plausible Etappierung wird vorgeschlagen. Die ortsbauliche Vision für den Kronenplatz überzeugt mit einer ausgewogenen Volumetrie ebenso wie das angemessene «Weiterbauen» mit kleinkörnigen baulichen Ergänzungen entlang der Oberlandstrasse, welches insbesondere auch die unterschiedlichen Bedürfnisse und Realisierungshorizonte der Grundeigentümerschaften aufzunehmen vermag. Obwohl der Projektbeitrag entlang der Bahnhofstrasse gleisseitig noch nicht ganz ausgereift zu sein scheint, wird dem gesamten Konzept das Potenzial für eine Weiterbearbeitung zugesprochen, da das Teilgebiet entlang der Bahnhofstrasse das ortsbaulich am wenigsten sensible Gebiet darstellt.

3.4 Würdigung, Erkenntnisse und Dank

Alle vier Beiträge weisen eine hohe Qualität auf und können für die Zentrumsentwicklung von Spiez explizit oder implizit als richtungsweisend bezeichnet werden. Der überaus grosse Arbeitseinsatz und die sorgfältige Bearbeitung aller Teams wird vom Beurteilungsgremium äusserst positiv hervorgehoben und verdankt.

Nach beiden Zwischenbesprechungen hat in allen Projekten jeweils eine Klärung stattgefunden. Die Anregungen des Beurteilungsgremiums wurden mit der Weiterbearbeitung weitgehend präzise umgesetzt. Dies wird positiv gewürdigt. Mit dem vorliegenden Verfahren konnten unterschiedliche ortsbauliche Ansätze und Strategien vertieft geprüft werden, was eines der Hauptziele einer Testplanung darstellt. Dies wurde vom Beurteilungsgremium sehr geschätzt. Auch wenn nicht alle geprüften Strategien weiterverfolgt werden können, dienen die nachfolgenden Erkenntnisse nachhaltig einer identitätsstiftenden Zentrumsentwicklung für die Gemeinde Spiez.

Diese Umstände bestätigen die Richtigkeit des Entscheides, eine Testplanung mit zwei Zwischenbesprechungen durchzuführen.

Als Ergebnis des Studienauftrages können hiermit folgende Punkte festgehalten werden:

Ortsbaulicher Ansatz Kronenplatz

Gestützt auf die vier Projektbeiträge kann die Erkenntnis gewonnen werden, dass am Kronenplatz nur eine Bebauung, die über die beiden

Ebenen Bahnhofstrasse und Oberlandstrasse hinweg gedacht wird, eine ortsbaulich funktionierende Verbindung zu schaffen vermag. Gerade in dieser Hinsicht überzeugt der ortsbauliche Ansatz des Teams um die Suter Partner AG Architekten besonders. Das Konglomerat der vier Volumina stimmt in sich sehr gut. Im Rahmen der Überarbeitung sollten daher Anpassungen an Höhen, der Setzung, des Fussabdruckes etc. immer im gesamten Ensemble erfolgen und nicht als isolierte Einzelmassnahmen. Ausserdem ermöglicht der feinfühlig, in die Zukunft gerichteten Bebauungsvorschlag eine harmonisch-morphologische Verbindung. Dies ist insofern relevant, als dass die gewünschte Durchwegung aus Sicht des Beurteilungsgremiums keinesfalls nur technisch-verkehrlich gelöst werden sollte.

Verbindung der beiden Ortsebenen

Aus funktionaler Sicht wird bekräftigend festgehalten, dass die Verbindung der beiden Ortsebenen nach wie vor im Zentrum der ortsbaulichen Bestrebungen stehen sollte. Das Beurteilungsgremium hält fest, dass mit den geprüften Varianten gezeigt werden konnte, dass die Verbindung funktioniert. Die gestalterisch optimale Lösung konnte jedoch nicht abschliessend gefunden werden. Es wird eine wesentliche Aufgabe der Weiterbearbeitung sein, auch für die Verbindung eine ortsbildverträgliche Ausbildung und hochwertige architektonische Gestaltung zu erreichen.

Die Verbindung Kronenplatz – Bahnhof kann und soll als zentrales ortsbauliches und im Gesamtgefüge gut verträgliches Element dienen, das auch eine allfällige touristische Inszenierung erlaubt.

Nutzungskonzept Kronenplatz

Entscheidend für die Zukunftsfähigkeit und die Akzeptanz bei der Bevölkerung ist, dass das Nutzungskonzept um den Kronenplatz herum als eine Art «neue Mitte» herausgebildet wird. Wiederum aus mehreren Projektbeiträgen konnte die Erkenntnis gewonnen werden, dass deshalb ein hoher Grad an Öffentlichkeit gewährleistet werden muss. Nur so kann ein langfristig funktionierendes und identitätsstiftendes Zentrum für Spiez herausgebildet werden. Dies im Hinblick auf die Tourismusachse (Bahnhofstrasse–Seestrasse) als auch auf die Funktionsfähigkeit der Alltagsachse (Oberlandstrasse im Zusammenhang mit dem gesamten Dorf) als Einkaufsachse und Flaniermeile. Die nun vorliegenden Nutzungsideen und Konzepte sind in der weiteren Bearbeitung zu vertiefen und hinsichtlich einer identitätsstiftenden Zentrumsentwicklung (insbesondere entlang der Oberlandstrasse) zu präzisieren. Dazu gehört auch eine gezielte Lenkung von Besucherströmen in gewünschte Zentrumsbereiche.

Aus Sicht des Beurteilungsgremiums gilt es unbedingt zu vermeiden, dass diese prominente Lage für Nutzungen hergegeben wird, welche die Bevölkerung von Spiez ausschliesse. Die «neue Mitte» am Kronenplatz soll nicht durch nebenstehende Bauten, welche keine öffentliche Funktion bieten können, konkurrenziert werden. Gewünscht sind v.a. öffentliche und halböffentliche Nutzungen oder Dienstleistungsflächen / Verkaufsflächen, touristische und gastronomische Angebote. Wohnen sollte hier, wenn überhaupt, nur eine untergeordnete Rolle spielen.

Gestaltung des öffentlichen
Aussenraumes am Kronenplatz

Auch wenn das Verkehrsregime am Kronenplatz als Kreisell bestehen bleibt (was vom Kanton momentan so vorgesehen ist), sollte die Ausgestaltung des öffentlichen Raumes die räumliche Fassung des Bereiches als Platz stärken. Auch die Ausgestaltung des Kreisells könnte allenfalls hinterfragt werden.

Die Baumsetzung am Kronenplatz sollte über den gesamten Raum gedacht werden und nicht nur auf den Vorbereich der neuen Bauten beschränkt bleiben. Im Hinblick auf die Weiterbearbeitung empfiehlt das Beurteilungsgremium eine weniger strassenraumbegleitende Baumsetzung, sondern eher eine dezidierte platzgestalterische Idee. Der öffentliche Raum inkl. Strassenraum muss zudem im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes hindernisfrei gestaltet sein (VSS-Norm SN 640 075 / 2014-12 + normativer Anhang).

Aus verkehrstechnischer Sicht wird empfohlen, dass nochmals eine Überprüfung der Lage der Ein- und Ausfahrt zum Parkhaus des Grossverteilers stattfindet.

Landschaft, Hangkante, Promenade und
Inszenierung der Aussichtslage

Mit den vier Projektbeiträgen konnte der angestrebten Inszenierung der Aussichtslage in unterschiedlicher Art und Weise Rechnung getragen werden. Eine wichtige Erkenntnis aus dem Verfahren lautet, dass die Hangkante im nordwestlichen Bereich weitgehend von einer Bebauung freigehalten werden soll und stattdessen als Promenade mit einer Baumreihe inszeniert werden sollte. Der Hang selbst soll hierbei als öffentlich zugänglicher und landschaftlich geprägter Bereich fungieren. Der Grad an landschaftsarchitektonischer Bearbeitung und Ausgestaltung gilt es gemäss Empfehlung des Beurteilungsgremiums im weiteren Verfahren zu klären. Denkbar sind unterschiedliche Herangehensweisen, wobei ein Weg durch einen Wiesenhang das Minimum, ein Park als «gemeinsame Mitte» das Maximum an Bearbeitungsintensität darstellen dürfte. Die vorgeschlagene ortsbauliche Lösung kann sowohl mit als auch ohne Park in der Mitte funktionieren. Dem Beurteilungsgremium erscheint es deshalb wichtig, dass dies unabhängig von den baulichen Etappen funktionieren sollte. Auch eine spätere Realisierung einer parkartigen Anlage sollte durch frühere bauliche Etappen nicht verunmöglicht werden.

Bahnhofstrasse / Gleisfeld

Im Bereich der gleisseitigen Ausgestaltung der Bahnhofstrasse, konnte aus Sicht des Beurteilungsgremiums aus den vier Projektbeiträgen eindeutig die Erkenntnis gewonnen werden, dass eine annähernd geschlossene, riegelartige Bebauung die richtige Herangehensweise für diese spezifische Situation ist. Eine detaillierte Abstimmung mit dem ortsbaulichen Ansatz am Kronenplatz und entlang der Oberlandstrasse muss vorgenommen werden. Es soll dabei unbedingt vermieden werden, eine nutzungsmässige Konkurrenz zur Oberlandstrasse herauszubilden.

Der grundsätzliche Ansatz des Teams um die Suter Partner AG Architekten, dass die Bebauung gegen Nordwesten hin niedriger und feinkörniger wird, wird begrüsst werden. Ein Hochpunkt wird am ehesten in der Nähe vom Bahnhof gesehen. Was im Rahmen des vorliegenden

Verfahrens allgemein noch zu wenig tiefgreifend bearbeitet worden ist, sind die rückwärtigen Bereiche zum Gleisfeld hin.

Eine angemessene Fassadengestaltung ist sowohl im Hinblick auf die jeweilige Nutzung als auch im Zusammenhang mit dem Thema Störfallvorsorge sorgfältig zu erarbeiten. Auch die Aussenraumgestaltung ist der Lage entsprechend zu erarbeiten und auszugestalten.

Erhaltenswerte Bauten

Das vorliegende Verfahren hat gezeigt, dass der Umgang mit dem erhaltenswerten Bau Bahnhofstrasse 8 noch nicht eindeutig und abschliessend beantwortet werden kann. Sowohl Lösungen mit als auch Lösungen ohne den erhaltenswerten Güterschuppen sind denkbar. In der weiteren Bearbeitung gilt es der Frage – Erhalt oder Ersatz? – vertiefte Aufmerksamkeit zu schenken. Hierbei betont das Beurteilungsgremium, dass mehrere Interessen gegeneinander abzuwägen sind. Dazu gehören insbesondere die folgenden Themen: ortsbaulicher Mehrwert dank der historischen Bausubstanz, Notwendigkeit der Altlastensanierung, bauliche Dichte, Silhouettenbildung, Nutzungsangebot etc. Ob anstelle des Güterschuppens an der Bahnhofstrasse 8 der näher am Bahnhof gelegene Güterschuppen (Bahnhofstrasse 10) erhalten werden soll, müsste im Zusammenhang mit dem weiterzubearbeitenden Projekt ebenfalls vertieft geprüft werden.

Perimeter

Teilweise wurde mit den Projektbeiträgen aufgezeigt, wie vorgeschlagenen Bebauungsmuster über den Perimeter hinaus weitergeführt werden können. Das Beurteilungsgremium empfiehlt, dies im Hinblick auf eine mögliche Umzonungen entlang der Bahnhofstrasse abschliessend zu klären.

Ortsbaulicher Ansatz Oberlandstrasse

Im Quervergleich der vier Projektbeiträge überzeugt entlang der Oberlandstrasse der ortsbauliche Ansatz des «Weiterbauens». Dabei ist es dem Beurteilungsgremium ein Anliegen zu betonen, dass die bestehende Körnigkeit, die Fussabdrücke und die Typologie unbedingt beizubehalten sind. So können die bestehenden Bauten nach Belieben der jeweiligen Grundeigentümerschaften belassen, ergänzt oder ersetzt werden. Dies gewährleistet eine individuelle Realisierbarkeit und produziert keine unnötigen Abhängigkeiten über die Parzellengrenzen hinweg. Ausserdem werden keine willkürlichen Massstabssprünge produziert und grössere Hangsicherungsmassnahmen können vermieden werden.

Erschliessung, Parkierung, Anlieferung,

Im Hinblick auf die Parkierung überzeugen die Projektbeiträge, welche an unterschiedlichen Stellen Parkieranlagen anbieten. Dem Beurteilungsgremium erscheint die Erweiterung der bestehenden BLS-Einstellhalle in Richtung Nordwesten, wenn nicht zwingend, dann zumindest sehr sinnvoll.

Das zur Weiterbearbeitung empfohlene Projekt weist eine vergleichsweise sehr niedrige Parkplatzzahl aus. Aus heutiger Sicht wird empfohlen, diese Anzahl zu erhöhen. Eine detaillierte Abstimmung der Parkplatzzahl (insb. auf der Ortsebene der Oberlandstrasse) auf die Nutzungen und im Zusammenhang mit dem Projekt «Let's Swing» gilt es im Rahmen der

Überarbeitung vorzunehmen. Wichtig ist, dass auch langfristig eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen für die Nutzenden (Bewohnerschaft, Kunden, Gewerbetreibende) zu Verfügung steht. Eine attraktive Gestaltung der unterirdischen Parkierung mit guter Zugänglichkeit gilt es hierbei anzustreben.

Grossverteiler

Im Hinblick auf ein Flächenangebot für einen Grossverteiler sind zwei wichtige Erkenntnisse aus den vier Projektbeiträgen festzuhalten:

Erstens ist der Grossverteiler am Kronenplatz anzuordnen, mit Verkaufsflächen (rund 1000 m²) im Erdgeschoss. Zweitens ist die Anlieferung von der Bahnhofstrasse her zu organisieren. Die unterschiedlichen Beiträge vermochten aufzuzeigen, dass dies aus verkehrstechnischer Sicht besser funktioniert als eine Anlieferung über die Oberlandstrasse. Die vertikale Verteilung der Waren kann über eine Liftanlage gewährleistet werden.

Wirtschaftlichkeit

Auf einen ausgewogenen Nutzungsmix gilt es bei Weiterbearbeitung und bei der planungsrechtlichen Umsetzung zu achten. Das Beurteilungsgremium sieht es als kritisch an, zu viele Gewerbeflächen anzubieten. Aus dem Quervergleich der vier Projektbeiträge kann festgehalten werden, dass eine Nutzungsverteilung mit rund 60–70 % Wohnen als sinnvoll erscheint. An der Bahnhofstrasse soll keine neue Zentrumslage im kommerziellen Sinn entstehen. Dies wurde von den meisten Projekten auch so berücksichtigt, um die Publikumsströme nicht zu verzetteln.

Weiterbearbeitung und planungsrechtliche Umsetzung

Aufgrund der vielfältigen Abhängigkeiten und der hohen Qualität wird das Projekt des Teams um die Suter Partner AG Architekten zur Weiterbearbeitung empfohlen. Dieses soll in einer Überarbeitungsrunde, begleitet durch einen Ausschuss des Beurteilungsgremiums – zwecks Qualitätssicherung – zu einem Richtprojekt für die planungsrechtliche Umsetzung überarbeitet werden.

Die planungsrechtliche Anpassung wird voraussichtlich die Anpassung oder den Ersatz der rechtsgültigen Zone mit Planungspflicht ZPP 4a/4b und eine Umzonung der rechtsgültigen Arbeitszone Gewerbe entlang der Bahngleise beinhalten. Das Beurteilungsgremium empfiehlt dem Gemeinderat darüber hinaus zu prüfen, ob eine Anpassung der Perimeter übergreifenden Kernzonenplanung zielführend für das gesamte Zentrum von Spiez sein könnte.

Dank

Die Auftraggeberschaft und das gesamte Beurteilungsgremium bedanken sich bei allen teilnehmenden Teams für die interessanten und hochwertigen Beiträge. Es ist erkennbar, dass der Arbeitseinsatz sehr gross war. Hierfür gebührt den Bearbeitenden ein verbindlicher Dank.

Der hohe Stellenwert des Gebietes für die Zentrumsentwicklung sowie die Komplexität für die Entwicklung wurden durch die Testplanung bestätigt. Die Projektbeiträge stellen im Hinblick auf diese künftige Entwicklung sowohl für die Grundeigentümerschaft wie auch für die Planungsbehörde eine wichtige Unterstützung dar.

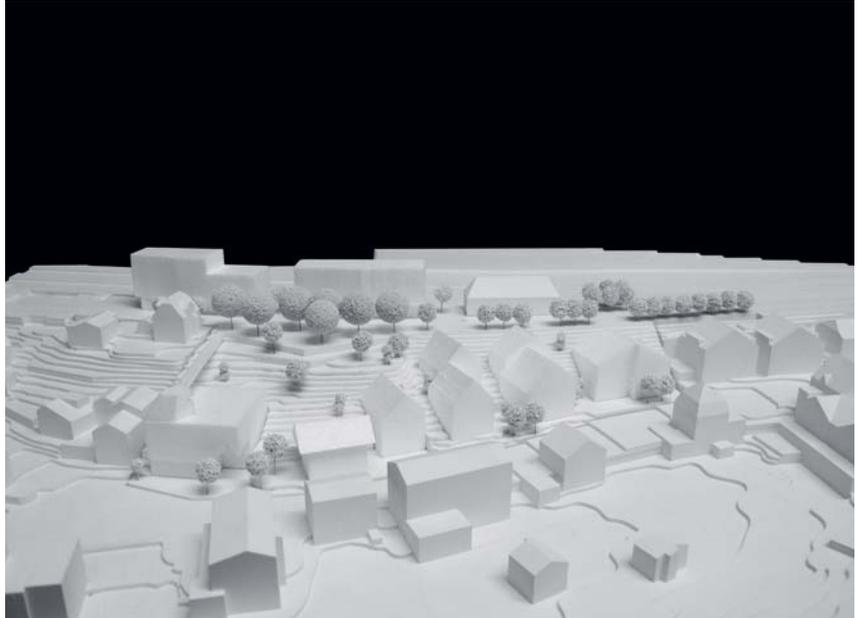
4. Genehmigung

Der vorliegende Schlussberichts ist am 16. Januar 2020 vom Beurteilungsgremium genehmigt worden.

Joël Buntschu	schriftliches Einverständnis (Mail vom 20.12.2019)
Barbara Dällenbach	schriftliches Einverständnis (Mail vom 06.01.2020)
Michael Heim	schriftliches Einverständnis (Mail vom 22.12.2019)
Andreas Lanz	schriftliches Einverständnis (Mail vom 19.12.2019)
Daniel Meyer	schriftliches Einverständnis (Mail vom 05.01.2020)
Hans Rudolf Schöni	schriftliches Einverständnis (10.01.2020)
Ursula Zybach	schriftliches Einverständnis (Mail vom 06.01.2020)
Armon Semadeni	schriftliches Einverständnis (Mail vom 07.01.2020)
Toni Weber	schriftliches Einverständnis (Mail vom 06.01.2020)
Ruedi Rösch	schriftliches Einverständnis (16.01.2020)
Bernhard Straub	schriftliches Einverständnis (Mail vom 06.01.2020)

5. Dokumentation der Projekte

5.1 Team 1 – GWJ Architektur AG



GWJ Architektur AG, Bern

YEWO Landscapes e.u., Wien

Studio Social Condenser, Zürich

Allgemeine Würdigung

Der Entwurf von GWJ Architekten besticht insgesamt durch seine gute Etappierbarkeit und die Flexibilität für die Grundeigentümer, seine klaren Statements für eine urbane Bebauung des Areals, insbesondere entlang der Bahnhofstrasse sowie das Freispielen der Hangkante für den «Bellevueplatz». Die Verbindung zwischen Bahnhofsebene und Oberlandstrasse vermag mit dem Neubau am Kronenplatz und der Liftverbindung gestalterisch nicht ganz zu überzeugen und die gewählten Typologien sind auf der unteren Ortsebene eher schwer mit dem bestehenden Ortsbild vereinbar.

Hang / Hangkante

Der Vorschlag von GWJ Architekten basiert auf der Grundidee, die heute mit dem Postgebäude bebaute Hangkante von Bauten zu befreien und an seiner Stelle eine öffentliche Parkterrasse zu erstellen. Dieser «Bellevueplatz» bietet eine touristisch spannende Aussicht auf die Spiezer Bucht und einen attraktiven Aussenraum für die Bewohner und Nutzenden der neuen Gebäude. Das Statement für einen öffentlichen Freiraum an dieser Lage sowie die Ausgestaltung des Platzes werden sehr positiv gewürdigt.

Kronenplatz, Grossverteiler und
Verbindung der beiden Ortsebenen

Als vermittelndes Element zwischen der Ebene Bahnhofstrasse und der Oberlandstrasse / Kronenplatz fungiert ein zeitgemässe gestalteter Neubau am Kronenplatz. Dieser vermag in seinem Ausdruck leider nicht zu überzeugen. Insbesondere die vorgeschlagenen Einschnitte und Additionen wirken etwas ortsfremd. Der öffentliche Lift im Gebäude ermöglicht eine komfortable Überwindung des Höhenunterschieds zur Bahnhofstrasse. Die vorgeschlagene Geschossigkeit des Neubaus am Kronenplatz hat zur Folge, dass der verbindende Steg gestalterisch nicht optimal eingebettet werden konnte. Er wirkt dadurch aufgesetzt.

Der Kronenplatz wird durch die Setzung des Neubaus für einen Grossverteiler sowohl ortsbaulich als auch nutzungsmässig gestärkt. Dadurch reduziert sich die Verkehrsprägung des Kronenplatzes, was für das Ortsbild positiv zu werten ist. Die Anlieferung ab der Kantonsstrasse, mit einem Rückwärtsmanöver über den gut frequentierten Fussgängerbereich, erscheint aus verkehrsplanerischer Sicht nicht umsetzbar.

Oberlandstrasse

Die vorgeschlagenen Neubauten entlang der Oberlandstrasse schaffen es auf erwähnenswerte Weise, die schwierige Nordhanglage baulich zu verdichten und neue qualitätsvolle Wohnflächen zu schaffen. Mit den vorgeschlagenen grösseren Neubauten, welche sich jedoch an die herkömmliche Typologie anlehnen, verändert sich der Charakter der Oberlandstrasse. Der Massstabssprung erscheint für die gewählte Typologie übertrieben. Die Dimensionen der vorgeschlagenen Baukörper verändern das Ortsbild der Strasse markant, was aus ortsbaulicher Sicht kritisch beurteilt wird. Positiv hervorzuheben ist die Schaffung und Ausgestaltung der Gebäudezwischenräume entlang der Oberlandstrasse.

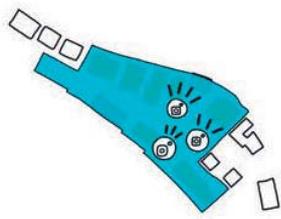
Bahnhofstrasse

Die Überbauung entlang der Bahnhofstrasse ist mit unterschiedlichen Gebäudehöhen differenziert ausgestaltet. Der Kopfbau gegen den Bahnhof hin unterstreicht den urbanen Charakter der vorgeschlagenen Bauzeile. Dennoch erlaubt die vorgeschlagene Struktur auch Durchsichten von der Bahnhofstrasse gegen Süden auf das Alpenpanorama. Der Einbezug des erhaltenswerten Güterschuppens als Multifunktionsfläche und die Ausbildung des Gleisplatzes sind interessante Ansätze, für welche der Bedarf an dieser Lage jedoch auszuweisen wäre.

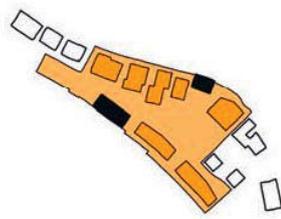
Nutzung, Etappierung
und Parkierung

Mit dem Verzicht auf einen Neubau an der Hangkante ist die gewünschte Verdichtung auf dem Areal nur teilweise erreichbar. Das Projekt erreicht eine vergleichsweise geringe bauliche Dichte. Es wird jedoch ein interessantes und diversifiziertes Nutzungsangebot vorgeschlagen. Das Wohnflächenangebot fällt hierbei anteilmässig zu gering aus. Die Flächen für einen Grossverteiler sind eher knapp dimensioniert.

Das Angebot von unterschiedlichen unterirdischen Parkierungsmöglichkeiten entlang der Oberlandstrasse überzeugt insbesondere im Hinblick auf die Etappierbarkeit und die Minimierung der Abhängigkeiten.



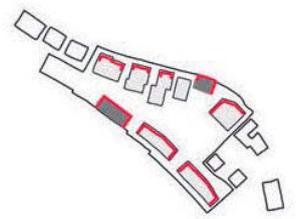
Inszenierung des Alpenpanoramas



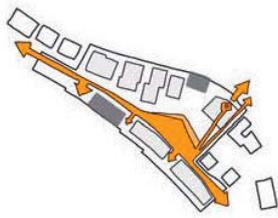
Angemessener Massstab



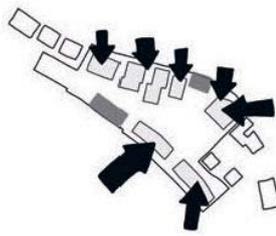
Räumliches Erlebnis des Terrain



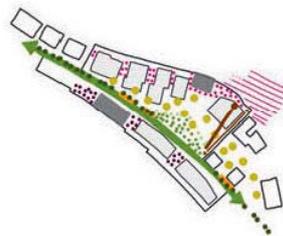
Aktivierung der Erdgeschosse



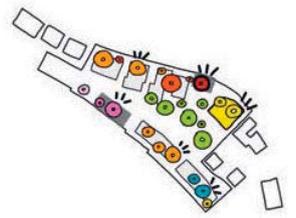
Maximale Verknüpfung des Langsamverkehrs



Wachstum und Verdichtung nach Innen



Differenzierte Freiräume und Platzqualitäten



Hybride Gebäude & Nutzungen

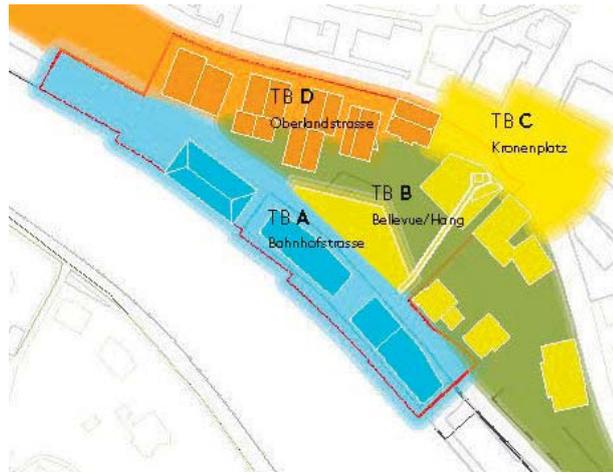
Ziele -Vision



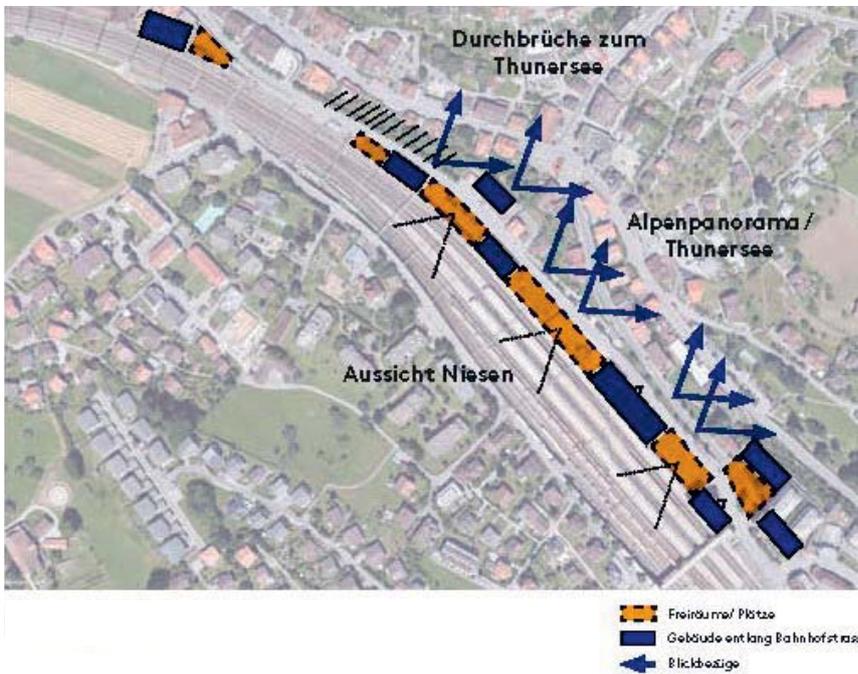
Übersichtsplan Zentrum Spiez



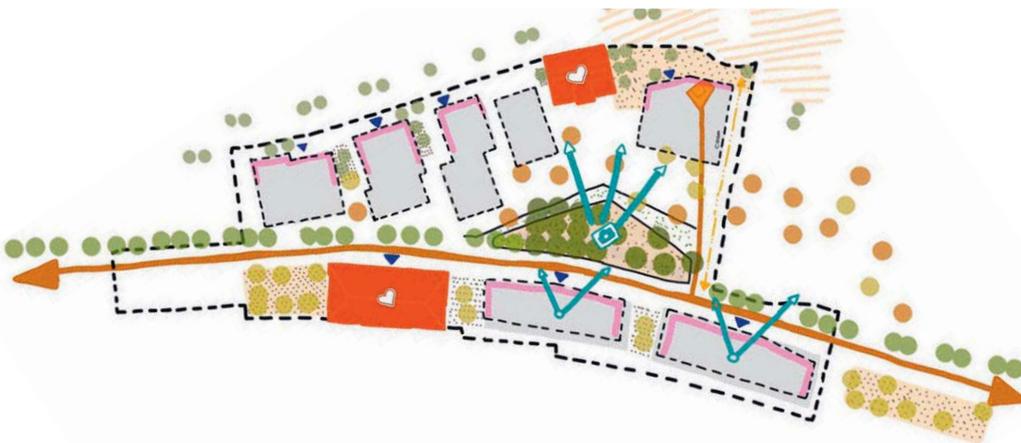
Schwarzplan



Teilbereiche Zentrum Spiez



Konzept Bahnhofstrasse

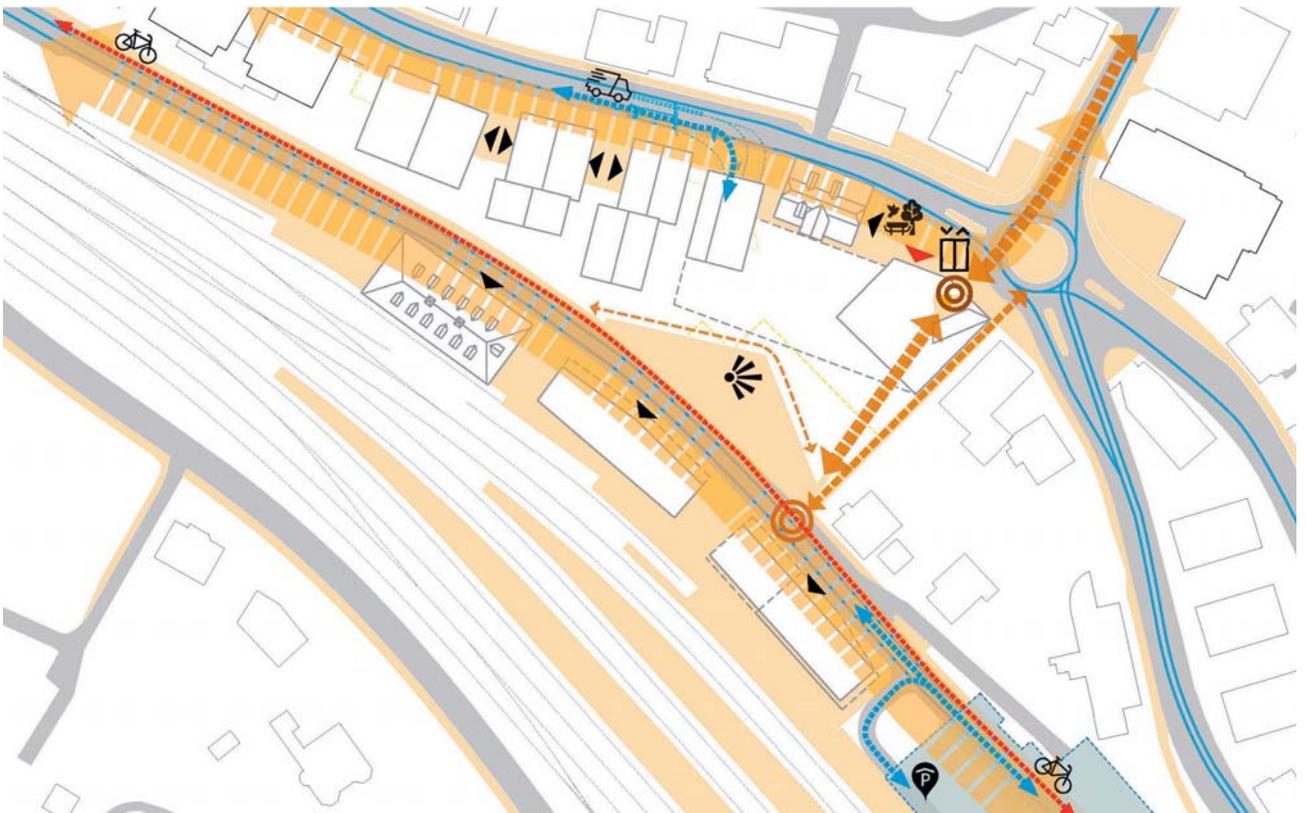


Konzept Rahmenplan

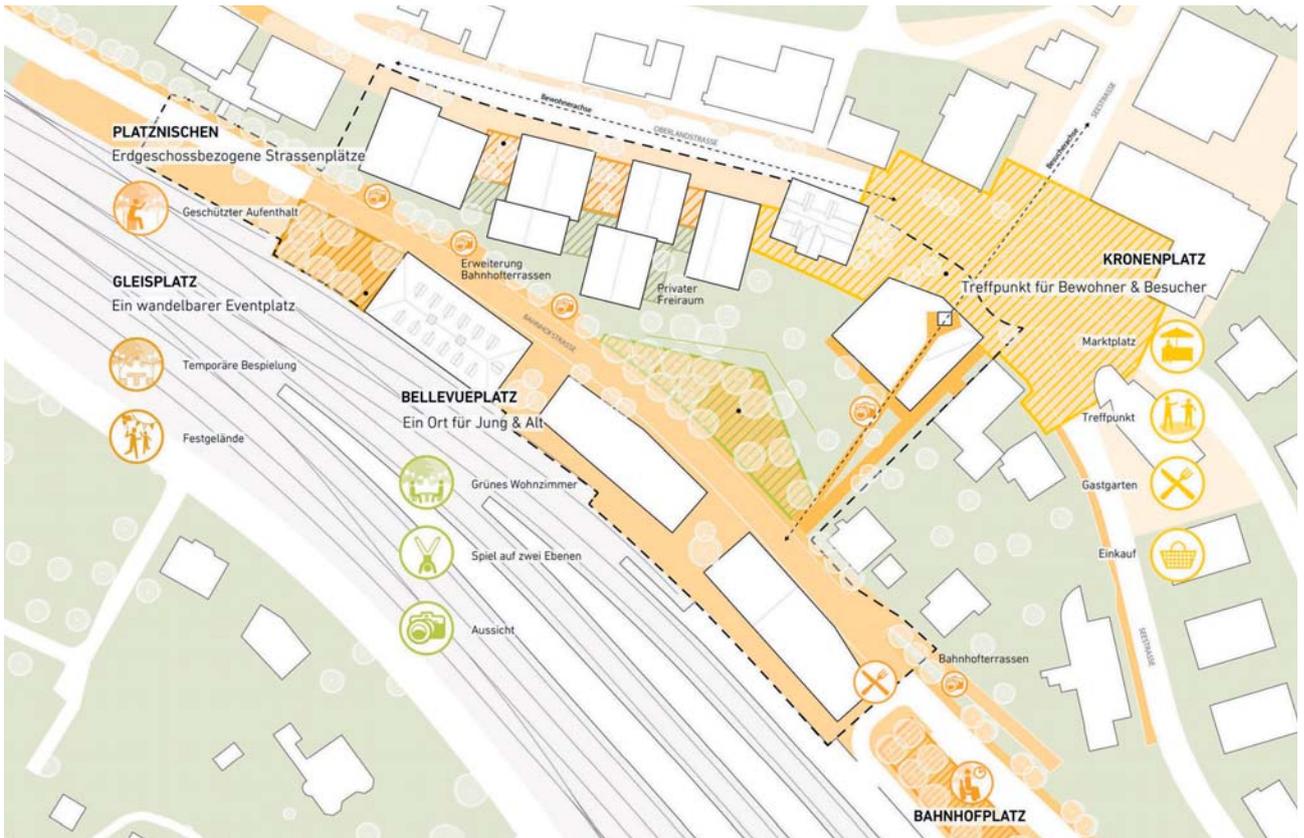




Situation Dachaufsicht



Konzept Erschliessung – Durchwegung



Ortsbauliches Konzept

TB A
Bahnhofstrasse
GFo Total: 5'865.0 m²
GFui Total: 2'046.0 m²

TB B
Bellevue/Hang
GFo Total: 0 m²

TB C
Kronenplatz
GFo Total: 2'280.8 m²
GFui Total: 2'309.5 m²

TB D
Oberlandstrasse
GFo Total Neubau: 3'678.0 m²
GFo Bestand: ca. 740 w
GFo Total: 4'420.0 m²
GFui Total: 1'598.4 m²

7285
BLS Netz AG
GFo Total: 5'265.0 m²
GFui: 2'046.0 m²
aGSF: 2'563.0 m²
GFZo: 2.05

A1
GFo: 2'977.5 m²

A2
GFo Dienst: 289.5 m²
GFo Andere: 1'998.0 m²

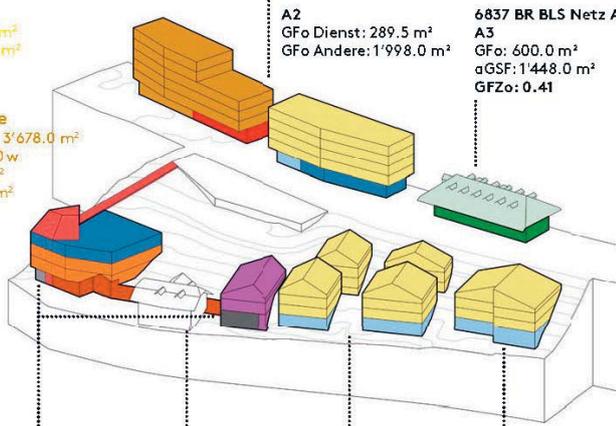
6837 BR BLS Netz AG
A3
GFo: 600.0 m²
aGSF: 1'448.0 m²
GFZo: 0.41

Post Immobilien + 668,6239
C1 + C2
GFo: 2'280.8 m²
GFui: 2'309.5 m²
aGSF Total: 3'035.0 m²
GFZo: 0.75

3014
GF Bestand: ca. 740.0 m²
aGSF: 605.0 m²

1598 + 1859
D2 + D3
GFo Total: 2'455.2 m²
GFui: 898.4 m²
aGSF: 1'832.0 m²
GFZo: 1.34

2344
D1
GFo: 1'222.8 m²
GFui: 700.0 m²
aGSF: 980.0 m²
GFZo: 1.25



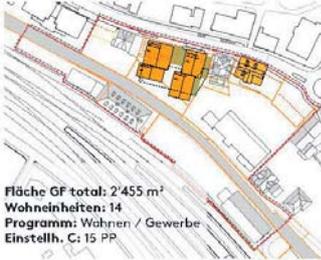
- Wohnen
- Hotel/Jugendherberge
- Dienstleistung
- Dienstleistung / Kleingewerbe
- Grossverteiler Coop
- Atelier / Co-Workspace
- Ausstellungsräume
- Sozial- / Personalräume Coop
- Mütter- Väterberatung
- Multifunktionsraum
- Anlieferung Coop
- Einfahrt Einstellhalle
- Öffentliche Nutzung
- Gastronomie

Zentrum Spiez
GFo total: 12'565.8 m²
GFui total: 5'953.9 m²
GF total: 18'518.9 m²
aGSF total: 10'955.0 m²
GFZo: 1.15

Nutzungskonzept - ortsbauliche Dichte

Etappe 1 | 2022

- Ein Spiez Gewerbe-Management optimiert die Micrologie und verwaltet die Gewerbe- und Servisflächen in der Oberlandstrasse und passt sie optimal an die Bedürfnisse an.



Fläche GF total: 2'455 m²
Wohneinheiten: 14
Programm: Wohnen / Gewerbe
Einstellh. C: 15 PP

Etappe 2 | 2025

- Parzellen Rochade der Post & Stadt ermöglicht eine neue Entwicklung am Kronenplatz (COOP).
- Neubau an der Oberlandstrasse schafft attraktive Wohn- und Gewerberäume im Zentrum.
- Erster Co-Working Hub in Spiez entsteht.



Fläche GF total: 3'504 m²
Wohneinheiten: 6
Programm: Wohnen / Gewerbe
Einstellh. C: 41 PP

Etappe 3 | 2028

- Nutzungskonzept für Bestandshalle wird durch die Gemeinde und den Investor anstelt.
- B&S beginnt mit der Planung & Bau der Gebäude in der Bahnhofstrasse.
- Der neue Bellevue-Platz wird ein attraktiver Begegnungsort für die Bewohner und Touristen.



Fläche GF total: 5'255 m²
Wohneinheiten: 16
Programm: Wohnen / Gewerbe
Einstellh. C: 66 PP

Etappe 4 | 2030

- Ergebnis des Transformationsprozess Neue Mitte von Spiez.
- Der Bellevue-Platz und Kunst im öffentlichen Raum sind das touristische Highlight in Spiez.
- Die Bahnhofstrasse wirkt als regionaler Magnet.



Fläche GF total: 11'215 m²
Wohneinheiten: 36
Programm: Wohnen / Gewerbe
Einstellh. C: 122 PP

Etapierung

Wohnen mit Ausblick

16 Wohneinheiten

4 Wohnungen pro Geschoss, 2- Spänner
2.5 Zimmer- 3.5- 4.5 Zimmer Durchwohnen
für Paare und Familien

Miete

Wohnen im Grünen

6 Wohneinheiten

2 x 4.5 Zimmer Maisonetten und
1 Dachwohnung pro Gebäude

Familienwohnungen

Eigentum

Wohnen an der Hauptstrasse

6 Wohneinheiten

2 Wohnungen pro Geschoss,
2- Spänner, 4.5- 5.5 Zimmer
Geschosswohnungen
Familienwohnungen

Eigentum

Dienstleistung/ Kleingewerbe

Wohnen an der Hauptstrasse

3 Wohneinheiten

1 x 5.5 Zimmer-Wohnung pro Geschoss,
3- Spänner
Geschosswohnungen, Familienwohnungen

Eigentum

Wohnen an der Hauptstrasse

5 Wohneinheiten

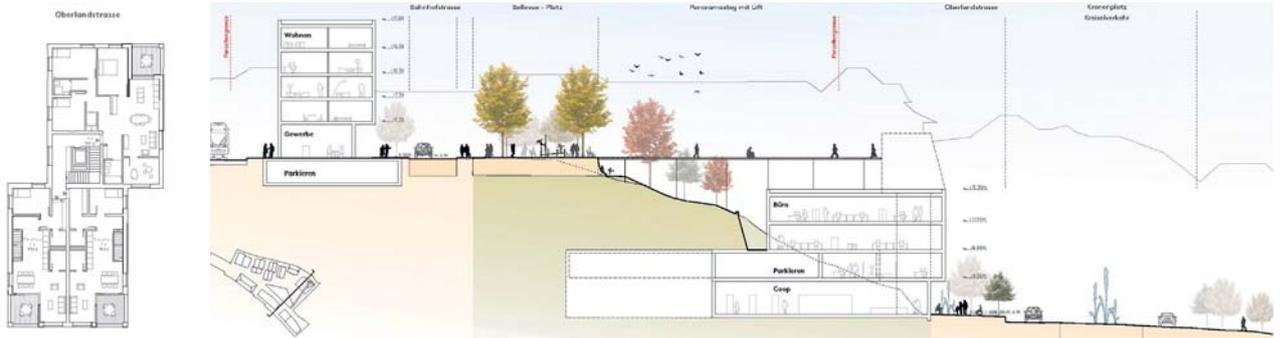
2 x 3.5 Zimmer-Wohnung pro Geschoss,
1 x Dachwohnung, 3- Spänner
Geschosswohnungen, Paarwohnungen

Eigentum

Zusammenstellung Wohnen



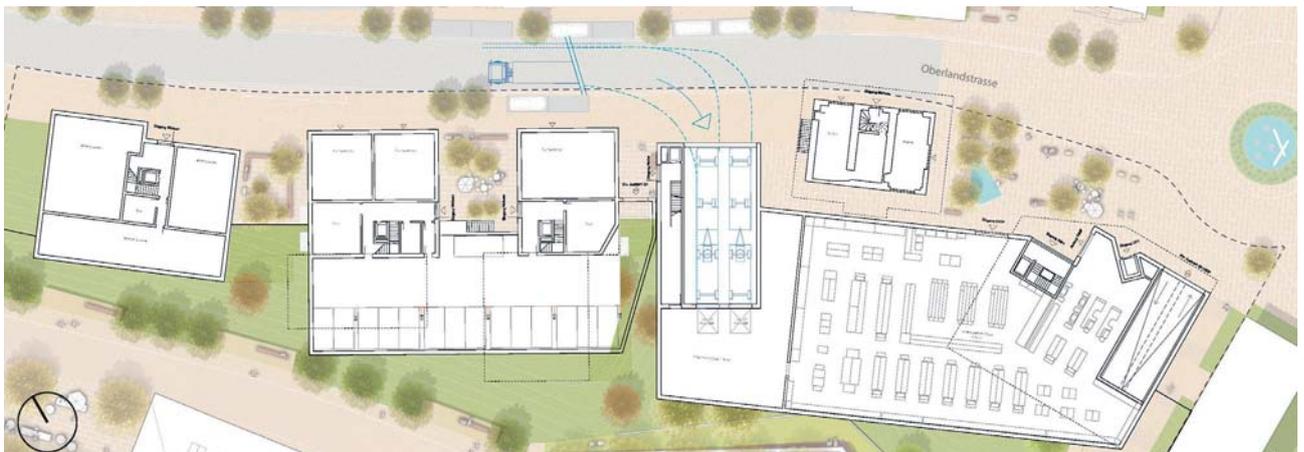
Pockets entlang der Hangkante



Regelgeschoss Wohnen Querschnitt Coop



Ansicht Oberlandstrasse



Erschliessung Coop



Qualitäten im Aussenraum

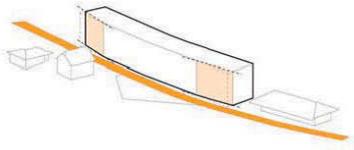


Wahrnehmung Achse Seestrasse

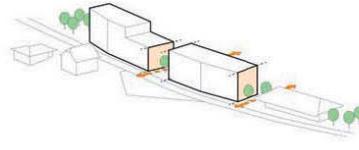


Grundrisschema EG Bahnhofstrasse

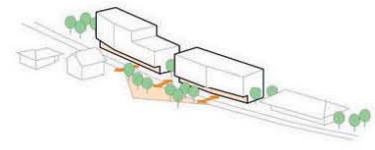
Ansicht Bahnhofstrasse



Strassenbegleitung



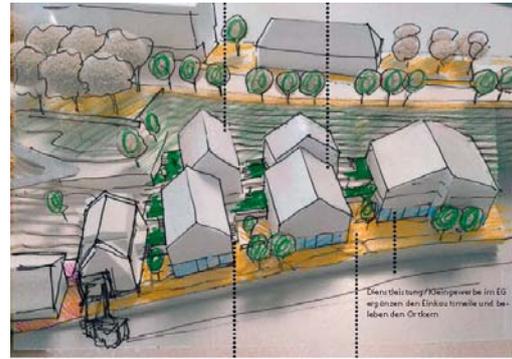
Durchbrüche - Akzent



Nutzung



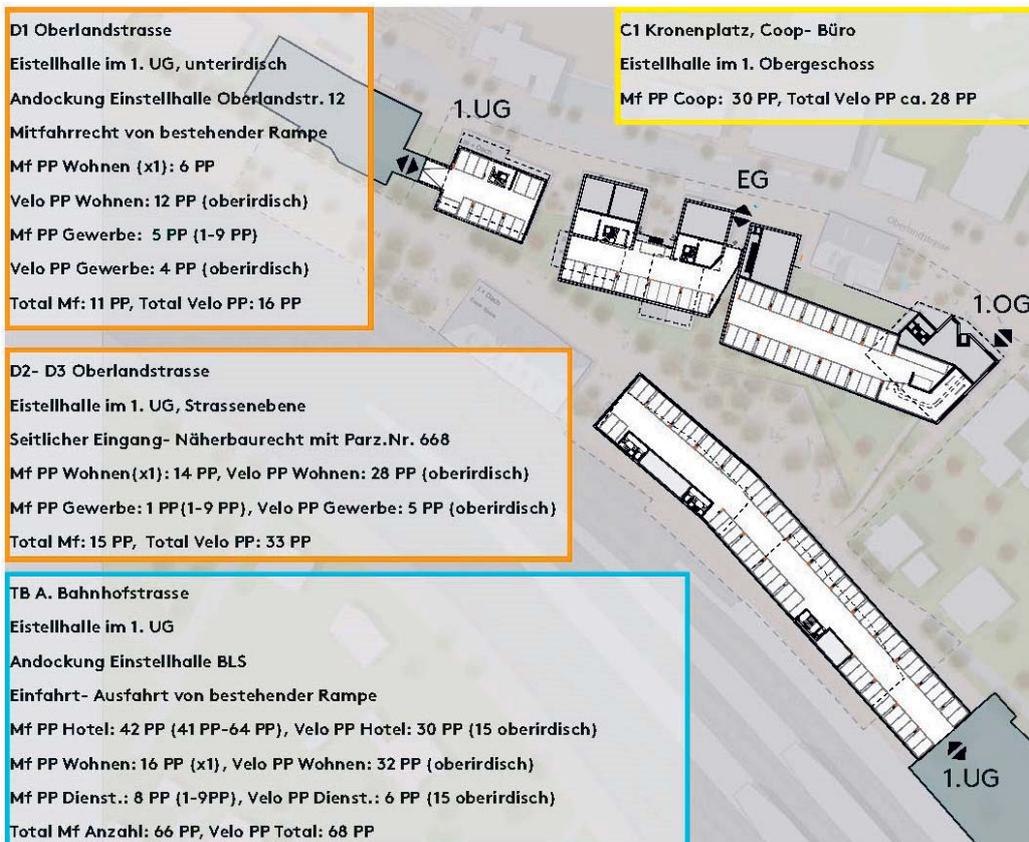
Atmosphärische Skizze Bahnhofstrasse



Feste Möblierung/
Bepflanzung generiert
half-private Zonen
der Wohneingänge

öffentlicher Strassenraum mit
Ausweitung- Pockets und
einzelne Bäume/ Baumgruppen

Zonierung



Parkierung

5.2 Team 2 – Suter Partner AG Architekten



Suter Partner AG Architekten, Bern

Grand Paysage GmbH, Basel

Transitec beratende Ingenieure AG, Bern

Allgemeine Würdigung

Dem vorliegenden Projekt wird nicht nur ein sorgfältiger Umgang mit dem Ortsbild zugesprochen, sondern auch eine starke Vision für Spiez. Die ortsbauliche und freiräumliche Entwicklung überzeugt und weist in dieser Hinsicht ein grosses Selbstverständnis aus. Die Bearbeitungstiefe der Planung ermöglicht eine differenzierte Beurteilung.

Das Verfassersteam entwickelt das Projekt aus der präzisen ortsbaulichen Analyse heraus. Mit der bewussten Setzung von prägnanten Bauten wird die fehlende Verbindung zwischen Bahnhofstrasse und Oberlandstrasse sowohl ortsbaulich als auch hinsichtlich der Nutzung geschickt gelöst. Ein neuer Kumulationspunkt entsteht, der in Bezug zum gesamten Ort steht. Das Projekt überzeugt sowohl durch die sensible Behandlung der Neubauten als auch durch die kleinkörnige Verdichtung entlang der Oberlandstrasse.

Bahnhofstrasse

Die Lage und Adressierung der Bebauung an der Bahnhofstrasse gefällt. Dem Beurteilungsgremium erscheint die rückwärtige Gebäudereihe entlang den Bahngleisen nicht schlüssig. Was passiert dort und was sollen die Bauten und Hecken darstellen? Welchen Mehrwert soll die Durchlässigkeit zu den Gleisen bieten? Die Gebäudetypologie wird jedoch als zu kleinkörnig beurteilt. Die Dichte und Gebäudelängen, weniger die Gebäudehöhe, sollten nochmals überprüft werden.

Die Bahnhofstrasse als Flaniermeile darf noch stärker sichtbar sein. Die Nutzung der bestehenden BLS-Einstellhalleneinfahrt und die Erweiterung der Einstellhalle erscheint logisch und sinnvoll.

Als Gegenüber der gleisseitigen Bebauung werden zwei Punktbauten gesetzt, eine Platzsituation wird ausgebildet. Die Ausgestaltung und die Attraktivität, sowohl für touristische Nutzungen als auch für die Bevölkerung, sind jedoch zu wenig spezifisch ausgewiesen.

Hang / Hangkannte

Der Umgang mit der Hangkante wird positiv bewertet. Der östliche Teil wird überbaut. Der westliche Bereich hingegen komplett freigespielt. Er dient dadurch der Naherholung und der Aussicht.

Die terrassenähnliche Parkanlage mit der dominanten und intensiv gestalteten Durchwegung wird im Beurteilungsgremium kontrovers diskutiert. Zum einen wird die Fussverbindung sehr begrüsst, zum anderen erscheint eine Klärung der Art der Inszenierung als Park notwendig. Finanzielle und bauliche Schwierigkeiten werden in Bau und Unterhalt gesehen, aber auch in der Zuweisung der Besitzverhältnisse. Was ist öffentlich, was privat? Wie werden private Anstösser vor Einsichten geschützt?

Kronenplatz, Grossverteiler und Verbindung der beiden Ortsebenen

Der Kronenplatz wird durch die Setzung der zwei prägnanten Neubauten und die Ausrichtung des Grossverteilers ortsbaulich und nutzungsspezifisch gestärkt. Das Entfernen des Kreisels trägt ebenfalls zu einer höheren Platzwirkung bei. Der Rechtsvortritt wird verkehrstechnisch jedoch als heikel beurteilt. Widersprüchlich scheint die räumliche Gestaltung durch die Bäume: Diese engen die Strasse ein, was diese räumlich betont. Dem Kronenplatz soll als Platz funktionell und räumlich Rechnung getragen werden.

Die Lage des Grossverteilers am Kronenplatz wird als grosses Potenzial für die Belebung des Kronenplatzes und der Oberlandstrasse gesehen. Die klaren Vorgaben zur Nutzungsunterteilung und Parkplatzangebot sind zu berücksichtigen. Das zusätzliche Retail-Angebot im Obergeschoss wird kritisch beurteilt. Die Ein- und Ausfahrt in die Einstellhalle scheint in Bezug auf die Sichtweiten und ihre markante Erscheinung problematisch.

Eine angemessene Fussverbindung vom Bahnhof an den Kronenplatz und die Oberlandstrasse ist als schnelle und direkte Verbindung unumgänglich. Obwohl die Verbindung funktionsfähig ist, stellt sich das Beurteilungsgremium Fragen zu deren Gestaltung, die nicht abschliessend überzeugt.

Oberlandstrasse

Die Verdichtung entlang der Oberlandstrasse bewahrt mit ergänzenden, kleinmassstäblichen Gebäuden die dörfliche Identität. Die Anbindung an die Ebene Bahnhofstrasse mit einem zusätzlichen Fussweg wird grundsätzlich begrüsst.

Nutzung, Etappierung
und Parkierung

Der Etappierungsvorschlag unter Berücksichtigung der Eigentümerverhältnisse wird begrüsst.

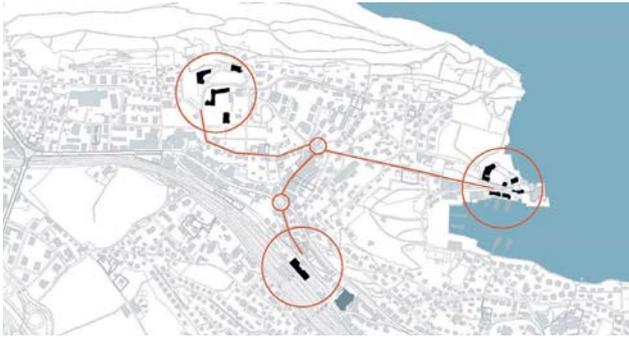
Das Projekt sieht einen – vergleichsweise – hohen Anteil an «übrigen Nutzungen» vor. Die damit verbundene hohe Nutzungsflexibilität kann vorteilhaft sein, der Nachweis dafür wäre in späteren Entwicklungsschritten jedoch noch zu erbringen.

Das Hotel an der gewählten prominenten Lage ist attraktiv. Die Gewährleistung eines hohen Öffentlichkeitsgrades ist für Spiez an dieser Lage gleichsam wichtig. Konkrete Nutzungen beeinflussen u.a. Verkehrsaufkommen, Parkplatzbedarf und Aussenräume.

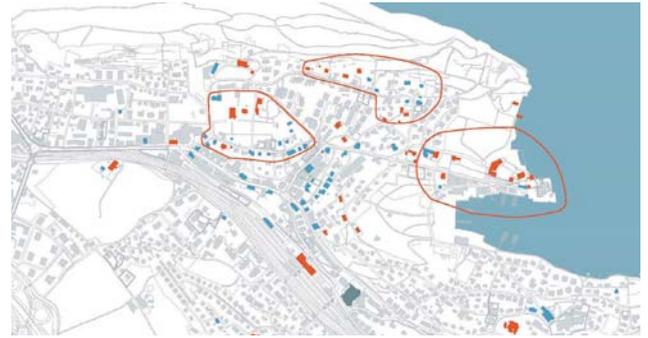
Das Wohnungsangebot ist anteilmässig vergleichsweise gering. Es stellt sich die Frage, ob das Konzept auch für mehr Wohnnutzung funktioniert, ohne die angebotenen Qualitäten zu verlieren. Der guten Aussicht der Wohnungen ist Beachtung zu schenken.

Flächenmässig ist das Angebot für den Grossverteiler im Erdgeschoss zu gering ausgefallen und die angebotene Parkplatzzahl befindet sich am unteren Limit. Genügend Parkplätze steigern die Attraktivität. Die Ein- und Ausfahrt der Einstellhalle sind verkehrstechnisch noch nicht überzeugend (Sichtbermen, Ablauf, Platzbedarf, Ansicht).

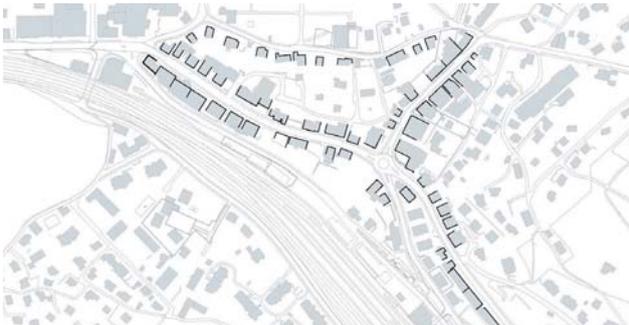
Vergleichsweise ist das gesamte Parkplatzangebot im Projekt gering ausgefallen. Unklar erscheint in diesem Zusammenhang, warum die Erweiterung der Einstellhalle beim Bahnhof in Richtung Westen nicht grösser vorgeschlagen worden ist.



Analyse Dorfzentren



Analyse Bauinventar



Analyse Häuserposition



Analyse Grünräume



Übersichtsplan



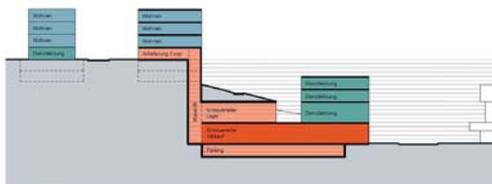
Ortsbauliches Konzept und Umgebungsgestaltung



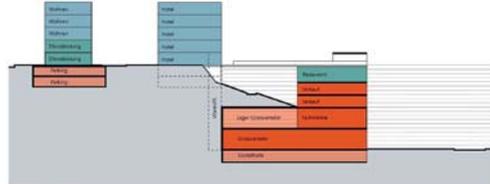
Etappe A



Etappe B



Schnitt 2



Schnitt 1

ETAPPE A PARZELLEN 3014 / 3265 / 3270 / 3269	VERKAUF GROSSVERT.: DIENSTLEISTUNG: WOHNEN: WEITERE (HOTEL): TOTAL FLÄCHE:	1'870 m2 640 m2 950 m2 1'150 m2 4'610 m2
--	--	--

ETAPPE B PARZELLE 668	GEWERBE: WOHNEN: TOTAL FLÄCHE:	220 m2 550 m2 770 m2
--------------------------	--------------------------------------	----------------------------

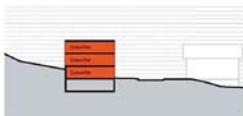
Etappierung



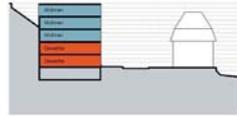
Etappe C



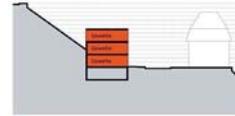
Etappe D



Schnitt 3



Schnitt 5



Schnitt 4

ETAPPE C
PARZELLE 1598

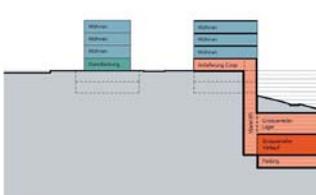
GEWERBE: 580 m²
WOHNEN: 330 m²
TOTAL FLÄCHE: 910 m²

ETAPPE D
PARZELLE 2344

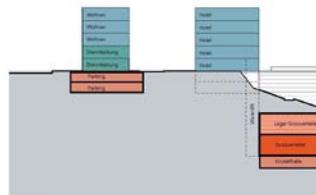
GEWERBE: 550 m²
WOHNEN: 440 m²
TOTAL FLÄCHE: 990 m²



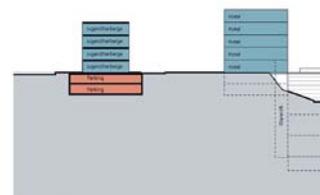
Etappe E



Schnitt 8



Schnitt 7



Schnitt 6

ETAPPE E
PARZELLEN 7285
6837 BR / 6595 BR

Dienstleistung: 980 m²
Wohnen: 2'165 m²
weitere (Jugendh.): 1'360 m²
TOTAL FLÄCHE: 4'505 m²

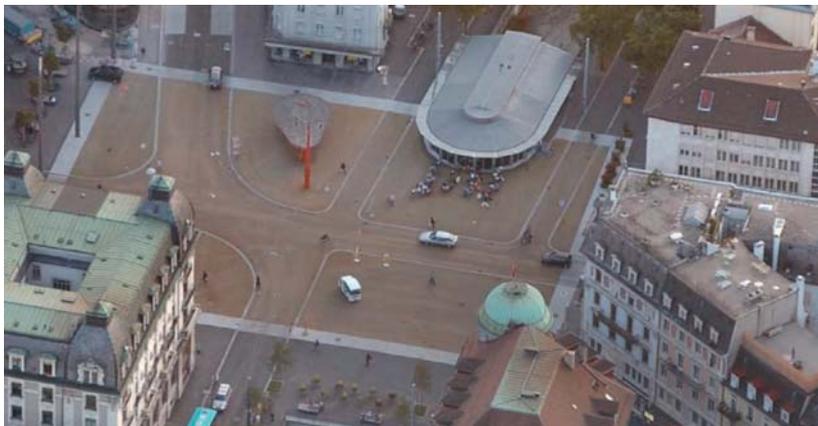
GfO TOTAL ÜBER
ALLE ETAPPEN
UND PARZELLEN

VERKAUF / GEWERBE: 3'220 m²
Dienstleistung: 1'620 m²
Wohnen: 4'435 m²
weitere: 2'510 m²
TOTAL FLÄCHE: 11'785 m²

Etappierung



Konzept Verkehr



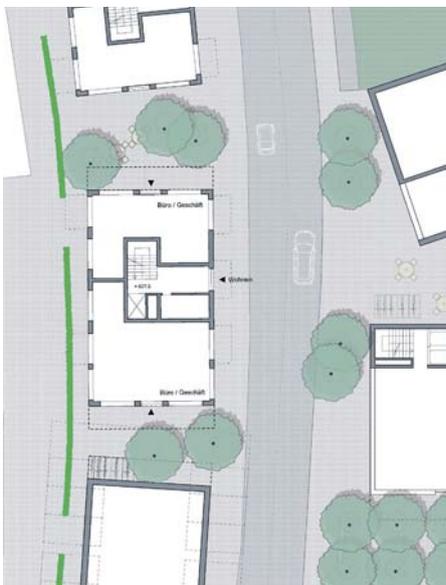
Referenz Zentralplatz Biel



Grundriss OG Wohnen



Grundriss OG Hotel und Terrasse



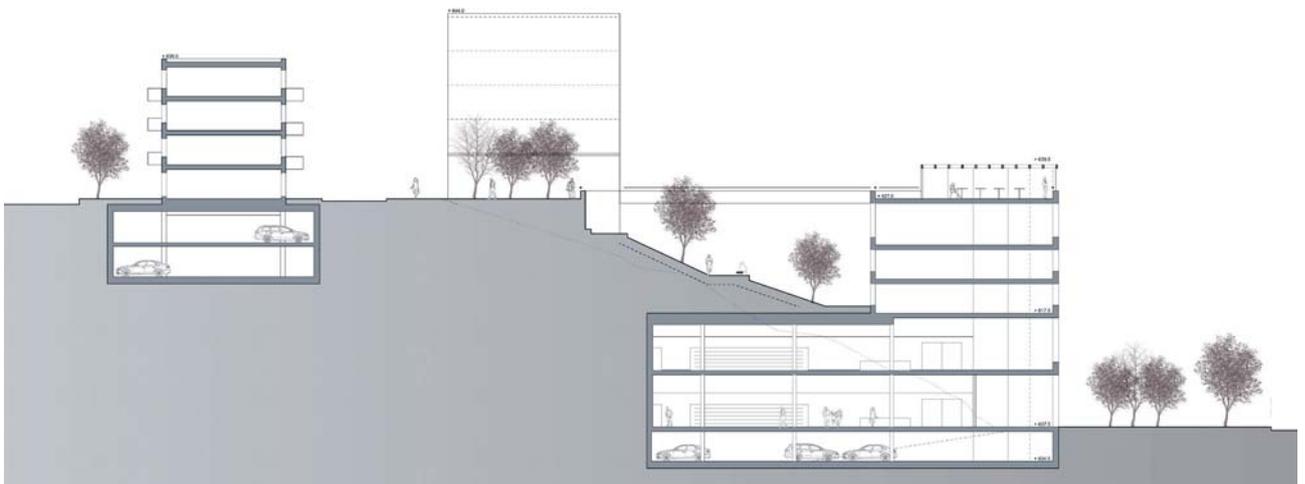
Grundriss EG Wohnen



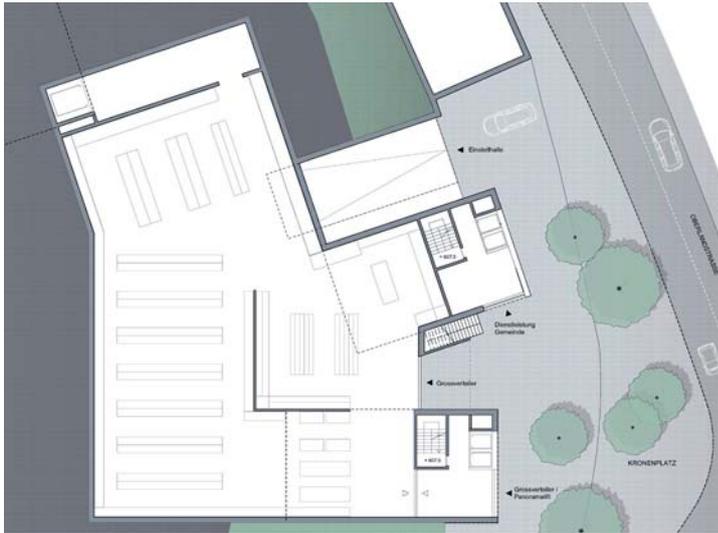
Grundriss EG Hotel und Terrasse



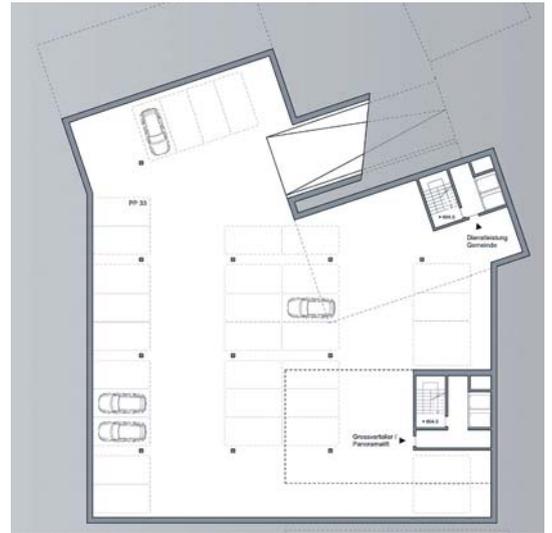
Grundriss OG Kronenplatz



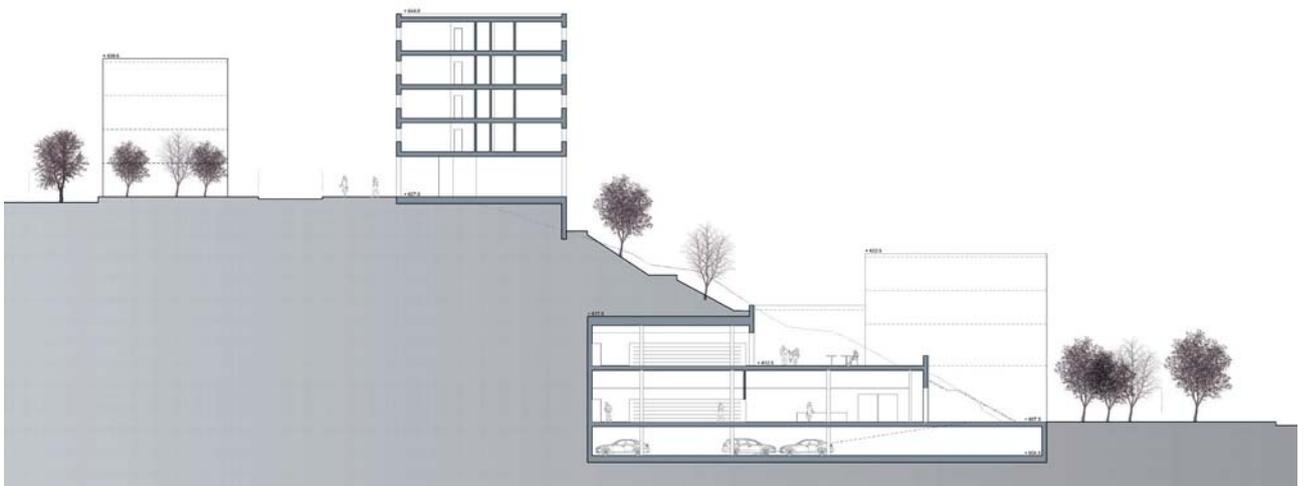
Schnitt A – A



Grundriss EG Kronenplatz

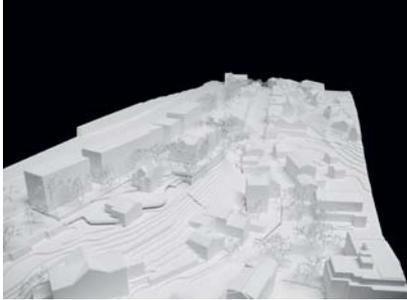


Grundriss Parking UG Kronenplatz



Schnitt B - B

5.3 Team 3 – Ducksch Anliker Architekten AG



Ducksch Anliker Architekten AG, Langenthal

Westpol Landschaftsarchitektur GmbH, Basel

UC'NA Architekten, Zürich

Allgemeine Würdigung

Dem Team um die Ducksch Anliker Architekten AG ist es von Anfang gelungen, dem Beurteilungsgremium mittels hohem Ausfertigungsgrad die verschiedenen und sehr anspruchsvollen Themen aufzuzeigen. Von der entwickelten Vision einer «Spiezalp» haben sich die Verfassenden sukzessive entfernt, mitunter auch aufgrund des engen Perimeters und der dadurch entstanden nicht kalkulierbaren Abhängigkeiten. Zum einen werden die Risiken einer nicht zu realisieren Idee damit reduziert, zum anderen wird die visionäre Grundidee einer «Spiezalp» in abgeschwächter Form präsentiert.

Die Schlussabgabe zeigt dem Beurteilungsgremium klar auf – und dies ist als sehr wertvoller Beitrag zu betrachten – dass ein solch massiver Eingriff in die bestehende Topografie zwischen Bahnhof- und Oberlandstrasse ortsbaulich und in Bezug auf die gesamte Ortsbildverträglichkeit kein gangbarer Weg ist. Das Beurteilungsgremium ist aufgrund der nun vorliegenden Beiträge einstimmig der Meinung, dass der bestehende Hang mit dem Postgebäude nur mit einzelnen Gebäuden alimentiert werden darf und auf eine Erweiterung der Hangkante verzichtet werden muss. Im Gegenzug zeigt das Team auf, dass es auf der Gleisseite entlang der Bhf.-Strasse durchaus ein hohes Mass an Nutzungsdichte verträgt, auch in Form längerer Gebäudezeilen.

Hang / Hangkante

Die vorgeschlagene «Spiezalp» erstreckt sich nun über die gesamte Breite des Perimeters entlang der Bahnhofstrasse. Der zur Bildung der

«Spiezalp» notwendige topografische Abschluss mit einer ausgebildeten Plattform wird vom Beurteilungsgremium als massiver Eingriff empfunden. Insbesondere gegen Osten ergeben sich, trotz Abstufung, Geländesprünge, die kaum realisierbar resp. gegenüber den bestehenden Gebäuden kaum vertret- und argumentierbar sind.

Bahnhofstrasse

Entlang der Bahnhofstrasse formulieren die Projektverfassenden für die Gebäude einen unterschiedlichen ortsbaulichen Ausdruck in Bezug auf deren Anordnung, Dichte und Dachformen. Auf der Gleisseite werden städtische, auf der Hangseite eher dörflich wirkende Gebäudestrukturen angeordnet. Ob die Neubebauung entlang der Bahnhofstrasse einerseits, der bauliche «Anschluss» an die Oberlandstrasse andererseits die adäquate ortsbauliche Antwort auf die vorherrschende ortsbauliche Situation sind, wird vom Beurteilungsgremium in Frage gestellt. Die Geste wirkt etwas gesucht.

Das Projekt schafft insgesamt einen neuen Schwerpunkt an der Bahnhofstrasse, was im Widerspruch zum Ziel einer Zentrumsentwicklung entlang der Oberlandstrasse steht.

Grossverteiler

Der Grossverteiler wird in diesem Projekt im Sockelbau unterhalb der Bahnhofstrasse angeordnet. Der Eingriff entlang der Bahnhofstrasse ist dadurch sehr invasiv, was in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit als kritisch beurteilt wird. Auch wird vom Beurteilungsgremium die Akzeptanz der Verkaufsnutzungen im Untergeschoss in Frage gestellt. Insbesondere weil diese ohne weiteres im Erdgeschoss entlang der Bahnhofstrasse hätte angeordnet werden können.

Kronenplatz und Verbindung
der beiden Ortsebenen

Die Fussgänger Verbindung zwischen Bahnhof- und Oberlandstrasse (Kronenplatz) wird mit dem «Spieztram» und einer parallel dazu verlaufenden Treppe sichergestellt. Der Schräglift stellt gemäss dem Verfasser team einen touristischen Höhepunkt dar und wird entsprechend inszeniert. Auch wird eine zusätzliche Querverbindung Richtung Lötschbergplatz angeboten, was vom Beurteilungsgremium positiv bewertet wird.

Beim Kronenplatz wird die heutige Verkehrsfläche beruhigt und geöffnet. Der Kreisel wird damit aufgehoben und der Verkehr den Fussgängern gleichgesetzt. Dieses Konzept wird vom Beurteilungsgremium zur Aufwertung des Kronenplatzes grundsätzlich begrüsst. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist ein solches Konzept jedoch erst mittel- bis langfristig denkbar. Der Projektbeitrag mit dem «Spieztram» und dem vorgeschlagenen Solitärgebäude müsste somit auch mit der heutigen Kreiselsituation funktionieren.

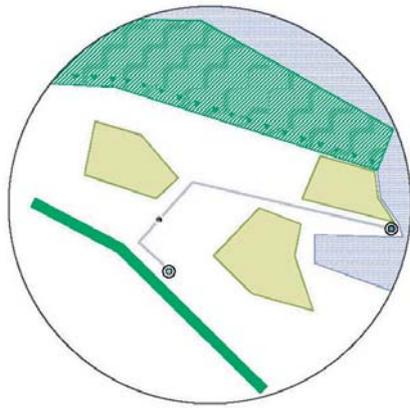
Nutzung, Etappierung
und Parkierung

Der Projektbeitrag vom Team um die Duksch Anliker Architekten AG kann im Quervergleich die höchste Ausnutzung anbieten und vermag knapp im Bereich des Ortsbildverträglichen zu bleiben.

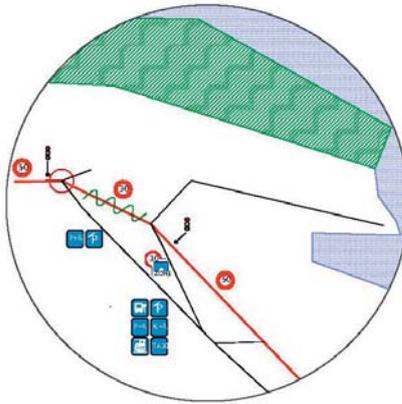
Der Nutzungsmix entspricht den Vorgaben und lässt sich ohne weiteres den möglichen zukünftigen Veränderungen im Immobilienmarkt anpassen. Wie bereits erwähnt, wird zur Anordnung des Grossverteilers an der Bahnhofstrasse grosse Fragezeichen gesetzt. Aus vorangehenden Studien ging hervor, dass die besagte Retailfläche zur Aktivierung der Oberlandstrasse beitragen kann und daher eher auch von dort direkt zugänglich gemacht werden müsste.

Im Rahmen der ersten Etappe konzentrieren sich die Verfassenden auf die Aufwertung des Kronenplatzes, die Verbindung zwischen Bahnhof- und Oberlandstrasse mittels «Spieztram» und dem östlichen Teil der Gebäude an der Bahnhofstrasse. In einer zweiten Etappe werden die Gebäude entlang der neu definierten Hangkante («Spiezalp») sowie entlang der Gleise erweitert und mit der gesamten Erschliessung, Anlieferung Grossverteiler und Zufahrt Parking ergänzt. Die dritte und letzte Etappe schliesst das Gesamtkonzept mittels Kopfgebäude an der Bahnhofstrasse und der Aufhebung der heutigen Parkingzufahrt ab. Das Beurteilungsgremium erachtet die Etappierbarkeit gemäss Konzept der Verfassenden als korrekt und nachvollziehbar.

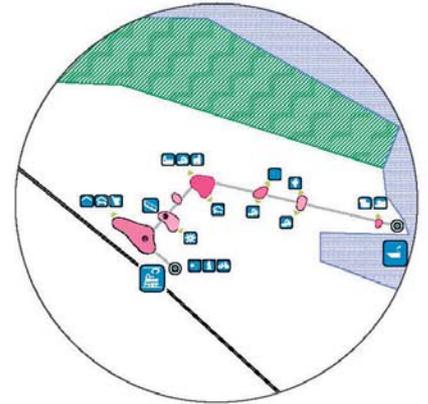
Die Idee der Anbindung des neu zu erstellenden Parkings an das bestehende wird als sinnvoll erachtet. Ebenfalls positiv bewertet wird die Konzentration von Anlieferung und Einfahrt (oder Ausfahrt) des Parkings an der Bahnhofstrasse.



Grün- und Freiraumkonzept



Verkehrsstrategie



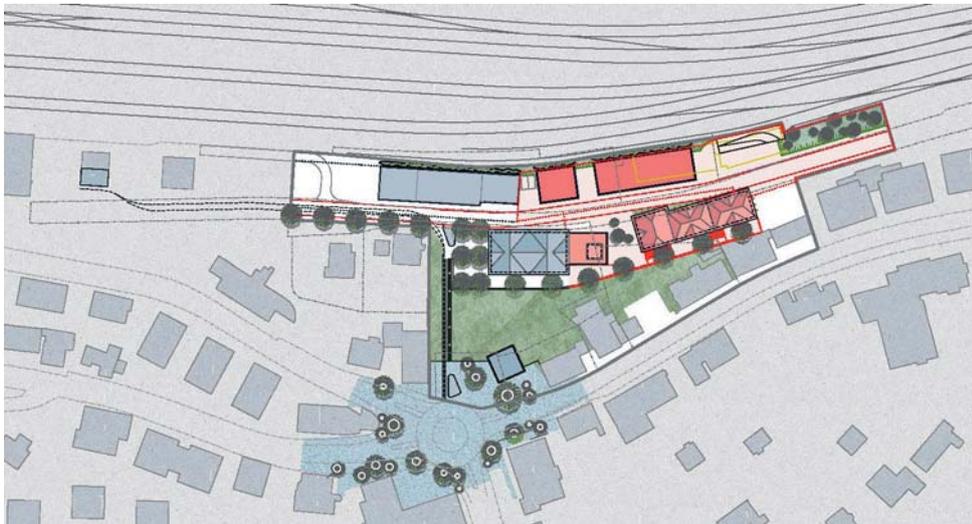
Nutzungskonzept



Dachaufsicht



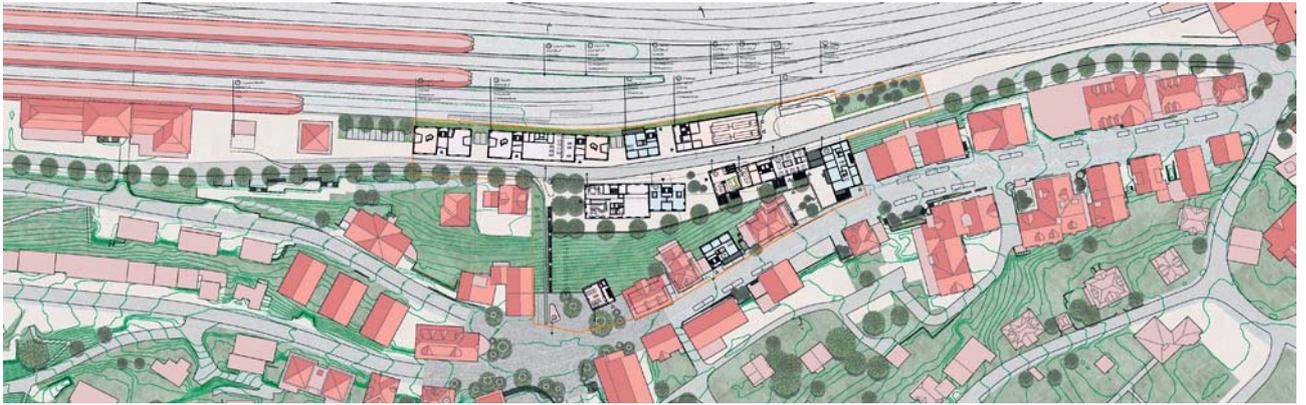
Etappe 1



Etappe 2



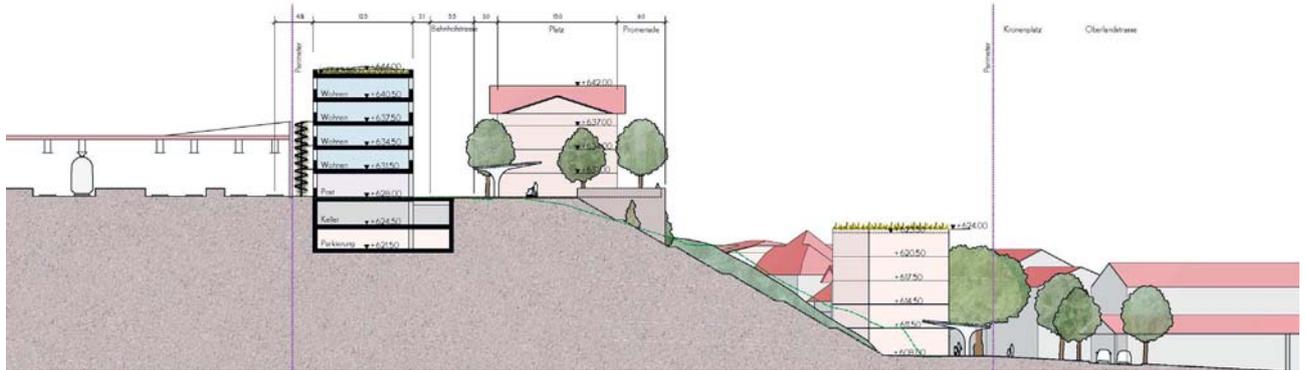
Etappe 3



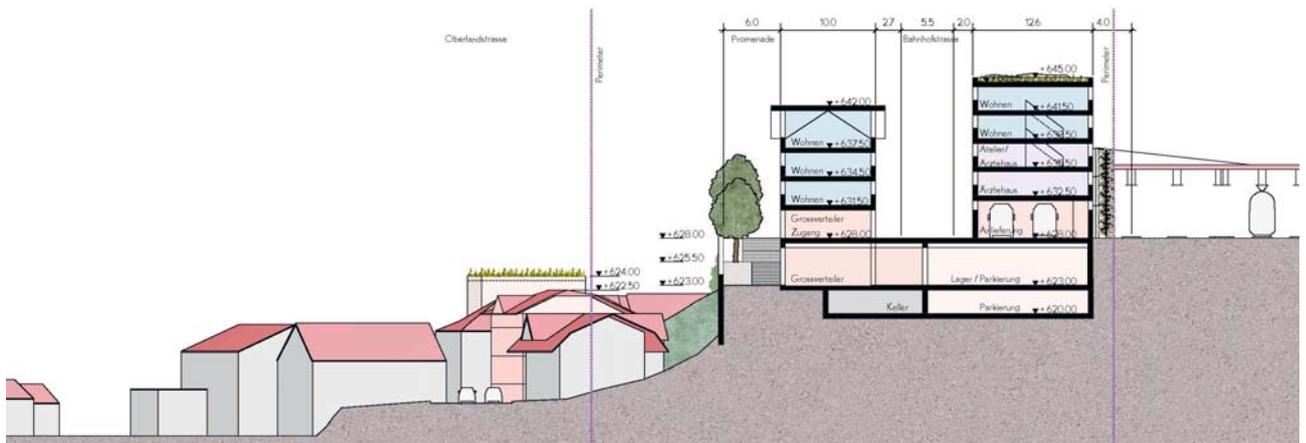
Erdgeschossplan



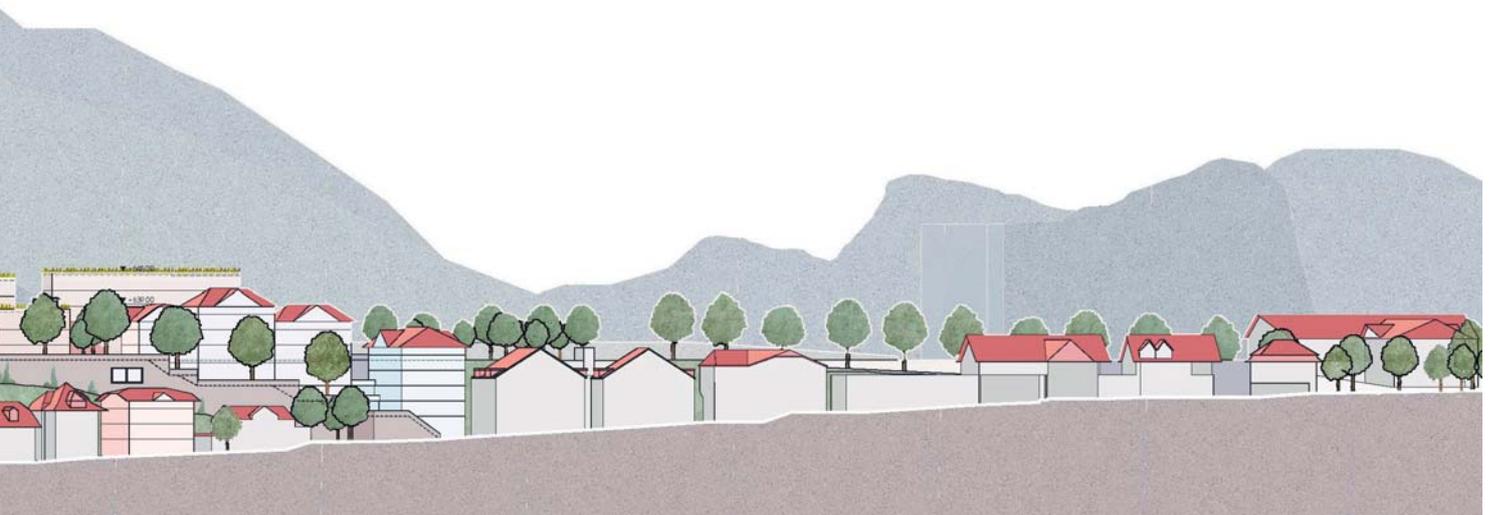
Nordansicht



Schnitt A – A



Schnitt B – B





Sockelgeschoss



Parkierungsgeschoss



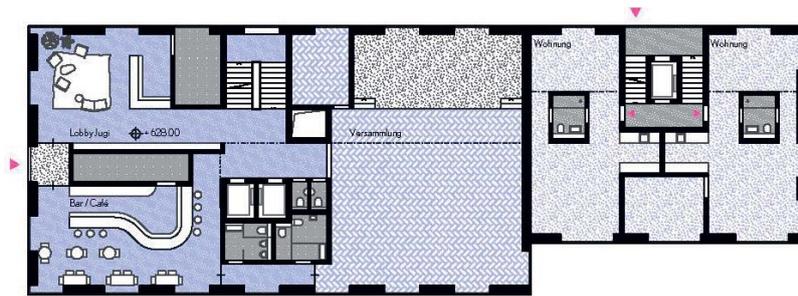
Verkaufsgeschoss



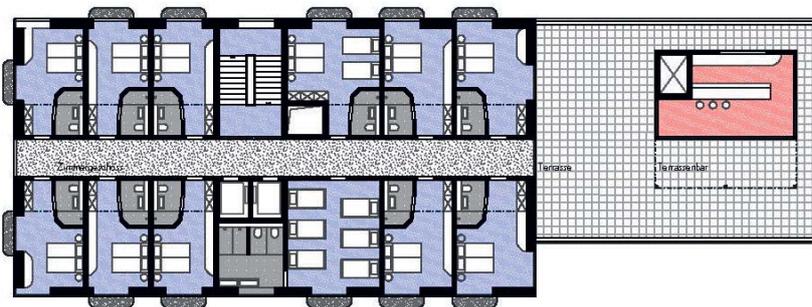
Seeblick von der Promenade



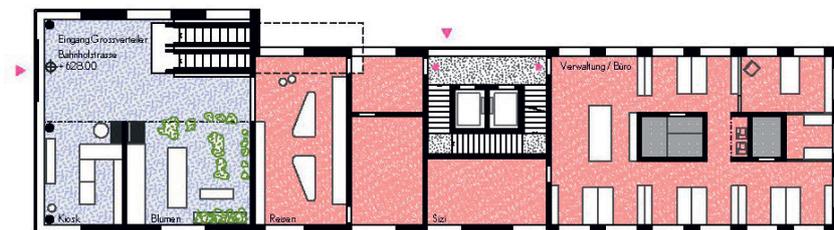
Vis-à-vis auf der Bahnhofstrasse



Haus E «Jugi a´dr Alp» und Haus F «Rabblick», Erdgeschossplan



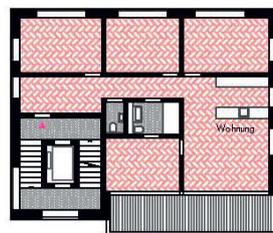
Haus E «Jugi a´dr Alp», Unterkünfte mit Terrasse



Häuser G,H,I «am Steig 1-3», Erdgeschoss mit Eingang zum Grossverteiler



Haus J «Steighof», Regelgeschoss



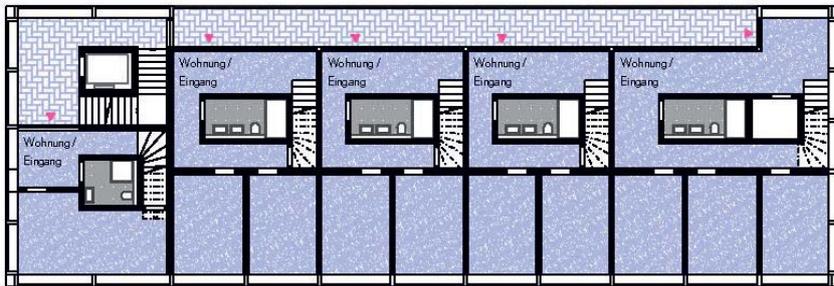
Haus L «ungerem Steig», Wohngeschoss



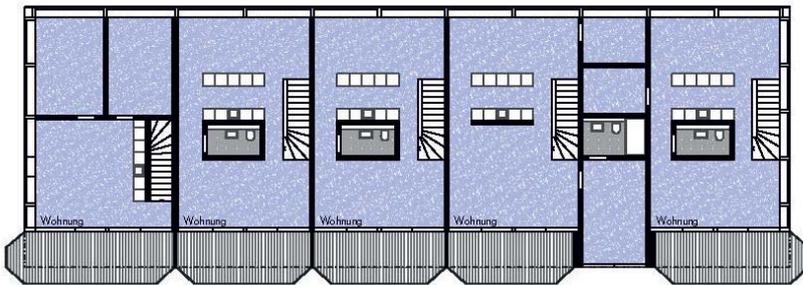
Haus K «Chroneturm», Regelgeschoss



Haus D «Ärztehaus», 1. OG



Haus D «Ärztehaus», Maisonette Eingang



Haus D «Ärztehaus», Maisonette Wohnküche

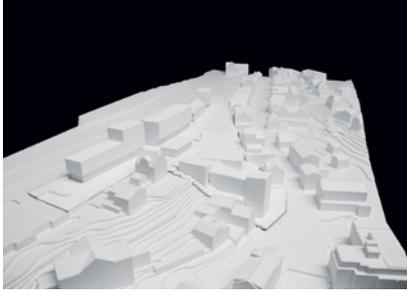


Sicht vom Alplatz auf das SPIEZER Panorama



Die neue Dorfmitte am Kronenplatz

5.4 Team 4 – Schneider & Schneider Architekten AG



Schneider & Schneider Architekten AG, Aarau

Appert Zwahlen Partner Landschaftsarchitekten AG, Cham

Ballmer + Partner AG, Aarau

Allgemeine Würdigung

Der Projektbeitrag des Teams um die Schneider & Schneider Architekten AG ermöglicht einen raschen und klaren Zugang zu den raum- und ortsplanerisch komplexen Fragenstellungen rund um die Zentrumsvision Spiez. Der reichhaltige, klar strukturierte Beitrag und die vorgeschlagene ortsbauliche Entwicklungsstrategie haben in wichtigen Detailfragen zu zentralen Erkenntnissen im gesamten Verfahren geführt.

Die ortsbauliche Analyse des Teams konzentriert sich auf die prägenden landschaftlichen Qualitäten von Spiez und deren wesentlichen Schwerpunkte in der historischen Siedlungsentwicklung. Diese treffende Analyse führt das Team zu einer klaren Vision für das Gesamtgebiet und zu qualitativ hochwertigen Strategien für einzelne der vorgestellten Ortsteile. Dabei gelingt es dem Team mit einem Blick über den eigentlichen Bearbeitungsperimeter hinaus, die Zentrumsvision weiter zu stärken und im Ort zu verankern.

Die vorgeschlagene Entwicklung des «urbanen» Spiez entlang der Bahnhofstrasse gilt es hervorzuheben, wo bis in die Körnigkeit der Volumensetzung eine Kohärenz der Strategie sichtbar wird. Leider gelingt dies im Bereich der «neuen Mitte» nicht, wo ebendiese Klarheit und Selbstverständlichkeit nicht wiederzufinden ist. Deshalb zweifelt das Beurteilungsgremium am Potenzial des Lösungsansatzes.

Bahnhofstrasse

Für das «urbane Spiez» wird entlang der Bahngleise eine einheitliche Gebäudetypologie mit klarer Adressierung zur Bahnhofstrasse hin vorgeschlagen. Die Entwicklung einer neuen aufgewerteten Achse, deren langfristige Bebauung westlich bis zum Lötschbergplatz reichen könnte und östlich nahtlos ans Bahnhofsareal anschliesst, ist morphologisch und programmatisch sehr gut denkbar. Eine ausgewogene Dichte, eine ortsbaulich selbstverständliche Höhenentwicklung und die mögliche Integration des inventarisierten Bahngebäudes entlang der Gleise komplementieren die äusserst gelungenen Entwicklungsstrategien für diesen Ortsteil.

Hang / Hangkante

Gegenüber der urban anmutenden Bebauung entlang des Gleisfeldes wird der westliche Bereich der Hangkante konsequent freigespielt. Die bestehende Aussichtslage und die Baumreihe werden beibehalten, was vom Beurteilungsgremium begrüsst wird.

Oberlandstrasse

Der Wichtigkeit einer ebenso zukunftssträchtigen Entwicklung des Gebietes «Dorfstrasse» werden die Verfassenden mittels einer sensiblen Analyse des Bestandes gerecht. Die zusätzliche Verdichtung ist in diesem Gebiet ungleich komplexer bezüglich der kleinteiligen Parzellierung, der heterogenen Eigentümerschaften, aber auch aufgrund der moderaten Gebäudehöhen und der anschliessenden Hanglage. Aus der Analyse wurden folgeschlüssig Regeln bezüglich der Durchblicke und Gebäudefassaden bis hin zum gruppierten Baumkonzept vorgeschlagen. Dank dieser Leitlinien soll die zukünftige Entwicklung die bestehenden atmosphärischen Qualitäten des Ortes stärken und wieder hervorbringen. Mit dem anschliessenden Kronenplatz als zukünftigen Zentrumsort ist ein stimmiges und nutzungsintensives Ensemble im «dörflichen Spiez» denkbar.

Kronenplatz, Grossverteiler und Verbindung der beiden Ortsebenen

Dreh- und Angelpunkt des vorliegenden Projektvorschlages bildet die Entwicklung des Gebietes «neue Mitte» als Herzstück und Verbindung der unterschiedlichen Ortsteile. Mit der Positionierung des Grossverteilers wird der Kronenplatz räumlich und nutzungsmässig gestärkt. Das von den Verfassenden entworfene Gebäudekonglomerat bildet ein topografisch gedachtes und touristisch inszeniertes Verbindungsstück. Es befindet sich zwischen der oberen Ortsebene und dem Kronenplatz und übernimmt die Funktion als zentrales Parking. Es beinhaltet den Grossverteiler am Kronenplatz, ist aber auch als Dienstleistungsgebäude ausgewiesen, dessen Obergeschosse mit Wohnnutzungen angereichert werden sollen.

Die ortsbauliche und touristische Vision der vertikalen Verbindung mit einer klaren und einfachen Hangkante entlang der Bahnhofstrasse überzeugte die Jury als mögliche touristische Vision für die gestellte Anforderung. Leider bringt die detaillierte Entwicklung der «neuen Mitte» aber auch zum Vorschein, dass sich diese Verdichtung nur mit einem architektonischen Kraftakt lösen lässt. Sowohl die ortsbauliche wie auch die architektonische Eingliederung der zusätzlichen Hochbauten lässt zu viele typologische und programmatische Fragen zurück. Beim Gebäudekomplex am Hang wird die Klarheit der architektonischen Ausgestaltung vermisst. Hinzu kommen Unsicherheiten bezüglich Adressierung der

Baukörper, fehlende Freiräume für die Öffentlichkeit und ungenügend belichtete Bautiefen, deren Ausnützung nicht gut möglich wäre.

Das Team schlägt aufgrund der komplexen verkehrstechnischen Abhängigkeiten ein zweistufiges Vorgehen vor, so dass der Kronenplatz sowohl mit der aktuellen Kreisellösung funktioniert, langfristig zur Steigerung der Platz- und Aufenthaltsqualität aber auch mit einem Rechtsabbieger oder einer Vorfahrtslösung entwickelt werden könnte. Dass dessen Anlieferung nur über die oberhalb liegende Bahnhofstrasse zufriedenstellend gelöst werden kann, ist dank der konsistenten Haltung der Verfassenden zu einer grundsätzlichen Erkenntnis des Testplanungsverfahrens geworden.

Auch insgesamt präsentiert das Verfassersteam eine äusserst überzeugende Verkehrstechnische Lösung.

Nutzung, Etappierung
und Parkierung

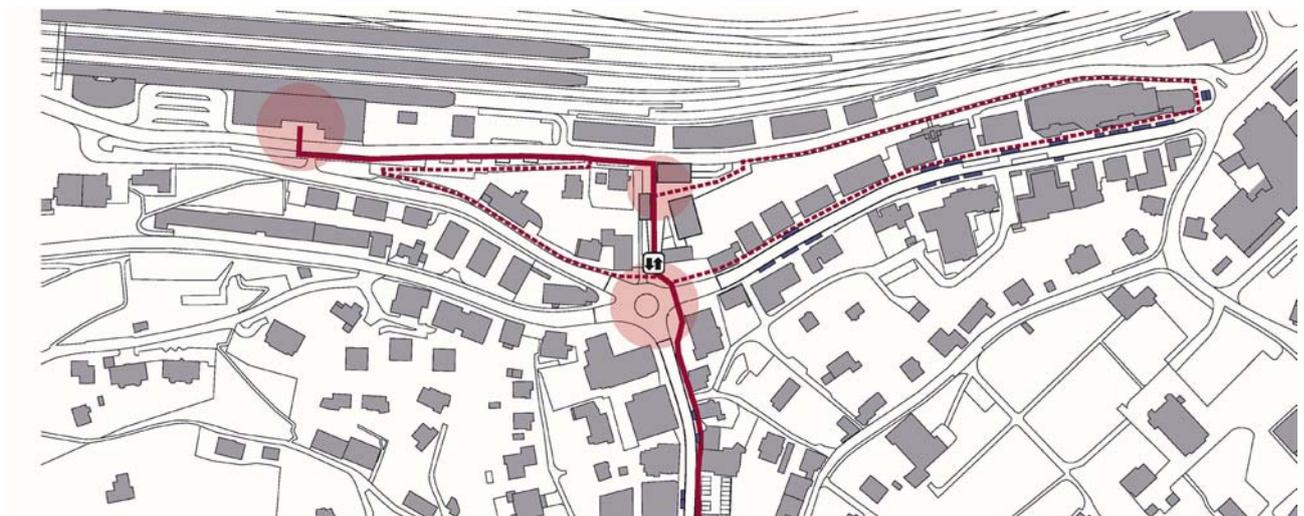
Der Projektbeitrag liegt betreffend Nutzflächen im Mittelfeld der ausgeloteten Dichte, so dass eine wirtschaftlich interessante Entwicklung möglich erscheint. Das Parkierungsangebot wird zu einem grossen Teil am Kronenplatz, in einer zentralen Einstellhalle über mehrere Ebenen angeboten. In diesem Zusammenhang ist mit einer technisch anspruchsvollen Baugrubensicherung und daher mit überdurchschnittlich hohen Investitionen zu rechnen. Die verkehrstechnisch zwar einwandfrei funktionierende vorgeschlagene Lösung für Anlieferung, Ein- und Ausfahrt in die Einstellhalle wird so durch eine voraussichtlich sehr anspruchsvolle Bau-technik in Frage gestellt.



Konzept Gehölzstruktur



Konzept Grünräume



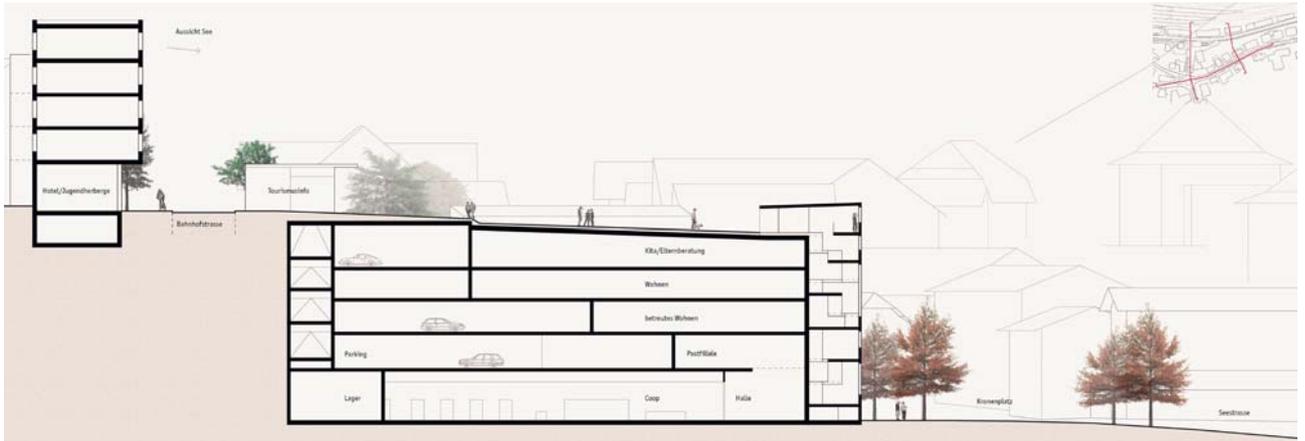
Konzept Durchwegung



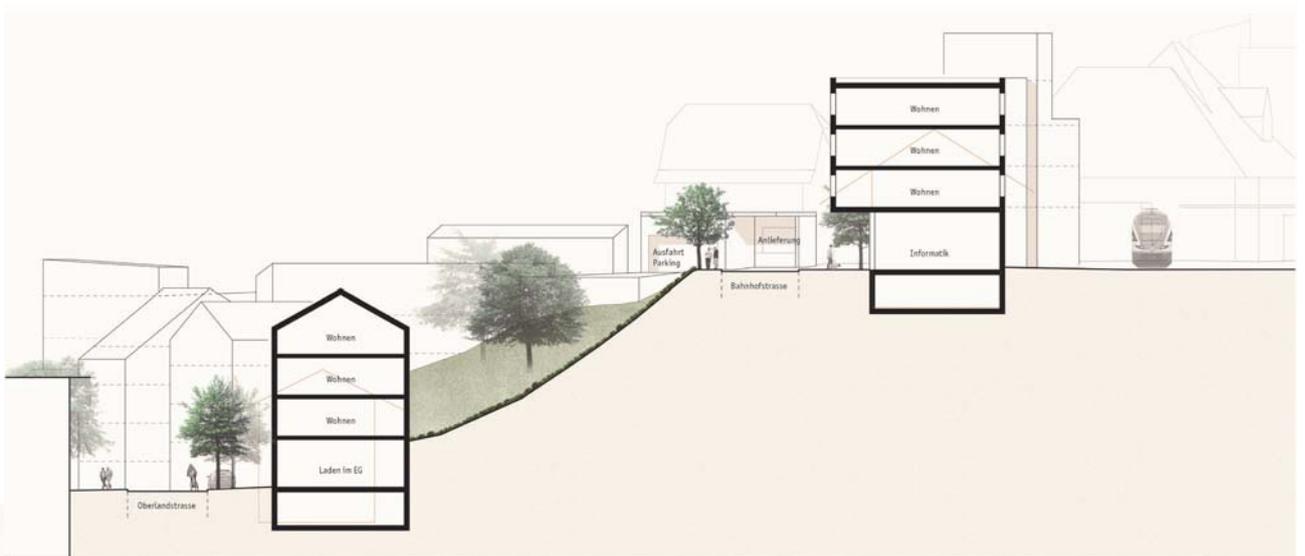
Städtebauliches und Freiraumkonzept, Erschliessung & Durchwegung



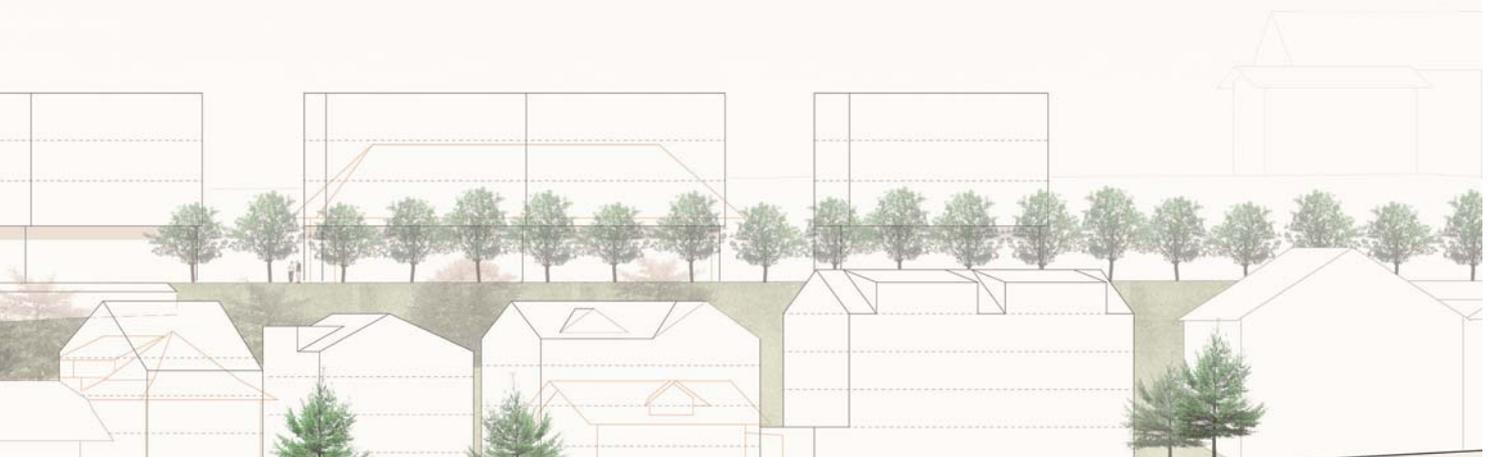
Ansicht Oberlandstrasse

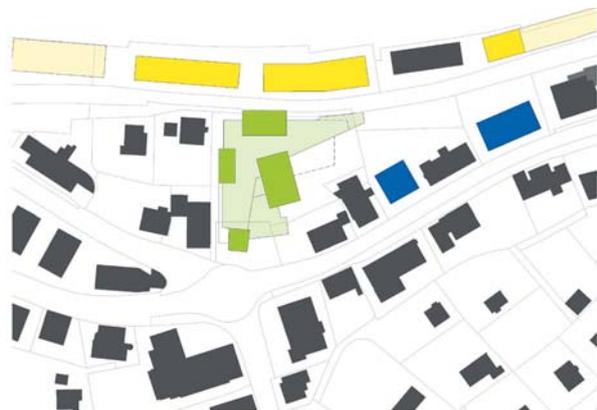


Schnitt Neue Mitte

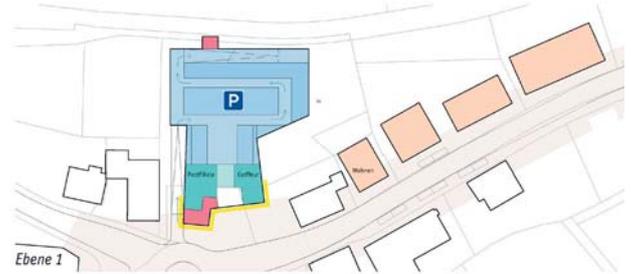


Schnitt Oberlandstrasse - Bahnhofstrasse





Konzept Ertapierung mit Gebäuden Bestand



Nutzungsverteilung



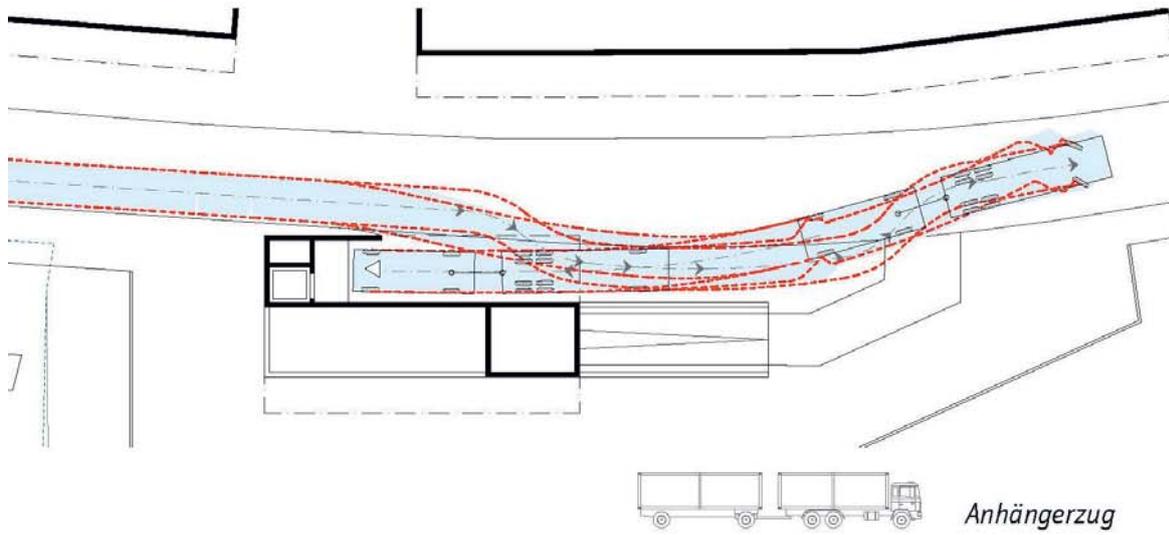
1. Etappe: Haus am Kronenplatz mit Aussichtsterrasse und Kronenplatz

(Ersatz-) Neubauten Oberlandstrasse sind unabhängig realisierbar

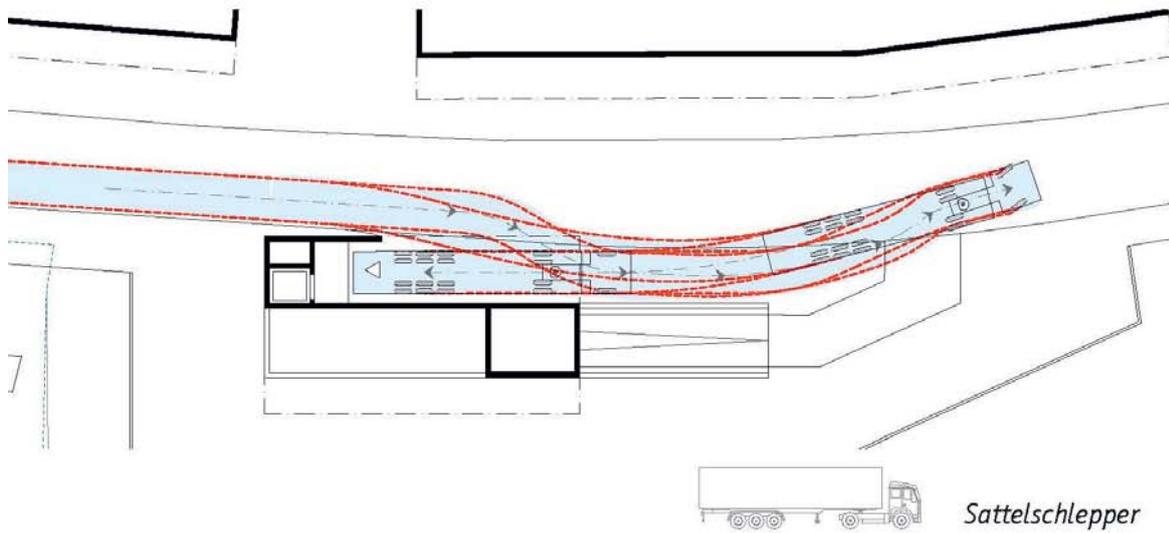
(Ersatz-) Neubauten Bahnhofstrasse sind unabhängig realisierbar



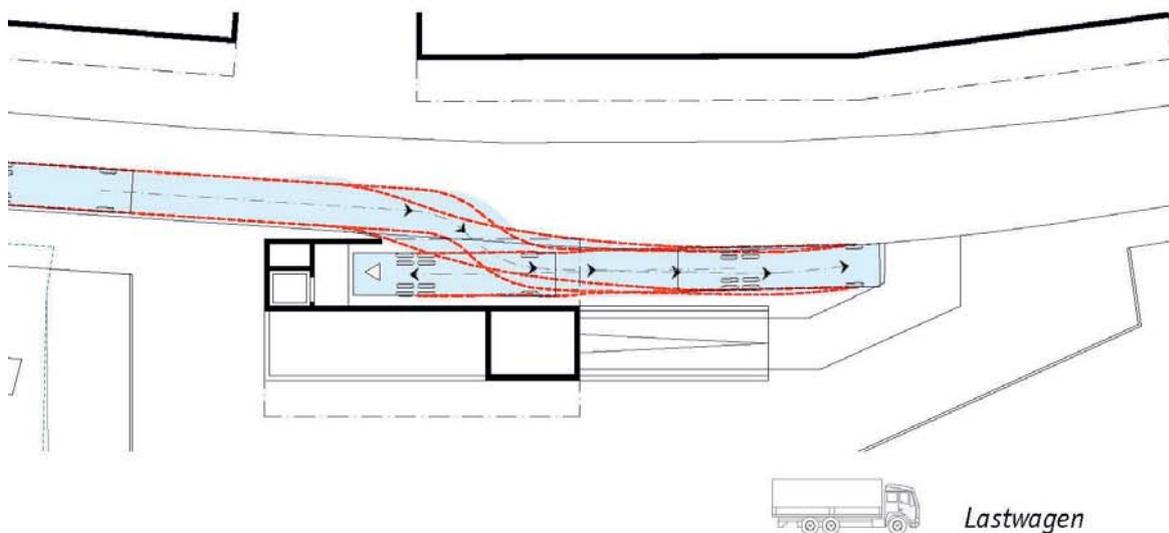
Konzept Ertapierung Vision



Anhängierzug



Sattelschlepper



Lastwagen

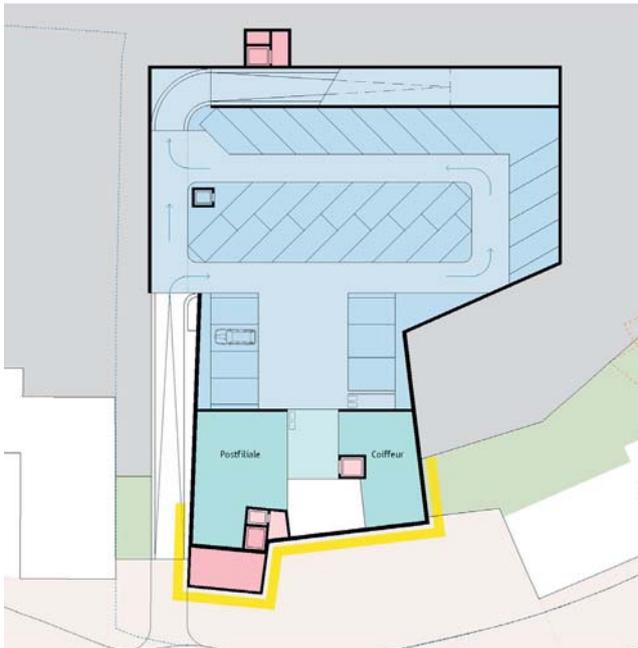
Anlieferung Coop Nutzfahrzeuge



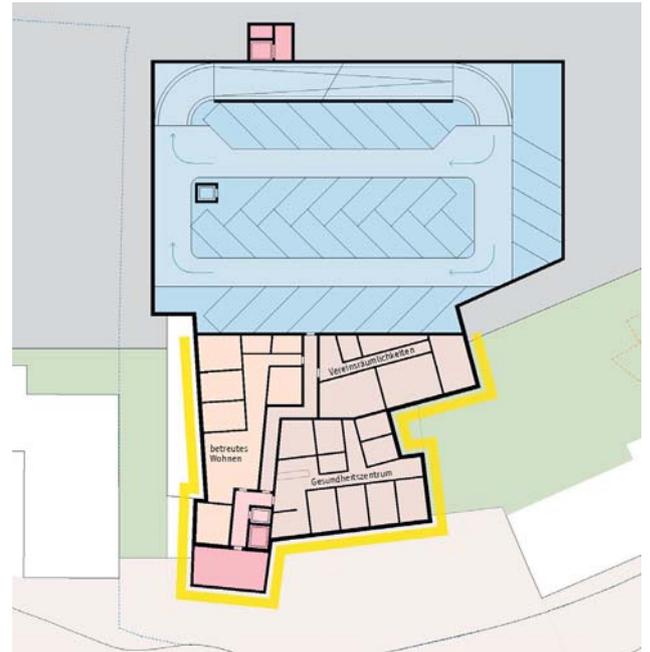
Ebene 0 - Coop und Parking Niveau Kronenplatz



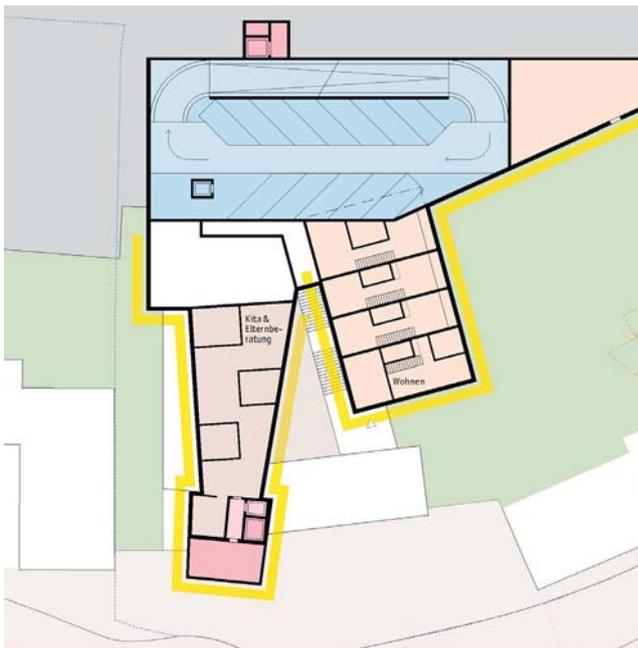
Ebene 5 - Dachterrasse Niveau Bahnhofstrasse



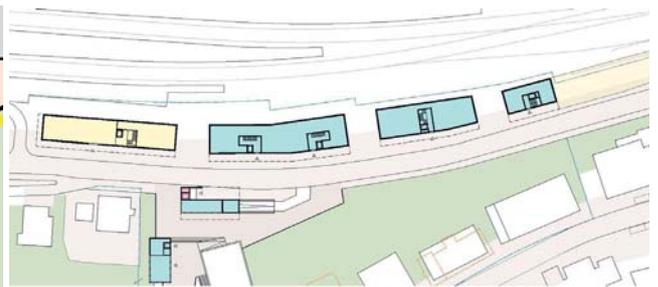
Ebene 1



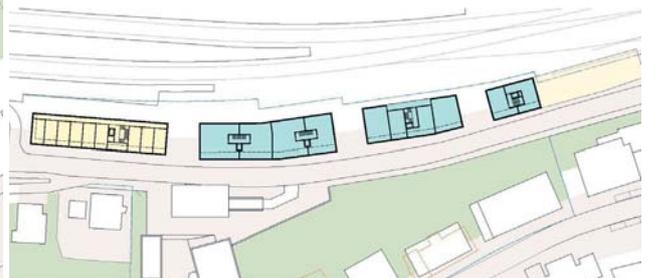
Ebene 2



Ebene 4



Ebene 5



Ebene 6-9

