panoramapanoramapanorama

TESTPLANUNG STEINHOF
BERICHT DES BEURTEILUNGSGREMIUMS

Interessengemeinschaft "ZPP 27 Bahnhof Steinhof", Burgdorf
16. Oktober 2017

Quelle Titelbild: team k architekten ag, rollimarchini architekten ag

INHALTSVERZEICHNIS

1.	**Zusammenfassung**	**5**
2.	**Ausgangslage**	**6**
2.1	Arealbeschrieb	6
2.2	Handlungsbedarf	7
2.3	Städtebau und Ortsbild	7
3.	**Verfahren**	**8**
3.1	Ausloberin	8
3.2	Verfahrensart	8
3.3	Verfahrensbegleitung	8
3.4	Beteiligte und Beurteilungsgremium	9
3.5	Teilnehmende Teams	10
3.6	Entschädigung	11
3.7	Verfahrensablauf	11
4.	**Aufgabenstellung**	**12**
4.1	Wesen der Aufgabe	12
4.2	Nutzungsprogramm und Etappierung	13
5.	**Projektbeschrieb und Würdigung**	**16**
5.1	Team Brügger	16
5.2	Team Frei	26
5.3	Team K	36
6.	**Empfehlungen des Begleitgremiums**	**46**
6.1	Fazit	46
6.2	Empfehlungen für die Folgeplanung	47
6.3	Weiteres Vorgehen	49
6.4	Kommunikation	49

1. ZUSAMMENFASSUNG

Das rund 16'700 m2 grosse Areal Steinhof befindet sich südwestlich der Kernstadt an der Bahnlinie Burgdorf–Konolfingen–Thun. Es liegt in der Zone mit Planungspflicht "Bahnhof Steinhof" und ist zu einem grösseren Teil bebaut. Das Umfeld ist geprägt von Wohnquartieren aus der Vor- und Nachkriegszeit und Schulbauten aus den 70er-Jahren. Auf der Arealseite südöstlich der Zähringerstrasse befinden sich das historische Ensemble der Villa Schnell mit Hof- und Gartenhaus sowie dem grosszügigen Park. Auf der anderen Seite bildet das Restaurant "Steinhof" mit Remise ein weiteres historisches Ensemble. Die anstehende Verlegung des Bahnhofs Steinhof in Richtung Spital gibt Anlass, das bisherige Bahnareal und die angrenzenden Grundstücke neu zu denken und zu entwickeln.

Die Stadt Burgdorf und die Grundeigentümer, zusammengeschlossen in der Interessengemeinschaft Steinhof, loteten im Rahmen eines offenen Dialogs die Bedürfnisse der Grundeigentümer an die künftige Entwicklung aus. Die nachfolgende Testplanung mit drei Teams ermöglichte einen vertieften fachlichen Dialog zur Findung eines realisierbaren städtebaulichen Konzepts. Die Aufgabe der teilnehmenden Teams lag darin, das Areal in seiner Bedeutung zu erfassen und eine quartierspezifische Identität zu entwickeln. Darauf abgestimmt musste ein schlüssiges städtebauliches Konzept entworfen werden. Grosses Gewicht war der Gestaltung der Aussenräume und dem Zusammenspiel mit dem historischen Gebäude- und Parkensemble beizumessen. Nach einer intensiven Bearbeitungsphase mit drei Workshops liegen nun drei Lösungsansätze vor.

Das Begleitgremium hat einstimmig eine Bestlösung erkoren: Der differenzierte Entwurf der Arbeitsgemeinschaft Team k architekten ag und rollimarchini architekten ag ist kohärent mit den aus der Analyse erkannten, lokalen Gegebenheiten (Geschichte, Quartier- und Bahnbezug). Die Setzung der Gebäude definiert unterschiedliche Aussenräume, vermittelt Offenheit, ist durchlässig und verspricht eine hohe Aufenthalts- und Nutzungsqualität. Der Einbezug der historischen Bausubstanz ist stimmig. Der Bahnhofplatz zeichnet sich als gelungener Auftakt ins neue Quartier aus. Durch eine hohe Kompaktheit wird eine effiziente Nutzung des Areals erreicht.

Aufgrund der vielschichtigen technischen und rechtlichen Vorgaben haben sich der kooperative Arbeitsprozess und die hohe Konzentration von Fachwissen für die Lösungsfindung sehr bewährt. Dank der Diskussion und der Beurteilung durch Experten aus den Disziplinen Städtebau, Architektur, Verkehr, Energie, Landschaft und Ökonomie konnten die Entwürfe in der thematischen Breite beleuchtet und bewertet werden.

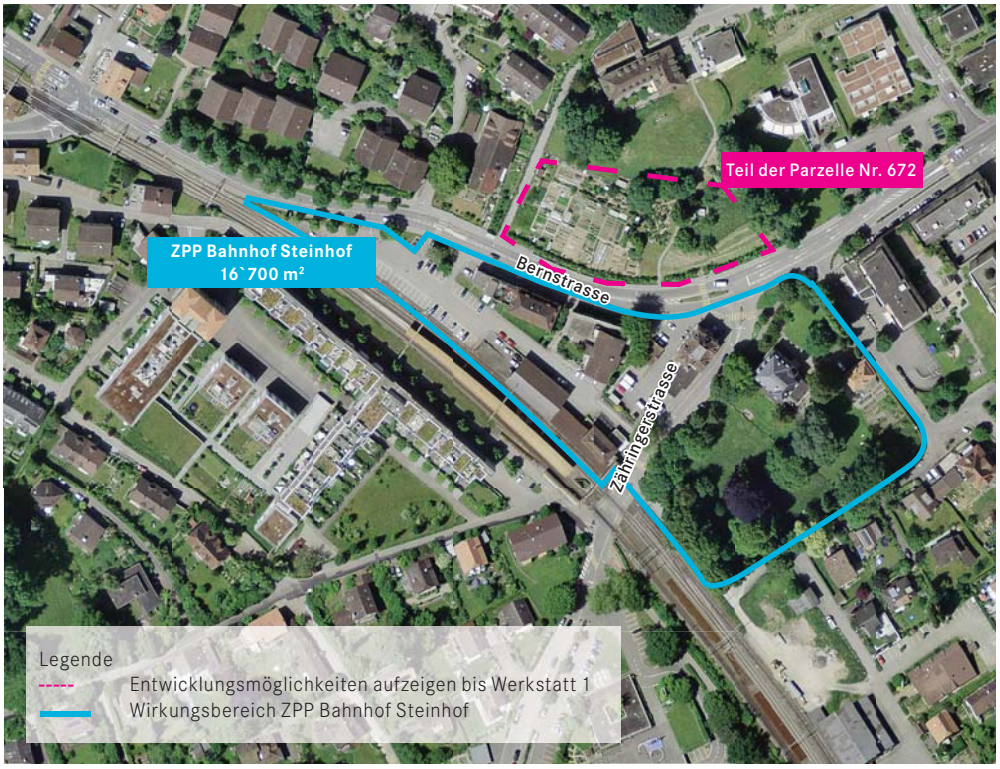
In einem nächsten Schritt wird der Entwurf aus dem Studienverfahren zu einem Richtprojekt weiterentwickelt. Dieses wird die konzeptionelle und behördenverbindliche Basis für die Erarbeitung der Überbauungsordnung bilden.

Abbildung: Modellfoto Beitrag Team K, Blickrichtung Nordwesten.

2. AUSGANGSLAGE

2.1 Arealbeschrieb

Südwestlich der Kernstadt von Burgdorf, direkt anliegend an der Bahnlinie Burgdorf–Konolfingen–Thun, befindet sich das Areal Steinhof. Nördlich des Areals verläuft die stark befahrene Bernstrasse. Das Areal liegt in der Zone mit Planungspflicht "Bahnhof Steinhof" und umfasst eine Fläche von rund 16`700 m².



Das Areal ist heute zu einem grossen Teil bereits bebaut. Auf dem Areal befinden sich neben dem Bahnhof zwei Bauten entlang der Bernstrasse, südöstlich der Zähringerstrasse das historische Ensemble der Villa Schnell mit Hofhaus, Gartenhaus und dem grosszügigen Park. An der Einmündung der Zähringerstrasse in die Bernstrasse liegt das historische Ensemble des Restaurants "Steinhof" mit der dazugehörigen Remise.

Der Wirkungsbereich der rechtskräftigen ZPP zeichnet sich in unterschiedlicher Hinsicht durch eine hohe Dispersität aus. Die bestehende Nutzung reicht von Quartierzentrumsfunktion, P&R-Anlage, Kleingewerbe, Wohnen, Kiosk, zu Restaurant und Villa mit Park. Die Bebauungsmöglichkeiten auf den einzelnen Parzellen sind, bedingt durch gesetzliche Auflagen (nicht ionisierende Strahlung, Lärm, Denkmalpflege, Grundstückgeometrie u. ä.), äusserst unterschiedlich und für ein Bebauungskonzept anspruchsvoll.

2.2 Handlungsbedarf

Im Rahmen der Transformation des Bahnhofs Steinhof, welcher von der BLS aus betrieblichen Gründen um rund 150 m in Richtung Südoosten verschoben wird, erhält das Areal eine neue städtebauliche Ordnung.

Diese Tatsache gibt Anlass, das bisherige Bahnareal und die angrenzenden Grundstücke neu zu denken und zu entwickeln. Die zwei bestehenden Bauten entlang der Bernstrasse und das zwischenzeitlich nicht mehr für den Bahnbetrieb genutzte Bahnhofgebäude werden abgebrochen. Der Erweiterungsbau des Restaurants Steinhof soll abgebrochen werden. Damit erhält das historische Gebäude seine ursprüngliche, identitätsstiftende Volumetrie zurück

Teile der Parzelle 672 auf dem nördlich angrenzenden Areal des Altersheims Sonnhalde gehören zum Betrachtungsperimeter der Testplanung. Für die 1. Werkstatt der Testplanung warensind an dieser Stelle die Entwicklungsmöglichkeiten konzeptionell (Bezug zum Strassenraum, Volumen im Modell) auszutesten.

2.3 Städtebau und Ortsbild

Die unmittelbare Umgebung des Areals wird stark durch die südwestlich der Bahnlinie gelegene Wohnüberbauung Steinhof geprägt. Diese liegt auf dem ehemaligen Braureigelände Steinhof und umfasst einen chrakteristischen Sandsteinbau. Die historische Villa Schnell mit Park im Wirkungsbereich der ZPP verleihen dem Ort räumlich eine gewisse Grosszügigkeit, auch wenn der Arealteil der Villa Schnell mit ihrem Park heute durch eine Mauer abgetrennt und nicht öffentlich zugänglich ist. Nebst eher kleinmassstäblichen Wohnbauten wird die Umgebung seit den 70er-Jahren des letzten Jahrhunderts auch durch die Anlage des Bildungszentrums Emme geprägt.

Das gesamte Areal ist im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz ISOS verzeichnet. Die ehemalige Villa Schnell und der ehemalige Gasthof Steinhof sind innerhalb dieses Gebiets als Einzelobjekte aufgeführt. Das definierte Erhaltungsziel verlangt, dass geeignete Nutzungsanweisungen gesucht werden sollen, die den Bereich vor überdimensionierter Überbauung bewahrt.

3. VERFAHREN

3.1 Ausloberin

Interessengemeinschaft "ZPP 27 Bahnhof Steinhof", Burgdorf
c/o Stadt Burgdorf, Abteilung Stadtentwicklung
Lyssachstrasse 92
3400 Burgdorf

bestehend aus

> bonainvest AG, 4503 Solothurn
> BLS Netz AG, 3001 Bern
> Chandravathana Thuraisingam, 3432 Lützelflüh-Goldbach
> Kanton Bern, v.d. Amt für Grundstücke und Gebäude AGG, 3011 Bern
> Stadt Burgdorf, v.d. Baudirektion, 3400 Burgdorf

3.2 Verfahrensart

Die Testplanung wurde auf Einladung mit drei Teams durchgeführt und unterlag nicht dem Gesetz über öffentliche Beschaffungen des Kantons Bern. In diesem Verfahren wurde die "beste städtebauliche Lösung mit hoher Dichte" gesucht, indem bewusst verschiedene Lösungsvorschläge parallel erarbeitet wurden (Varianzverfahren). Zwischen dem Begleitgremium und den teilnehmenden Teams entstand ein intensiver Dialog. Dieser fand anlässlich einer Startsitzung mit Begehung sowie dreier ganztägiger Workshops statt.

3.3 Verfahrensbegleitung

Das Sekretariat, die fachliche Vorbereitung, Verfahrensbegleitung, Moderation und das Verfassen des Schlussberichts lag bei:

Panorama
AG für Raumplanung Architektur und Landschaft
Münzrain 10, 3005 Bern

> Florian Künti, Raumplaner FHO FSU, Mediator SDM, Teilhaber
> Res Wyss-Oeri, Raumplaner NDS / HTL REG A SIA, Teilhaber
> Nicola Meier, Raumplaner MSc ETH RE&IS

3.4 Beteiligte und Beurteilungsgremium

Das Beurteilungsgremium setzte sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Grundeigentümerschaft, aus der Expertengruppe sowie aus Vertretern der Stadt Burgdorf zusammen. Die Gesamtprojektleitung lag bei Birgit Kurz, Leiterin Stadtentwicklung der Stadt Burgdorf.

Grundeigentümer und externe Vertreter

> Jürg Gerster, BLS, Projektleiter Arealentwicklung
> Joël Pascal Buntschu, BLS, Projekt- und Arealentwicklung
> Ronny Fluri, bonainvest AG
> Jörg Hunziker, bonainvest AG
> Adrian Sidler, bonainvest AG
> Reto Gsell, Architekt FH/STV, Bauherrenberater Chandravathana Thuraisingam
> Rajeevan Linganathan, Vertreter Grundeigentümer
> Stefanie Danz, AGG

Expertengruppe

> Fritz Schär, Schär Buri Architekten AG, Architektur und Städtebau (Vorsitz)
> Dieter Baumann, dbs Projekte GmbH, Wirtschaftlichkeit/Realisierung
> Bruno Hari, Energiestadtberater Burgdorf, Bürgi Schärer Architektur und Planung
> Tina Kneubühler, extrā Landschaftsarchitekten, Aussenraum/Landschaftsarch.
> Aline Renard, Transitec AG, Mobilität/Verkehr

Stadt Burgdorf

> Stefan Berger, Stadtpräsident
> Birgit Kurz, Leiterin Stadtentwicklung (Gesamtprojektleiterin)
> Peter Hänsenberger, Direktionsleiter Baudirektion
> Julia Wömpner, Projektleiterin Stadtplanung

3.5 Teilnehmende Teams

Zur Testplanung wurden drei Architekturbüros eingeladen, die sich mit Fachplanerinnen und -planern aus verschiedenen Bereichen verstärkten.

Team Brügger Architekten

> brügger architekten ag, Thun
> Maurus Schifferli Landschaftsarchitekten AG, Bern
> Ingenieurbüro IEM AG, Thun
> Grolimund & Partner AG, Bern
> Roduner BSB + Partner AG

Team Frei Architekten

> Frei Architekten AG, Aarau
> david & von arx landschaftsarchitektur gmbh, Solothurn
> WAM Planer und Ingenieure AG, Solothurn
> Grolimund & Partner AG, Bern
> Hans Abicht AG, Zug

Team K Architekten und Rollimarchini Architekten

> team k architekten ag, Burgdorf
> rollimarchini AG, Bern
> HänggiBasler Landschaftsarchitektur GmbH, Bern
> Kontextplan AG, Bern
> Weber Bauphysik und Energie AG, Bern

3.6 Entschädigung

Pro Team wurde ein Honorar von CHF 40'000.- inkl. Spesen und MWST entrichtet.

3.7 Verfahrensablauf

Das Verfahren bestand aus einer Begehung, zwei Werkstätten sowie einer Schlusspräsentation.

In einem weiteren Schritt wird beabsichtigt, mit dem Teilnehmer gemäss Empfehlung des Beurteilungsgremium eine separate Vertiefungsphase zur Erarbeitung eines Richtprojekts durchzuführen

Die zeitliche Abfolge und ein kurzer Beschrieb dieser Programmpunkte sind in der nachfolgenden Grafik dargestellt.

4. AUFGABENSTELLUNG

4.1 Wesen der Aufgabe

Kurzbeschrieb
Aufgabe der teilnehmenden Teams ist es, das Areal in seiner Bedeutung zu erfassen und dafür eine Identität zu entwerfen. Abgestimmt auf diese strategische Fragestellung sind Nutzungsprofile für das Gesamtareal zu entwickeln, welche die nachfolgenden programmatischen Rahmenbedingungen einhalten, etappierbar sind und grosses Potenzial haben, vom Markt aufgenommen zu werden.
Erwartet werden der Situation entsprechende, städtebauliche Bebauungsmuster (Art und Mass der Nutzung) und Freiraumkonzepte, welche bestmöglichst auf die Ansprüche der Grundeigentümer eingehen und realisierbar sind. Die Beiträge verfolgen einen gesamtheitlichen Ansatz und berücksichtigen gleichwertig die Aspekte Städtebau, Zielpublikum/Nutzung, Verkehr, Umwelt und Wirtschaft.

Die Aufgabe hatte im Wesentlichen drei Schwerpunktthemen:
1. Identität und Positionierung des Areals.
2. Nutzung und Gestaltung (Städtebauliches Konzept, Freiraumkonzept, Art und Mass der Nutzung sowie räumliche Verteilung im Hinblick auf die Realisierung).
3. Wirtschaftlichkeit und Realisierung: Etappierung, gegebenenfalls Ausgleichsmechanismen pro Grundeigentümer, künftige Eigentumsstruktur.

Als Besonderheit galt es, folgende Schlüsselfragen zu berücksichtigen:
> Wie erfolgt der Umgang mit den vorgegebenen Nutzungsclustern und dem bestehenden Grundeigentum (Realisierbarkeit)?
> Wie erfolgt die Auseinandersetzung mit dem Thema Quartiertreffpunkt?
> Welchen Beitrag, im Sinne der ortsbaulichen Entwicklung, kann das Areal der Villa Schnell bei der Entwicklung leisten (Bsp.: Bauliche Verdichtung, Öffentlichkeitsgrad des Parks, Bereitstellung der notwendigen Spielfläche gemäss dem kantonalen Baugesetz und der Bauverordnung (BauG, Art. 15, kant. BauV Art. 44ff) für die Wohnüberbauung, Umgang mit historischen Bauten und Aussenräumen)?
> Wie wird auf den unterschiedlichen Seiten (Bahn, Bern- und Zähringerstrasse) betreffend Nutzung (Anforderungen Bahn, Strasse, Lärm) und hinsichtlich räumliche Erscheinung, Nutzung etc. reagiert?
> Wie kann ein innovatives Energiekonzept integriert werden?

4.2 Nutzungsprogramm und Etappierung

Für das Testplanungsverfahren wurden die Entwicklungsvorstellungen der Grundeigentümer im Programm anhand von unterschiedlichen Nutzungscluster wiedergegeben. Die darin enthaltenen Vorgaben waren für die Teambeiträge über die Dauer des Verfahrens bindend. Bei massgebenden Abweichungen von Umfang und Qualität der Cluster mussten schlüssige Begründungen abgegeben sowie Aussagen zu allfälligem Nutzen- und Lastenausgleich gemacht werden.

Cluster 1: "BLS"

Wohnen	Anteil in %	Gewerbe/Dienstleistung	HNF (m^2)	Anteil an Gesamtnutzung
2.5-Zimmer	25 - 35	Verkaufsfläche	350 – 400	
3.5-Zimmer	40 - 50	Lager/Technik/Sozialraum	150 – 200	
4.5-Zimmer	10 - 20			
5.5-Zimmer	5 - 10			44%

> Die Verkaufsfläche muss im Bereich des Bahnübergangs im Erdgeschoss liegen.

> Die Anlieferung mit LKW muss möglich sein.

> Das Lager muss im EG, die Sozialräume müssen im EG oder UG platziert werden.

> Für die Verkaufsflächen sind ca. 6 Kurzzeitparkplätze vorzusehen.

> Barrierefreie Erschliessung der Überbauung und der Gebäude zwingend.

Cluster 2: "bonainvest"

Wohnen	Anteil in %	Anteil an Gesamtnutzung
1.5-Zimmer	20 - 25	
2.5-Zimmer	40 - 45	
3.5-Zimmer	30 - 40	
Lounge/Kaffee	3 - 4	22%

> Grundsätzlich soll bis ins Erdgeschoss gewohnt werden.

> Je nach Bebauungskonzept werden alternativ zu den Wohnungen kleine Flächen für Dienstleistungen zur Verfügung gestellt.

> Lounge-/Kaffeebar soll als sozialer Treffpunkt dienen.

Cluster 3: "selvam"

Wohnen	Anteil in %	Gewerbe/Dienstleistung	HNF (m^2)	Anteil an Gesamtnutzung
2.5-Zimmer	30 - 40	Verkaufsfläche	180 - 200	
3.5-Zimmer	30 - 40	Nebenräume zu Verkauf	90 - 100	
4.5-Zimmer	10 - 20	Dienstleistung 1	80 - 100	
5.5-Zimmer	10 - 20	Dienstleistung 2	150 - 200	14%

> Das Erdgeschoss soll zu 2/3 über einen Verkaufsbereich und zu 1/3 über einen Dienstleistungsbereich mit Büronutzung verfügen.

> Das 1. Obergeschoss soll zu 2/3 der Fläche als Arztpraxis und zu 1/3 der Fläche als Wohnbereich genutzt werden.

> Für die Verkaufsflächen werden 4 - 6 separate Kurzzeitparkplätze benötigt.

Cluster 4: "AGG" — Anteil an Gesamtnutzung

> Die Nutzungsmöglichkeiten auf der Fläche der ehemaligen Villa Schnell sind im Zusammenhang mit dem historischen Gebäudeensemble und dem Park zu entwickeln.

> Denkbar sind öffentliche Nutzungen und gemeinschaftliche Nutzungen des Freiraums zu Gunsten der Gesamtentwicklung. Die entsprechende "Nichtnutzung" resp. der Verzicht auf eine bauliche intensive Nutzung des Arealteils kann ggf. andernorts kompensiert werden.

> In diesen Nutzungscluster ist ein Doppelkindergarten (2 Kindergartenzimmer: Richtgrösse je 90 m^2 HNF) zu integrieren.

20%

Cluster 5: "Park and Ride" — Anteil an Gesamtnutzung

> Erstellen einer gesamthaft gestalteten Parkierungsanlage, welche in den Aussenraum zu integrieren ist.

> Erstellung von 35 oberirdischen Abstellplätzen, davon sind rund 4 Plätze für Car-Sharing vorzusehen.

In Aussenraum zu integrieren

Langsamverkehr

Für die Langsamverkehrsbeziehungen, insbesondere auch für die Fussgängerverbindungen (Schulwege, Zugang zum Bahnhof, Strassenquerungen, etc.) werden Vorschläge in Bezug auf die Linienführung erwartet.

Ruhender Verkehr

> Parkierung Richtwert: Die Parkierung erfolgt grundsätzlich unterirdisch.
> Die Versorgung von Ladestationen für E-Fahrzeuge und E-Bikes muss möglich sein.
> Gemeinsame Parkierungsanlagen mit koordinierten Ein- und Ausfahrten sind erwünscht.
> Es sind ausschliesslich Veloabstellplätze für die Nutzungen auf dem Areal zu errichten. Die Abstellbedürfnisse für Bahnkunden werden im Rahmen des Bahnhofprojektes abgedeckt.

Cluster	Auto-PP pro Wohnung	PP Mietwagen in Einstellhalle
Cluster 1:	0.7 - 0.8	-
Cluster 2:	0.5 - 1.0	-
Cluster 3:	1.0	20

Bahninfrastruktur

Im Untergeschoss des bestehenden Güterschuppens befindet sich ein Technikraum der BLS. Dieser Raum und die installierte Technik müssen bis ca. 2021 bestehen bleiben. Das bestehende Bahnhofgebäude kann rückgebaut werden.

5. PROJEKTBESCHRIEB UND WÜRDIGUNG

5.1 Team Brügger

Team Brügger

> brügger architekten ag, Thun
> Maurus Schifferli Landschaftsarchitekten AG, Bern
> Ingenieurbüro IEM AG, Thun
> Grolimund & Partner AG, Bern
> Roduner BSB + Partner AG

Städtebauliches Konzept

Das Konzept nimmt die Überbauung "Braui" auf der gegenüberliegenden Bahnseite als Referenz auf. Die städtebauliche Komposition und die Höhenentwicklung lehnen sich an die dort vorherrschende Typologie an. Zur Identitätsstärkung des Ortes tragen der an Stelle des historischen Bahnhofs gesetzte, markante Punktbau sowie das bestehende Restaurant Steinhof mit der Remise bei.

Der Punktbau wird als Leuchtturm des Areals und als Abschluss des Areals verstanden. Er bildet mit dem vorgeschlagenen Längsbau entlang der Bernstrasse ein urbanes Ensemble, welches einen klaren Kontrast zu den geschützten bestehenden Bauten bilden soll. Der Quartierplatz an der Zähringerstrasse wird als öffentlicher Kristallisationspunkt des Steinhofquartiers interpretiert.

Mit Fassadenraster sowie mit scharf geschnittenen Volumen soll die Urbanität der neuen Gebäude unterstrichen werden.

Aussenraumkonzept

Der Punktbau hat zum Ziel, sowohl den Raum an der Zähringerstrasse, an den Bahngeleisen wie auch den "Hofraum" räumlich zu definieren. Zwischen dem Restaurant Steinhof und dem Punktbau liegt ein öffentlicher Platz, welcher als Quartiertreffpunkt und Ort der Begegnung fungieren soll. Ein Baumdach und die Nutzungsanordnung rund um den Platz erzeugen eine stimmige Atmosphäre und Aufenthaltsqualität.

Der Längsbau an der Bernstrasse bewirkt bahnseitig einen rückwärtigen Raum oder Hofraum mit unterschiedlichen Öffentlichkeitsgraden. Im Längsbau werden den Erdgeschosswohnungen private Aussenräume zugewiesen und durch eine Schicht von Gartenlauben gegenüber dem öffentlichen Aussenraum abgetrennt. Durch eine leichte Erhöhung von ca. 0.9 m entsteht ein klar abgegrenztes privates "Gartenzimmer". Die Treppenhäuser sind sowohl von der Bernstrasse her sowie über den "Hofraum" zugänglich.

Bäume begleiten die Bernstrasse und ergänzen die Baumreihenfragmente. Entlang der Bahngleise sind mit Hecken gefasste Parkierungsanlagen, die Entsorgungsstelle und die Einstellhallenzufahrt vorgesehen. Die Entwässerung der Umgebungsflächen erfolgt über die Schulter in die Grünflächen.

Dem angrenzenden Park der Villa Schnell wird als "Perle" oder "Rohdiamant" Aufwertungspotenzial zugeschrieben. Die Nutzungen im Punktbau profitieren wesentlich von der Aussicht auf den Park.

Erschliessung und Parkierung

Die Erschliessung für den MIV sowie für die P&R-Anlage erfolgt über eine zentrale Ein- und Ausfahrt ab der Bernstrasse. Somit gibt es auf der Zähringerstrasse keine zusätzlichen Verkehrsbewegungen.

Entlang der Bahnanlage wird die P&R-Anlage (2-bündige Senkrechtparkierung) mit 24 Parkplätzen angeordnet. Am westlichen Ende des Areals befinden sich 12 Besucher- und Kurzzeitparkplätze. Westlich angrenzend an das Restaurant Steinhof sind 6 Kurzzeitparkplätze vorgesehen. Die doppelspurige Einfahrt in die Tiefgarage befindet sich auf mittlerer Höhe entlang der Bahngeleise. Sie erschliesst sowohl die Einstellhalle für die Wohnungen sowie für die Mietwagen der Firma Selvam.

Die Fusswegverbindung zwischen dem Gsteig und dem Bahnhof führt über den Quartierplatz, eine informelle Verbindung verläuft entlang der P&R-Anlage. Veloabstellplätze sind hauptsächlich in abgeschlossenen EG-Räumen und in der Einstellhalle vorgesehen. Zusätzlich sind oberirdische, offene Veloparkplätze bei den Eingängen der Gebäude geplant.

Nutzungskonzept

Um den öffentlichen Platz im östlichen Teil des Areals werden die im Programm geforderten Verkaufs- und Gastronomienutzungen angeordnet.

Das Erdgeschoss des Punktbaus beherbergt die grosse, zusammenhängende Verkaufsfläche. Der Zugang erfolgt ab der Zähringerstrasse. Die notwendigen Lagerräume befinden sich im Untergeschoss. In den Obergeschossen sind 2.5- bis 3.5-Zimmer-Wohnungen, im Attika eine 5.5-Zimmer-Wohnung geplant. Der Längsbau nimmt im Erdgeschoss des östlichen Teils, angrenzend an den öffentlichen Platz, eine auf das Niveau der Strasse abgesenkte Verkaufsfläche auf. Westlich davon liegen im Erdgeschoss Gemeinschaftsräume, Veloabstellräume und 3.5- bis 4.5-Zimmer-Wohnungen. In den Regelgeschossen sind nebst einer Arztpraxis im östlichen Teil (1. OG) reine Wohnnutzungen vorgesehen. Diese Wohnungen weisen 1.5 bis 3.5 Zimmer auf.

Nachhaltigkeit und Ökonomie

Die Gebäude sollen gemäss den Anforderungen an die 2000-W-Gesellschaft geplant werden. Die Gebäude mit Aussenisolation sind einfache Baukörper, deren Fassaden in Elementbauweise vorgesehen sind. Die Beheizung und Brauchwarmwasseraufbereitung sollen durch den Anschluss an das Fernwärmenetz Süd der Stadt Burgdorf sichergestellt werden. Auf den Flachdächer sind Photovoltaikanlagen geplant. Sämtliche Räume sollen mechanisch be- und entlüftet werden. Beim Bau sind nur Materialien vorgesehen, die keine oder nur wenig Oberflächenbehandlung benötigen.

Würdigung

Grunddisposition:

Die Stringenz des Konzepts, dessen konsequente Umsetzung und die städtebaulich sehr präzise Setzung der Gebäude werden gewürdigt. Das Konzept vermag das Restaurant Steinhof und die Remise, zusammen mit dem öffentlichen Platz, zu einem spannenden Ensemble zusammenzufügen. Der neue öffentliche Quartierplatz weist eine sehr hohe Qualität auf.

Die Höhenentwicklung der Gebäude ist in sich stimmig. Hervorzuheben ist insbesondere die vertiefte Studie zur Ausgestaltung des Attikageschosses des Punktbaus, welches als sehr gelungen erachtet wird.

Das Konzept erzeugt durch die Anordnung der Neubauten grosse Freiräume. Die Überbauung wirkt dadurch leicht und besitzt eine Klarheit.

Die Platzierung der Bushaltestelle an der geraden Stelle der Bernstrasse, unter Berücksichtigung der Auflagen an das behindertengerechte Bauen, wird als richtig erachtet.

Die Erschliessungsprinzipien, die Fusswegverbindungen und die Parkierungsanlagen inklusive diejenigen für die Velos sind zweckmässig gelöst.

Kritisch beurteilt wird die Setzung des stattlichen Punktbaus mit seiner urbanen Prägung an diesem Ort. Der Beitrag zeigt die Qualitäten im geschaffenen Aussenraum noch zu wenig auf: Die Verkehrsflächen belegen einen grossen Teil des ausgewiesenen Aussenraums. Durch die Platzierung der Einstellhallenzufahrt und der P&R-Parkplätze im Innern des Areals geht viel der gewonnenen Freifläche wieder verloren.

Die privaten Aussenräume sind räumlich stimmig. Es wird aber hinterfragt, ob in diesem urbanen Raum private Gärten richtig sind. Das Abrücken des Längsbaus von der Bernstrasse führt zu einer Verringerung des rückwärtigen Aussenraums und zu einem geringeren Abstand zum Punktbau, ohne dass die Vorzone entlang der Bernstrasse wesentlich profitiert.

Die Proportionen der vorgeschlagenen Baukörper führen zu relativ viel Bauvolumen im Verhältnis zur erreichten Geschossfläche. Die Effizienz der Grundrisse und damit das Verhältnis von Hauptnutzfläche zur Geschossfläche könnte optimaler gestaltet sein.

Die Ausrichtung des Längsbaus und die kompakte Form des Punktbaus wirken sich energetisch günstig aus. Die Idee, das Areal an das Fernwärmenetz Süd der Stadt Burgdorf anzuschliessen und die ersten Abklärungen mit dem Betreiber Localnet werden begrüsst.

Es wird ein plausibles Konzept zur Etappierbarkeit aufgezeigt. Der Längsbau kann jedoch nur realisiert werden, wenn alle drei Grundeigentümer gemeinsam und zur gleichen Zeit realisieren. Dies schränkt die Flexibilität der Umsetzung ein.

Details:
Der architektonische Ausdruck beim Punktbau ist noch nicht ausgereift. Die vorgeschlagenen Gebäudetiefen könnten für die Wohnungen teilweise an der oberen Grenze liegen. Die Atelierräume entlang der Bernstrasse werden aus Sicht der Nachfrage sehr kritisch beurteilt. Die Kurzzeitparkplätze sind zu weit von den publikumsintensiven Nutzungen angeordnet. Die Anzahl der geplanten Veloparkplätze wird als zu gering erachtet.

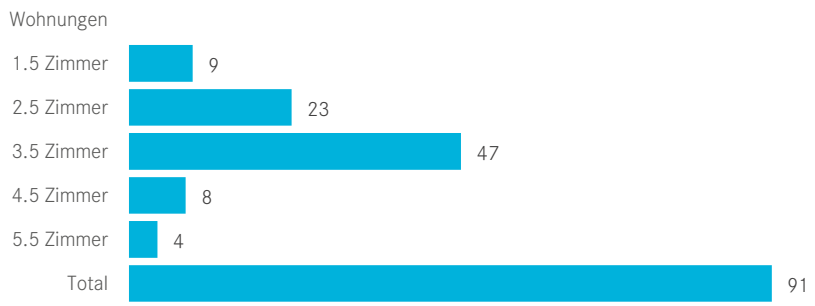
Übersicht

Dichte		
Ausnützungsziffer	total	1.27

Flächen		
Gebäudegrundfläche	total	2'088 m²
Geschossfläche	total	15'237 m²
	oberirdisch	10'531 m²
	unterirdisch	4'706 m²

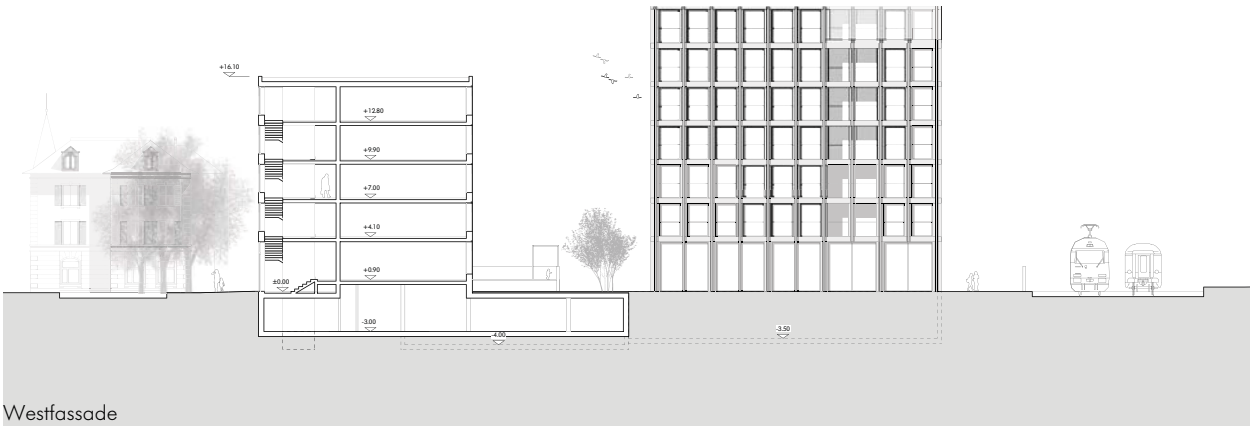
Parkierung		
MIV-Parkplätze	total	139
	P&R	24
	oberirdisch Kurzzeit	17
	unterirdisch Lieferwagen	18
	unterirdisch	80
Velo-Parkplätze	total	178
	oberirdisch	136
	unterirdisch	42

Wohnungsmix



Grundriss Team Brügger

Illustrationen (1) Team Brügger



Westfassade

Südfassade

Modellansicht von Nordosten

Ansicht von der Bernstrasse

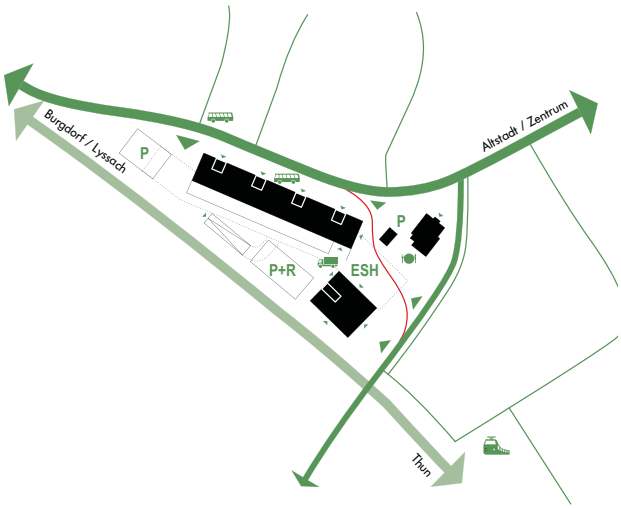
Ansicht vom Brauiweg

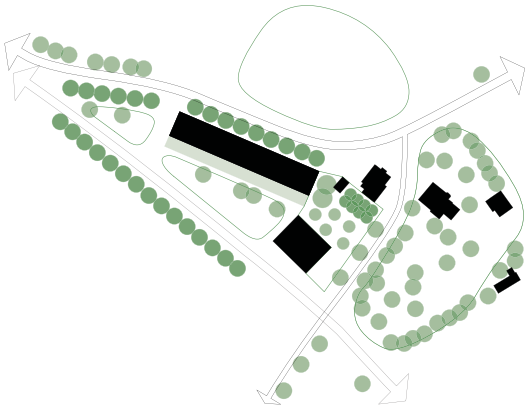
Modellansicht von Süden

Modellansicht von Nordwesten

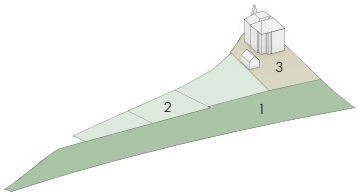
Illustrationen (2) Team Brügger

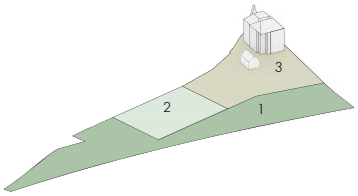
Erschliessung und Aussenraum

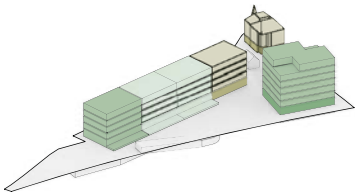




Aufteilung Grundeigentum







Parzelle alt	Fläche	
Cluster 1 BLS	4'545m2	55%
Cluster 2 bonainvest	2'290m2	28%
Cluster 3 Selvam	1'440m2	17%

Fläche Gesamt
8'275 m2

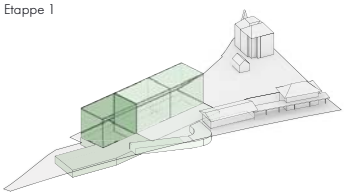
Parzelle neu	Fläche	
Cluster 1 BLS	4'118m2	50%
Cluster 2 bonainvest	1'458m2	18%
Cluster 3 Selvam	2'699m2	32%

Eigentümer	GF Neubau	
Cluster 1 BLS	5'462m2	49%
Cluster 2 bonainvest	3'379m2	30%
Cluster 3 Selvam	1'690m2	21%
	+ Bestand	

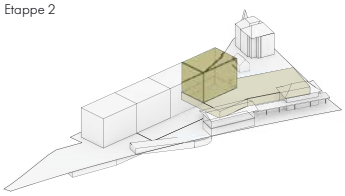
GF Neubau Gesamt
10'531 m2

Etappierung

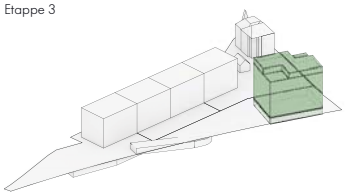
Etappe 1



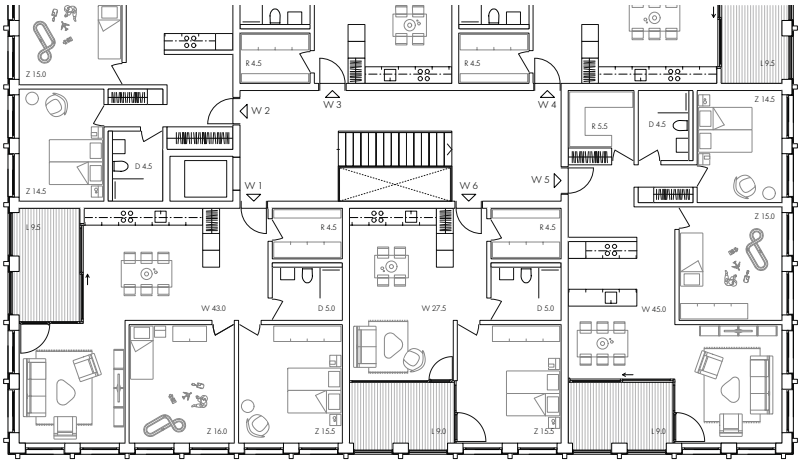
Etappe 2



Etappe 3



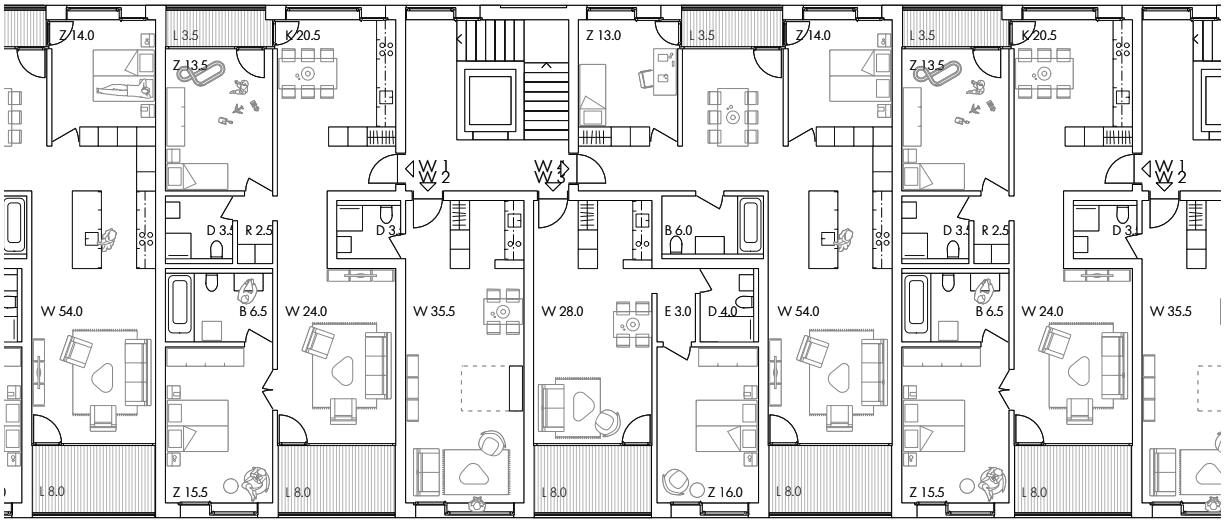
Wohnungsgrundrisse Punktbau (oben) und Längsbau (mitte) sowie Grundriss des Untergeschosses (unten)



3 1/2 Zi
84.0

2 1/2 Zi
52.5

3 1/2 Zi
84.0



3 1/2 Zi
86.5

3 1/2 Zi
86.0

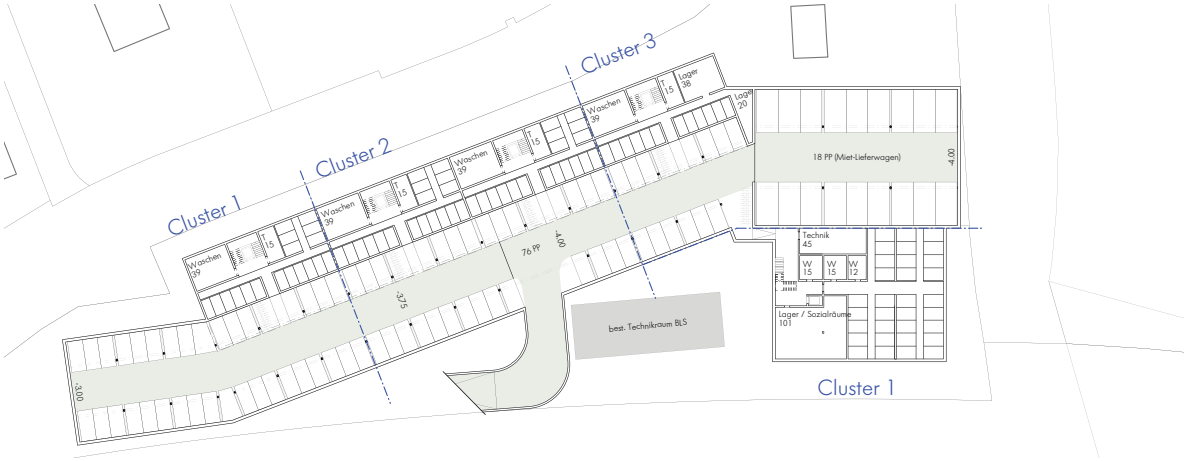
1 1/2 Zi
39.0

2 1/2 Zi
51.0

3 1/2 Zi
86.5

3 1/2 Zi
86.0

1 1/2 Zi
39.0



5.2 Team Frei

Team Frei

> Frei Architekten AG, Aarau
> david & von arx landschaftsarchitektur gmbh, Solothurn
> WAM Planer und Ingenieure AG, Solothurn
> Hans Abicht AG, Zug

Städtebauliches Konzept

Das Team schlägt parallel zur Bernstrasse einen Längsbau vor, welcher den Strassenraum auf dieser Seite fassen und aufwerten soll. Die Brüstungsbänder der Laubengänge und der Loggien prägen das Fassadenbild. An beiden Kopfseiten weist der Längsbau fünf, in der Mitte sechs Geschosse auf. Gegenüber dem Restaurant Steinhof soll ein eingeschossiger Sockelbau in der Massstäblichkeit vermitteln.
Im Südosten des Grundstücks bildet ein siebengeschossiger Punktbau einerseits den Abschluss der neuen Überbauung und andererseits den Auftakt zum neuen Bahnhof.
Der Aussenraum zwischen Längsbau und Langsamverkehrsachse entlang der Bahngeleise wird als "Wohnhof" mit Aufenthalts- und Spielbereichen ausgestaltet. An der Zähringerstrasse, zwischen dem Hochbau und dem Restaurant, liegt ein chaussierter Quartierplatz. Die Fassaden beider Baukörper werden mit einer umlaufenden Bänderung horizontal gegliedert, um die Zusammengehörigkeit der Gebäude zu unterstreichen.

Aussenraumkonzept

Durch die Setzung der beiden Neubauten entstehen primär zwei Aussenräume, der Quartierplatz und der Hofraum, mit unterschiedlichen Öffentlichkeitsgraden.
Eine private Gartenzone soll Distanz zwischen den erdgeschossigen Wohnungen und dem halböffentlichen, gemeinsamen Spiel- und Aufenthaltsbereich bilden. Im Übergang zu den Geleisen schliesst eine geschnittene Hecke entlang des neuen Fuss- und Radwegs den halböffentlichen Hofraum ab. Pflanzinseln gliedern den Hofraum und grenzen diesen zur öffentlichen Entsorgungsanlage sowie zum Radweg und zur P&R-Anlage ab.
Zwischen dem siebengeschossigen Punkthaus und dem Restaurant Steinhof wird ein mit einem Baumdach bespielter öffentlich nutzbarer Raum aufgespannt, der als identitätsstiftender Treffpunkt und Quartierplatz des Steinhofquartiers vorgesehen ist.
Entlang der Bernstrasse bildet ein Grünstreifen mit einzelnen Baumpflanzungen Distanz zum Trottoir. Ein Durchgang im Erdgeschoss des Längsbaus schafft eine öffentliche Wegverbindung über den Hof in Richtung des neuen BLS-Bahnhofs.
Eine neue Baumreihe entlang des östlichen Strassenrandes der Bernstrasse soll die bestehende fortsetzen, den Grünraum des ansteigenden Hügels begrenzen und als Massnahme zur Temporeduktion den Strassenraum einengen.

Erschliessung und Parkierung

Die Erschliessung für den MIV erfolgt über zwei Ein- und Ausfahrten ab der Bernstrasse. Die westlich liegende Ein- und Ausfahrt erschliesst die Tiefgarage für die Personenfahrzeuge der Neubauten. Die östlich liegende Ein- und Ausfahrt erschliesst das P&R, die Kurzzeitparkplätze und die Einstellhalle für die Lieferwagen. Die Wegfahrt für die Anlieferung (Verkaufsflächen) erfolgt über die Zähringerstrasse.
Entlang der Bahnanlage wird die P&R-Anlage (Senkrechtparkierung) mit 24 Parkplätzen angeordnet. Auf der nordseitigen Fassade des Punktbaus befinden sich 10 Besucher- und Kurzzeitparkplätze. Die oberirdischen Veloparkplätze befinden sich entlang der West- und Ostfassade des Punktbaus sowie südlich der Remise. Am westlichen Ende des Erdgeschosses des Längsbaus sowie in der Einstellhalle sind zusätzlich abgeschlossene Veloplätze vorgesehen. Beim Bahnübergang soll der Verkehr beruhigt werden um die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr zu gewährleisten. Die Bushaltestelle wird, abgestimmt auf das geplante Fusswegnetz, entlang der Bernstrasse neu angeordnet.

Nutzungskonzept

Um den öffentlichen Platz im östlichen Teil des Areals werden im Erdgeschoss der beiden Neubauten die Verkaufs- und Gastronomienutzungen angeordnet.
Das Erdgeschoss des Punktbaus nimmt die grosse, zusammenhängende Verkaufsfläche auf. Die Adressbildung erfolgt auf den neuen Quartierplatz hin. Die notwendigen Lagerräume befinden sich im Untergeschoss. In den Obergeschossen sind Wohnungen mit 2.5 bis 5.5 Zimmern vorgesehen.
Im Längsbau befinden sich im Erdgeschoss neben den Verkaufs- und Gastronomieflächen ausschliesslich 1.5-Zimmerwohnungen. Im nordwestlichen Abschluss des Gebäudes liegen im Erdgeschoss die Einstellhallenzufahrt sowie ein Veloabstellraum. In den Regelgeschossen sind neben Büroräumlichkeiten im östlichen Teil (1. OG) reine Wohnnutzungen geplant (vorwiegend 2.5- und 3.5-Zimmer-Wohnungen).

Nachhaltigkeit und Ökonomie

Die Ausrichtung des Längsbaus und die Kubatur des Punktbaus begünstigen die energetische Bilanz der Überbauung. Mit einer fundierten Energiebilanz wird das hohe Potenzial der Eigenproduktion insbesondere beim Längsbau aufgezeigt. Die Kombination mit einer Wärmepumpe ermöglicht einen hohen Eigenverbrauchsanteil.

Beide Baukörper sind in Massivbauweise geplant. Während der Längsbau eine tragende Schottenstruktur aufweist, wird der Punktbau durch einen massiven Kern und Stützen getragen. Das Konzept sieht die Grundwassernutzung zur Wärmegewinnung vor. Zusätzlich

kann es zur Kühlung eingesetzt werden und die gewerbliche Kälte energieeffizient bereitstellen. Der Eigenstromverbrauch soll durch ein intelligentes Stromnetz optimiert werden. Durch die Belegung sämtlicher Fassaden und Dachflächen mit Photovoltaikzellen kann ein Deckungsgrad von rund 80 % beim Längsbau bzw. 40 % beim Punktbau erzielt werden.

Würdigung

Grunddisposition:

Das Team Frei beherzigte die Empfehlungen des Beurteilungsgremiums und legte einen grossen Überarbeitungsschritt vor. Die Bernstrasse wird durch den Längsbau gut gefasst. Die Elemente der Aussenräume weisen in sich Qualitäten auf.

Die Erschliessungslösung für den motorisierten Verkehr ist funktional. Die Einstellhallenzufahrt für die Personenfahrzeuge sowie die Entsorgungsstelle kommen an der richtigen Stelle zu liegen. Die Trennung der Einstellhalleneinfahrten wird gewürdigt und als richtig angesehen. Die Fuss- und Veloverkehrsachse entlang der Bahnlinie wird begrüsst. Die Auseinandersetzung mit den Themen Nachhaltigkeit und Ökologie ist sorgfältig.

Die volumetrische Setzung der Gebäude wirkt noch unpräzise, ebenso die Höhenentwicklung. Das vorgeschobene Erdgeschoss am östlichen Ende des Längsbaus vermag das Ensemble Steinhof nicht in das Gesamtkonzept zu integrieren. Durch seine Grösse erhält der Punktbau eine Bedeutung, welche für diesen Ort nicht ganz nachvollziehbar ist.

Die Organisation der Grundrisse und Erschliessungen führt zu einem Verhältnis der Hauptnutzfläche zur Geschossfläche, welches optimaler sein könnte. Trotz guter Ausnützung der Parzelle wird eine im Vergleich geringe Hauptnutzfläche erreicht.

Der Aussenraum wirkt fragmentiert, der Übergang zwischen dem Hofraum und dem Quartierplatz etwas abrupt. Der Hofraum ist geprägt von der Erschliessungszone und den Kurzzeit- sowie Besucherparkplätzen. Die gute Qualität des Quartierplatzes wird ebenfalls durch die Parkplätze vermindert. Die Durchwegung des Areals wirkt etwas künstlich und bietet wenig benutzerfreundliche Verbindungen an, die Zugänglichkeit mit dem Velo ist nicht ganz gelöst.

Das Angebot von privaten Gärten, welche durch Hecken vom halbprivaten Aussenraum abgetrennt werden, wird in diesem urbanen Raum hinterfragt.

Das zweite Untergeschoss wirkt sich negativ auf die Baukosten aus. Bei einer geschickten Raumaufteilung könnte darauf verzichtet werden.

Ein hohes Angebot von Abstellplätzen wird sowohl für Auto und Velos vorgesehen, was sich ungünstig auf die Erstellungsenergie auswirkt.

Es wird ein plausibles Konzept zur Etappierbarkeit aufgezeigt. Der Längsbau kann je-

doch nur realisiert werden, wenn alle drei Grundeigentümer gemeinsam und zur gleichen Zeit realisieren. Dies schränkt die Flexibilität der Umsetzung ein.

Details:
Die Laubengangerschliessung im Längsbau bietet eine gute Lösung, um der Lärmproblematik entgegenzuwirken. Die erforderliche Ausnahmebewilligung für die Zimmer, bei welchen die Imissionswerte nicht eingehalten werden kann, wird jedoch in Frage gestellt. Der öffentliche Durchgang erhöht die Durchlässigkeit, wird aber nicht als zwingend beurteilt. Angesichts der fraglichen räumlichen Qualität solcher Räume wird der Weg um das Gebäude als zumutbar erachtet.

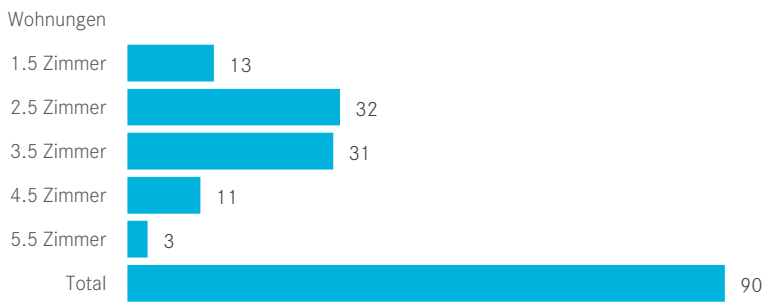
Übersicht

Dichte		
Ausnützungsziffer	total	1.32

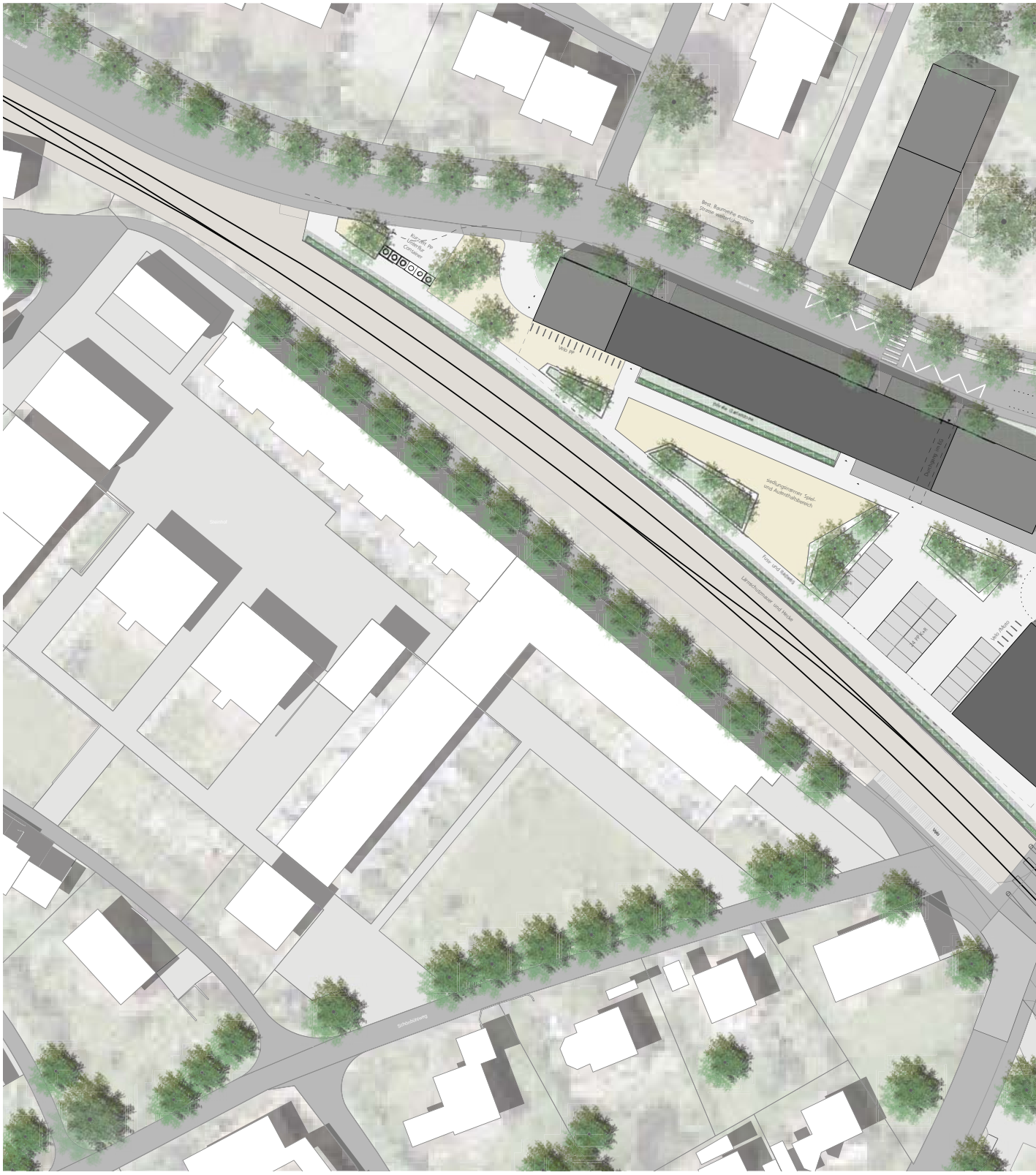
Flächen		
Gebäudegrundfläche	total	2'109 m²
Geschossfläche	total	16'358 m²
	oberirdisch	11'002 m²
	unterirdisch	5'356 m²

Parkierung		
MIV-Parkplätze	total	131
	P&R	24
	oberirdisch Kurzzeit	10
	unterirdisch Lieferwagen	20
	unterirdisch	77
Velo-Parkplätze	total	311
	oberirdisch	120
	unterirdisch	191

Wohnungsmix



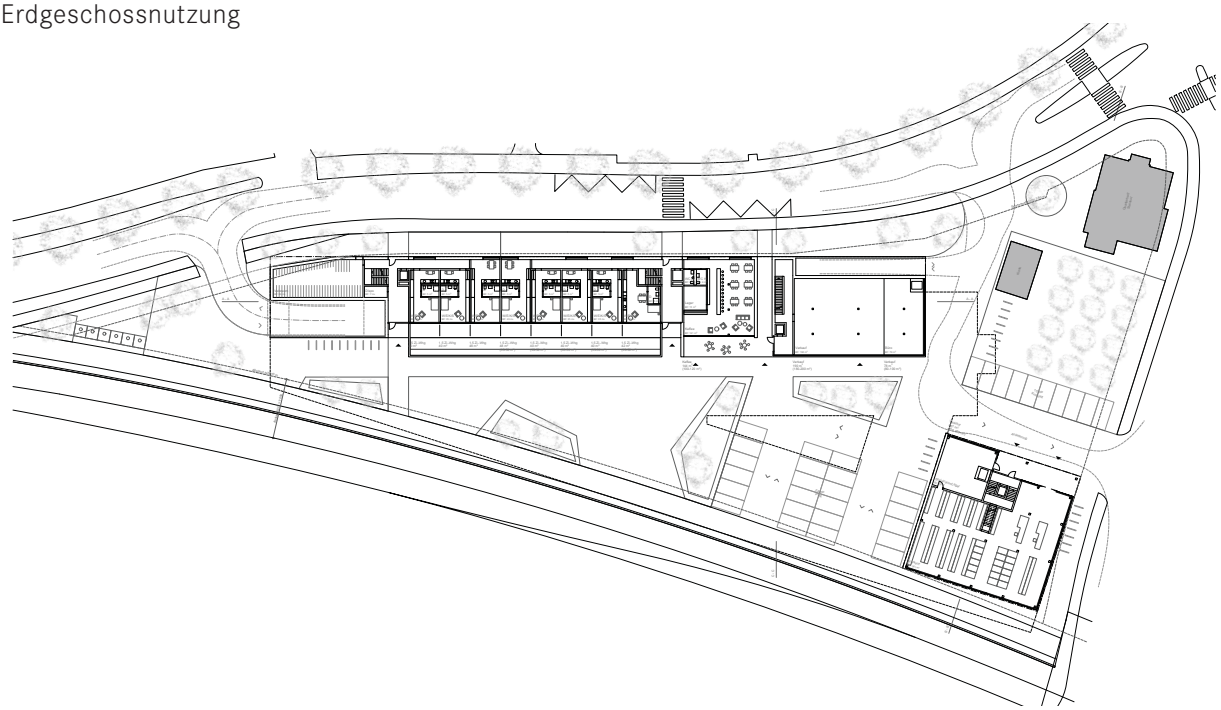
Grundriss Team Frei



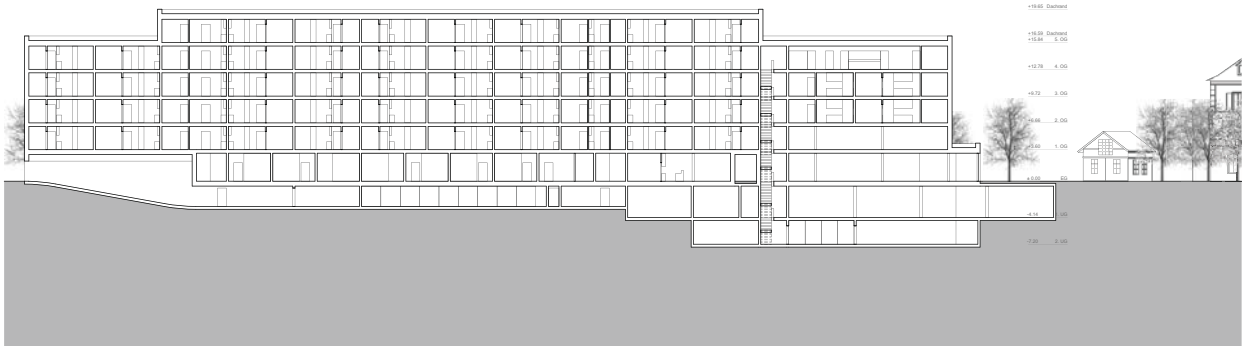
Bismarckstr.
Ein- und Ausfahrt
K+R und Kurzzeit
Velo PP
Baumdach,
Quartierplatz
4 PP Sekrom
6 PP BLS
Anlieferung
Zweirichtungsverkehr
Strassenmarkierung als
Velkeinsberufigung
K&R
K&R
Velo
Ludwig-Straßen-Weg

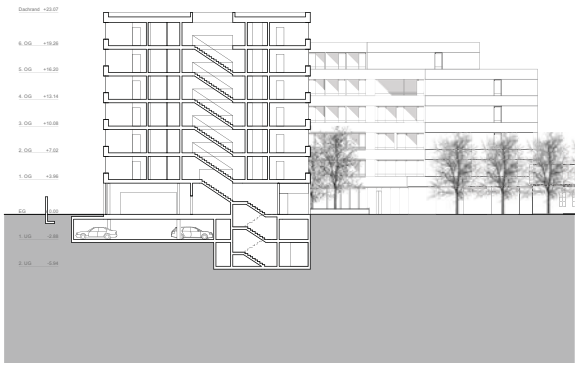
Illustrationen (1) Team Frei

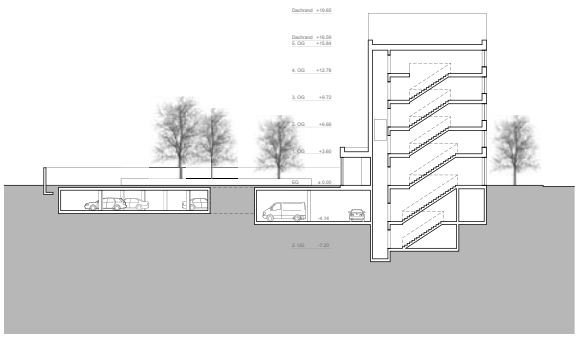
Erdgeschossnutzung



Gebäudeschnitte







Nordfassade

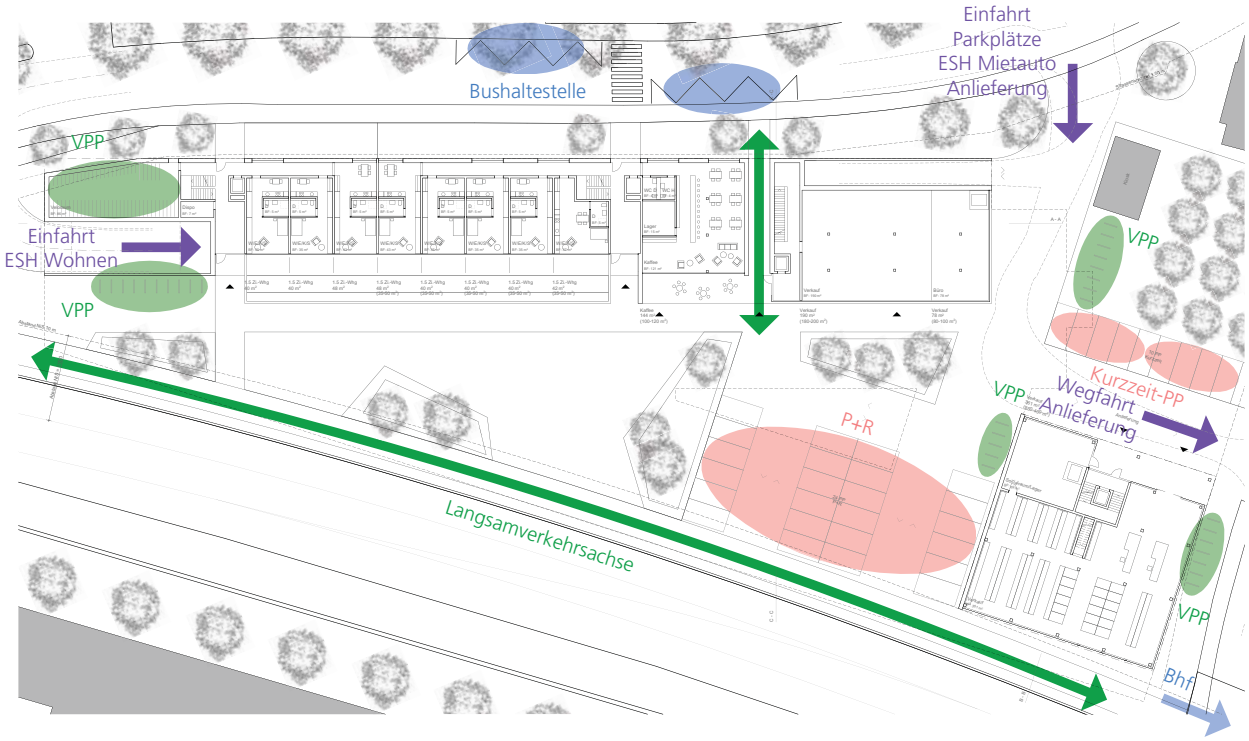
Westfassade

Südfassade

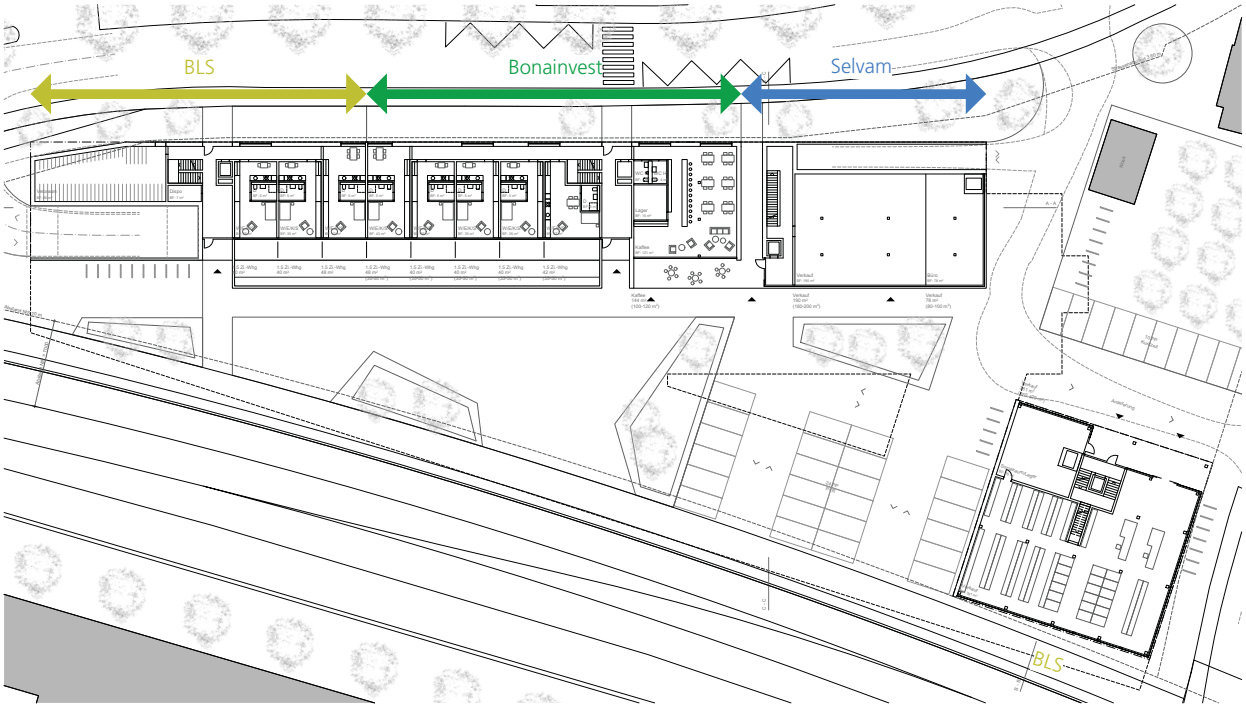
Ostfassade

Illustrationen (2) Team Frei

Erschliessung und Aussenraum

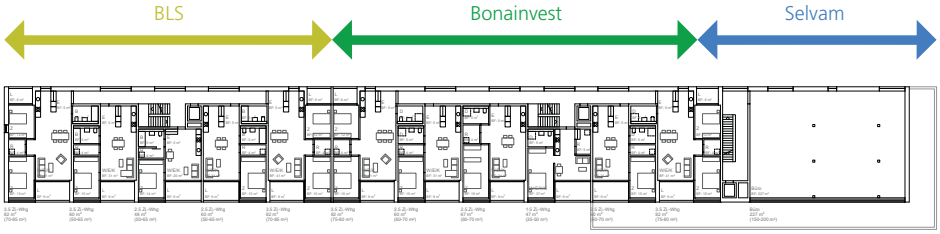


Aufteilung Grundeigentum

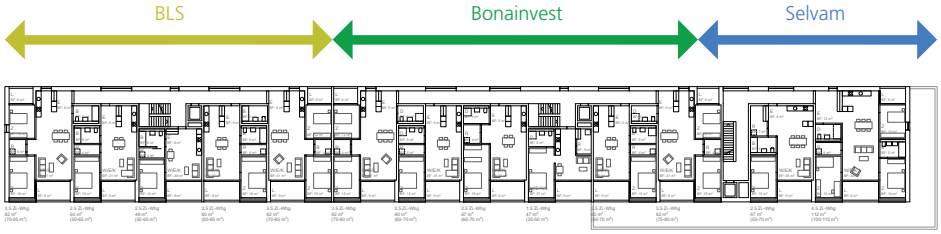


Wohnungsgrundrisse Längsbau (links) und Punktbau (rechts) sowie Grundriss des Untergeschosses (unten)

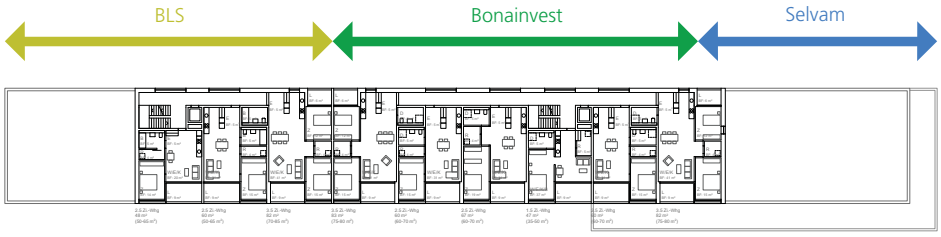
EG



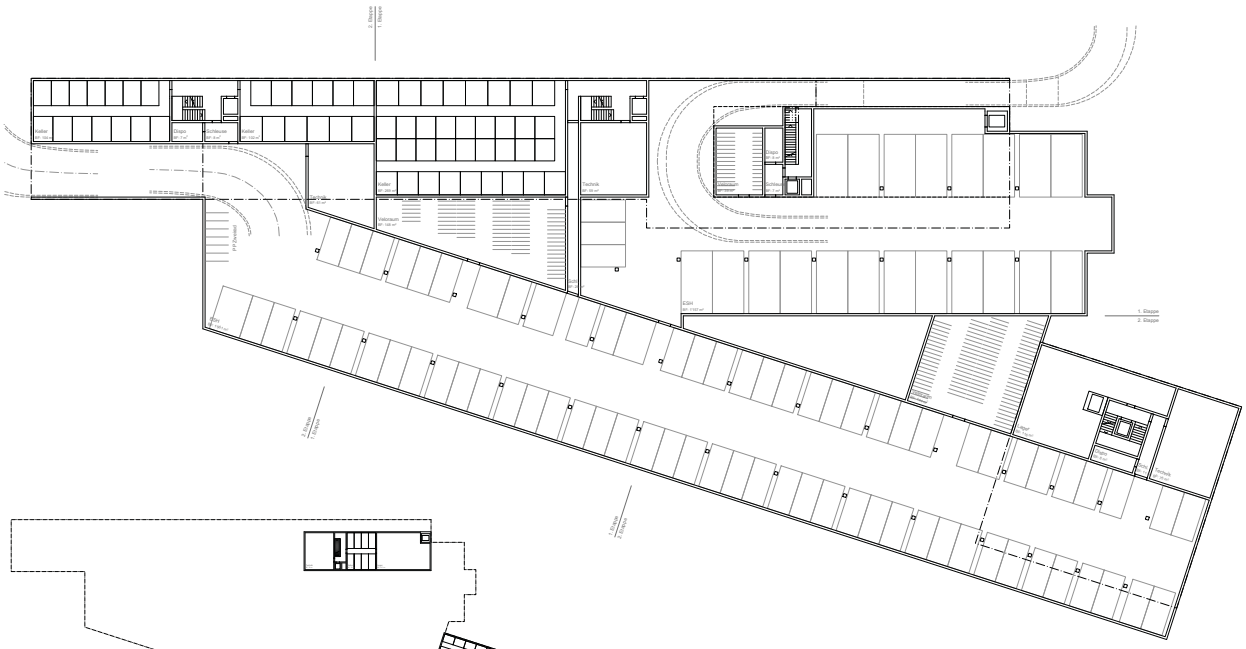
1. OG



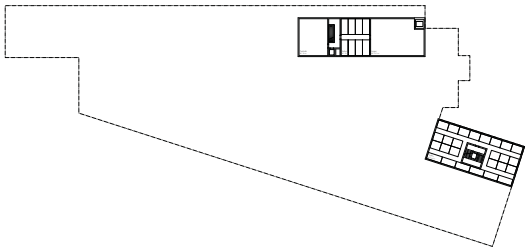
5. OG



1. UG



2. UG



5.3 Team K

Team K

> team k architekten ag, Burgdorf
> rollimarchini AG, Bern
> HänggiBasler Landschaftsarchitektur GmbH, Bern
> Kontextplan AG, Bern
> Weber Energie & Bauphysik AG, Bern

Städtebauliches Konzept

Das Konzept wird aufbauend auf der Analyse des Ortes "Geschichte, Bahn, Industrie" hergeleitet. Die Bebauung, parallel zu den Gleisen, weist eine hohe Durchlässigkeit und eine Abfolge unterschiedlicher Aussenräume auf. Die Autoren verstehen die Bebauung "als Kieselsteine" in einem Gebiet mit hohem Grünraumanteil. Mit der Setzung der Gebäude werden unterschiedliche Freiräume mit hoher Nutzungsvielfalt und Aufenthaltsqualität generiert.

Zwei Gebäude präsentieren sich als von der Bernstrasse etwas abgedrehte, versetzt zusammengeschobene Zeilenbauten mit vier, respektive fünf Vollgeschossen. Auf dem Dach des viergeschossigen Teils des Gebäudes wird eine gemeinschaftlich nutzbare Terrasse vorgeschlagen. Zwei weitere, solitär stehende Bauten mit einer Gebäudehöhe von vier respektive sechs Geschossen plus Attika komplettieren das Gebäudeensemble.

Das Projektteam schlägt für alle Gebäude eine Nord–Süd orientierte, flexible Gebäudestruktur vor, welche unterschiedliche Wohnungsgrössen und Grundrisstypen ermöglicht. Auf die Lärmsituation an der Bernstrasse wird durch das leichte Abrücken von der Bernstrasse, die Laubengänge sowie die Grundrissstruktur mit "durchgesteckten" Wohnungsgrundrissen reagiert. Für die als Hybridbau konstruierten Gebäude ist eine Gebäudehülle in Elementbauweise angedacht. Sämtliche Fassadenelemente sind aus Metall. Sie sollen der ganzen Anlage ihren eigenständigen, industriellen Ausdruck verleihen.

Aussenraumkonzept

Die Setzung der Gebäude generiert unterschiedliche Plätze und Zonen. Namentlich sind dies der Quartierplatz, der Bahnhofplatz, der Gartenplatz des Restaurants Steinhof, der Platz für Urban Gardening und die Vorzonen an der Bernstrasse.

Der sich in der südlichen Ecke des Areals befindliche Bahnhofplatz hat öffentlichen Charakter und ist umgeben von Verkaufsnutzung. Der südlich des Restaurant Steinhofs gelegene Bereich dient als Aussensitzplatz neben der alten Remise. Der Hof hat halböffentlichen Charakter und soll als Treffpunkt, Spiel- und Aufenthaltsbereich vor allem den Bewohnerinnen und Bewohnern dienen. Zwischen den Häusern entstehen weitere Plätze und Gassen von öffentlichem Charakter, welche den Ort um den ehemaligen Bahnhof mit dem Quartier vernetzen. Die Kiesplätze sind von kleinkronigen Baumreihen (Pappeln/Birken) geprägt.

Die Materialisierung nimmt Bezug zu Bahn und Industrie. Sitzelemente und Bänke sind aus Metall und massiven Holzbalken - ähnlich den Bahnschwellen- gefertigt. Zusammen mit den Asphaltflächen sollen sie dem Areal einen industriellen Charakter geben. Private Sitzplätze sind im Hochparterre angeordnet und dadurch klar vom halböffentlichen/öffentlichen Freiraum abgegrenzt. Auf den beiden Dachterrassen wäre Urban Gardening denkbar.

Erschliessung und Parkierung

Das Areal zeichnet sich durch eine hohe Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr aus. Die Erschliessung des Areals für den MIV erfolgt über zwei Ein- und Ausfahrten. Die westlich liegende Ein- und Ausfahrt erschliesst die P&R-Anlage entlang der Bahnlinie sowie die Tiefgarage für die Bewohner.

Die östlich gelegene Ein- und Ausfahrt erschliesst mithilfe eines Autolifts die Einstellhalle für die Lieferwagen. Die Anlieferung für die Verkaufsflächen sowie die Erschliessung der 10 Kurzzeitparkplätze erfolgen über die Zähringerstrasse.

Die oberirdischen Veloparkplätze befinden sich jeweils entlang der Nordfassade der Gebäude. Unterirdisch sind 160 Veloparkplätze angeordnet und über eine separate Rampe zugänglich.

Nutzungskonzept

Um den Bahnhofplatz werden im Erdgeschoss der beiden Neubauten die Verkaufs- und Gastronomienutzungen angeordnet. In den Obergeschossen befindet sich, neben einer Bürofläche im 1. OG des nördlicheren Gebäudes, reine Wohnnutzung mit jeweils vier Wohnungen pro Stockwerk. Die Adressbildung erfolgt auf den neuen Bahnhofplatz hin. Bei den zusammengeschobenen Zeilenbauten entlang der Bernstrasse ist reine Wohnnutzung angedacht. Im Erdgeschoss befindet sich jeweils ein Gemeinschaftsraum. Ein Laubengang schützt die dahinter liegenden Wohnungen vor dem Strassenlärm, soll aber trotzdem den Ausblick und Belichtung zulassen. Eine Treppe mit Liftanlage, welche über den an der Westfassade liegende Gebäudeeingang erreicht wird, erschliesst pro Geschoss sechs bis sieben Wohneinheiten.

Im Untergeschoss befinden sich neben den Parkplätzen die Kellerabteile, Veloräume, Technikräume sowie Lagerräume für die Verkaufsflächen.

Nachhaltigkeit und Ökonomie

Die Bauten sind als Hybridgebäude konzipiert. Der Massivbau mit Recycling-Beton im Innern der Gebäude ergibt die erforderliche Masse für Schallschutz und als Wärmespeicher. Die Leichtbaufassade besteht aus nachhaltigen, regional produzierten Holzrahmenelementen (Dämmebene), welche mit Metallelementen verkleidet werden.

Das Konzept sieht den Einsatz von Grundwasserwärmepumpen und PV-Anlagen auf den Dächern vor. Die rasterbasierte Struktur der Fassaden bietet die Möglichkeit für allfällige PV-Flächen.

Würdigung

Grunddisposition:

Die Analyse des Areals, die Herleitung des Bebauungskonzepts mit den Leitideen zur Nutzung, den detailliert ausgearbeiteten Wohnungsgrundrissen sowie dem ausgereiften Stimmungsbild der Neuüberbauung sind klar verständlich und überzeugend. Das Konzept ist äusserst differenziert und kohärent mit den aus der Analyse erkannten, lokalen Gegebenheiten (Geschichte, Quartier- und Bahnbezug). Die Setzung der Gebäude definiert unterschiedliche Aussenräume, vermittelt Offenheit, ermöglicht eine gute Durchwegung und verspricht eine hohe Aufenthalts- und Nutzungsqualität. Die angestrebten punktuellen öffentlichen Erdgeschossnutzungen wirken in den Aussenraum und haben ein grosses Potenzial, den Aussenraum zu beleben. Der Einbezug der bestehenden Bausubstanz wird als gelungen beurteilt. Die Interpretation des Areals als urbaner Raum mit einem hohen Anteil an mineralischer Fläche wird als stimmig erachtet. Die durch die Setzung der Gebäude, der Wahl der Möblierung und Materialisierung erreichte urbane Atmosphäre sowie der Verzicht auf geschlossene, private Aussenbereiche im Erdgeschoss werden begrüsst. Das Konzept ist gut etappierbar und von den Eigentümer weitgehend unabhängig realisierbar.

Der Bahnhofplatz zeichnet sich als gelungener Auftakt ins neue "Quartier" aus. Das Zurücksetzen und Abdrehen der Gebäude von der Bernstrasse und die Laubenganglösung erlauben Wohnen im Erdgeschoss, was gewürdigt wird. Die vorgeschlagene Wohnungstypologie ist detailliert und sorgfältig ausgearbeitet worden und verspricht hochwertige Wohnräume.

Die Verkehrsfläche wirkt sehr geordnet. Die P&R-Anlage ermöglicht das Längsparkieren wie in einer Quartierstrasse und verhindert das Aufkommen einer Parkplatz-Atmosphäre. Das direkte Nebeneinander der Längsparkplätze der P&R-Anlage und der gemeinschaftlichen Aussenflächen haben eine überzeugende Selbstverständlichkeit. Die geforderte grosse Anzahl an Parkplätzen und den damit verbundenen Erschliessungsflächen sind geschickt in den Aussenraum eingebunden, so dass grosszügige und zusammenhängende Spiel- und Aufenthaltsflächen entstehen. Eine adäquate Wendemöglichkeit ist noch aufzuzeigen (Ausfahrt auf Zähringerstrasse ist nicht möglich).

Bei der energetischen und ökonomischen Betrachtung überzeugen sowohl die städtebauliche Setzung, die Gebäudevolumen sowie die Mobilität. Das Konzept zeichnet sich aus durch eine gute Nutzung des Areals, durch eine hohe Kompaktheit der Gebäude sowie durch ein gutes Verhältnis zwischen Gebäudevolumen und erzeugter Geschossfläche. Durch ein effizientes Gebäudelayout wird ein gutes Verhältnis von Hauptnutzfläche zu Geschossfläche erreicht, was sich positiv auf das Angebot an Wohnungen und Zimmern auswirkt. Auch bezüglich Mobilität wird das gute Verhältnis von Velo- zu Autoabstellplätzen gewürdigt.

Negativ wirkt sich die Verschattung des BLS-Südostbaus auf die dahinterliegenden Bauten aus. Die Idee der begehbaren Dachnutzung steht im Interessenskonflikt mit der aktiven Nutzung durch PV-Module. Bei der Fassadengestaltung ist eine Integration von aktiven Modulen noch gestalterisch zu bewältigen.

Details:
Die Einstellhallenzufahrt im Westen liegt zwar an der richtigen Stelle, die stark geschwungene Rampe ist jedoch auf ihre Funktionalität und den Platzbedarf hin zu prüfen. Die separaten Rampen für die unterirdischen Veloabstellplätze werden begrüsst. Bei den beiden solitär stehenden Zeilenbauten an der Zähringerstrasse ist die städtebauliche Setzung, insbesondere die Distanz zwischen den Gebäuden, die Verschattung sowie der Platzbereich detaillierter zu untersuchen. Die Trennung des privaten Aussenraums vom halböffentlichen Quartierplatz mittels einer Höhendifferenz wird begrüsst. Es gilt zu prüfen, ob die Treppenstufen zur Überwindung des Höhenunterschieds vereinbar sind mit den Vorgaben des behindertengerechten Bauens.

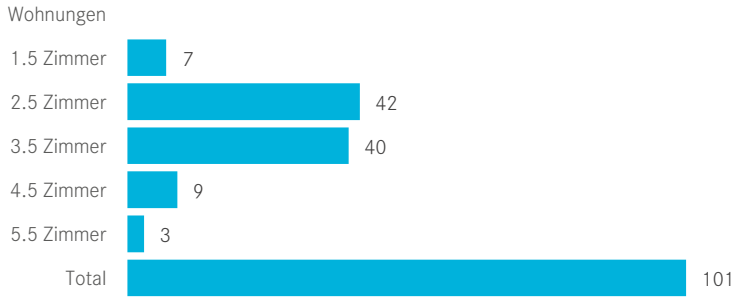
Übersicht

Dichte		
Ausnützungsziffer	total	1.38

Flächen		
Gebäudegrundfläche	total	2'176 m²
Geschossfläche	total	16'568 m²
	oberirdisch	11'489 m²
	unterirdisch	5'079 m²

Parkierung		
MIV-Parkplätze	total	127
	P&R	24
	oberirdisch Kurzzeit	10
	unterirdisch Lieferwagen	20
	unterirdisch	69
Velo-Parkplätze	total	301
	oberirdisch	141
	unterirdisch	160

Wohnungsmix



Grundriss Team K

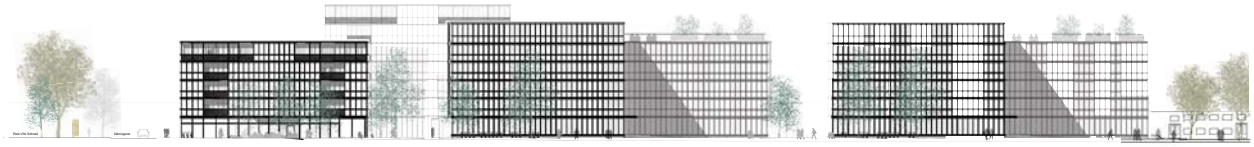
Villa Schnell
Steinhof
Park
Selvam
BLS
Kiosk

Illustrationen (1) Team K

Erdgeschossnutzung

Südfassade

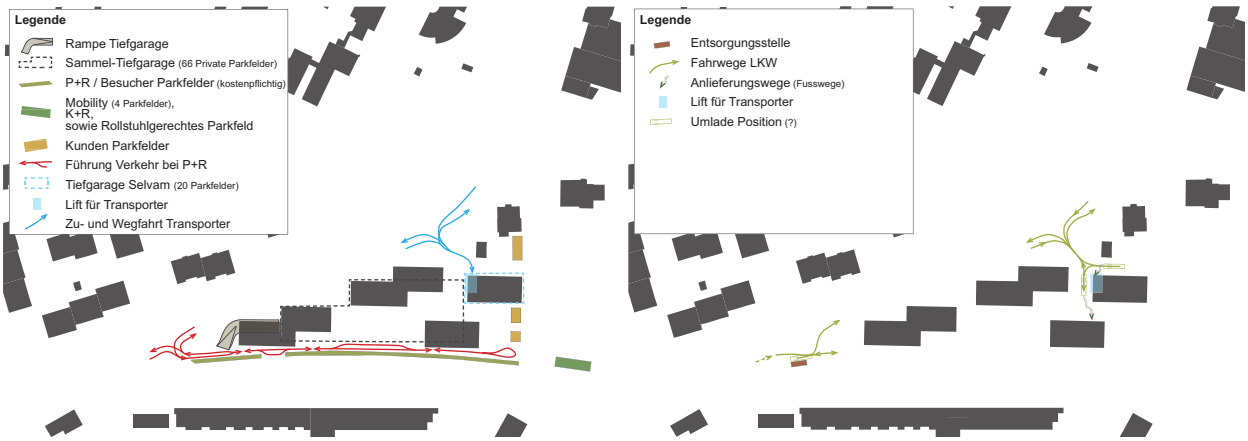
Nordfassade



Westfassade

Visualisierungen: Sicht auf den Quartierplatz (oben) und den Bahnhofplatz (unten)

Erschliessung



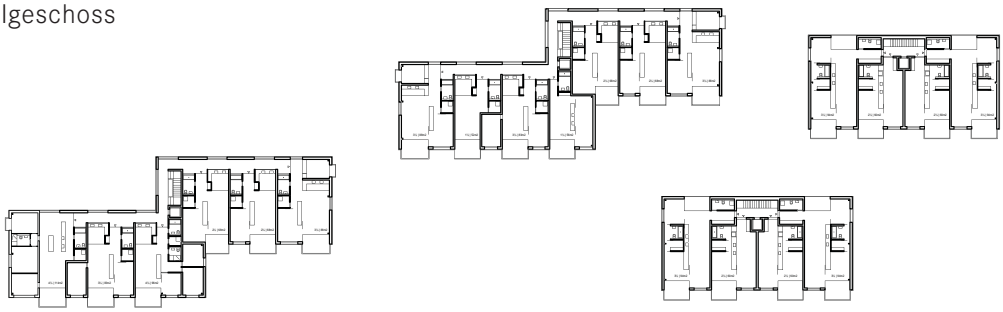
Aufteilung Grundeigentum

Etappierung

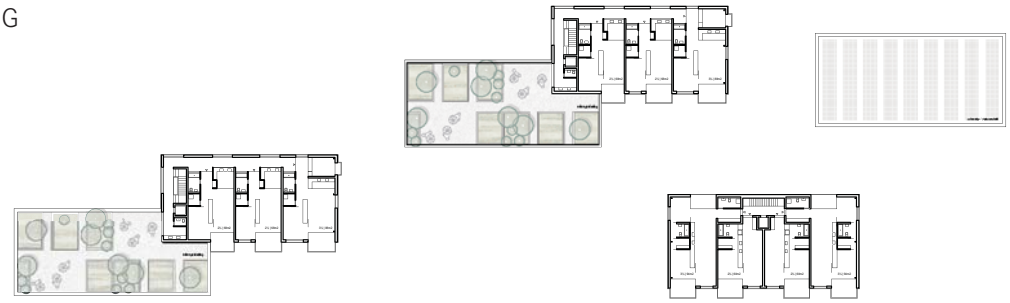
Wohnungsgrundrisse sowie Grundriss des Untergeschosses (unten)

1. OG

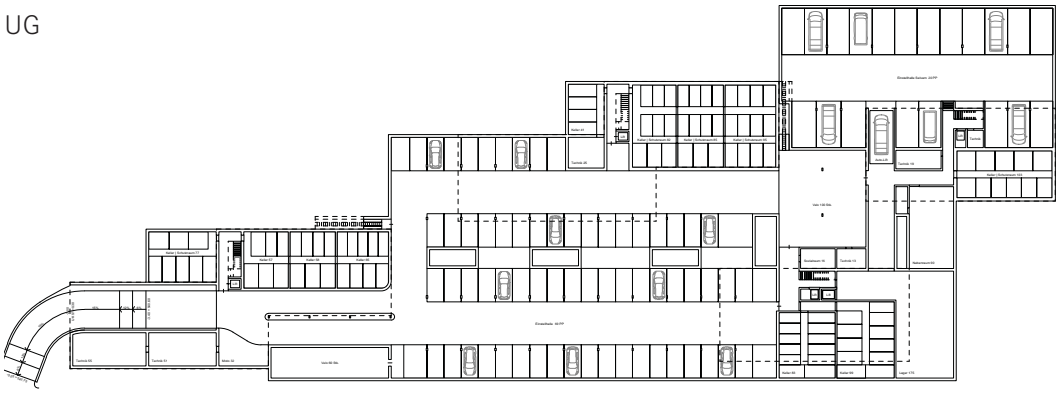
Regelgeschoss



5. OG



UG



6. EMPFEHLUNGEN DES BEGLEITGREMIUMS

6.1 Fazit

Das Begleitgremium ist über die Qualität der Beiträge sehr erfreut und dankt den Verfasserinnen und Verfasssern für die geleistete Arbeit. Der kooperative Prozess hat sich aufgrund der interdisziplinären Auseinandersetzung mit dem Ort gelohnt. Die verschiedenen Lösungsansätze werden im Hinblick auf die weitere Auseinandersetzung und Diskussion wertvoll sein.

Das Begleitgremium empfiehlt, den Beitrag des Teams K zu vertiefen und als Basis für die weitere Planung zu verwenden. Die Beweggründe für diesen Entscheid liegen, nebst den vorgenannten Qualitäten, im überzeugenden städtebaulichen Konzept, in der Qualität und Diversität der Aussenräume, in der hohen Qualität der Wohnungen sowie in der Robustheit im Hinblick auf eine etappierte Umsetzung.

In der nächsten Phase sind folgende Punkte zu überprüfen und weiter auszuarbeiten:

> Die städtebauliche Setzung der beiden solitär stehenden Zeilenbauten in der südöstlichen Ecke des Areals.
> Atmosphäre und Materialisierung: Gesamtstimmung auf dem Areal und Formulierung von klaren, in späteren Planungsinstrumenten verpflichtend umsetzbaren Gestaltungsspielregeln.
> Fassadenausdruck auf der Nordseite.
> Parkierung: Parkplatzwert pro Wohneinheit und genaue Lage der Kurzzeitparkplätze.
> P&R-Anlage: Genaue Lage und der Ausgestaltung der Wendemöglichkeit, der Kreuzungsmöglichkeiten sowie des Abschlusses gegenüber dem Quartierplatz.
> Die Anlieferung (Zugänglichkeit Logistik) für die Verkaufs- respektive Retail-Flächen in den beiden solitär stehenden Zeilenbauten.
> Detaillierte bauliche Etappierung.
> Ausgestaltung der versickerungsfähigen Schotterflächen und der privaten Aussenräume im Hochparterre unter Beachtung der Richtlinien des behindertengerechten Bauens.

6.2 Empfehlungen für die Folgeplanung

Das Beurteilungsgremium empfiehlt der IG ZPP Steinhof, den Beitrag um das Team K zu einem Richtprojekt als Basis für eine Überbauungsordnung zu vertiefen. Im Zuge der Weiterbearbeitung gemäss Kapitel 6.1 sollen die nachfolgenden Erkenntnisse aus dem Prozess berücksichtigt werden.

Art der Nutzung	> Verkauf und publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss sind aufgrund der erwarteten Frequenzen um den Bahnhofplatz anzuordnen. Der Haupteingang zu den Nutzungen ist in Richtung des Platzes zu orientieren und von den Wohnzugängen zu trennen. > In den Obergeschossen sind Wohnnutzungen vorzusehen. Die Grundeigentümer wünschen sich, mit Ausnahme einer Dienstleistungsfläche für eine mögliche Arztpraxis, keine weiteren Gewerbeflächen. > Die Wohnungsgrundrisse sind in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern genauer zu betrachten, denn diese können einen Einfluss auf die Volumetrie der Gebäude haben.
Nutzungsmass	> Das Nutzungsmass richtet sich nach dem Beitrag des Teams K (AZ von 1.38) und ist als Richtwert für die weitere Präzisierung zu verstehen. Zu prüfen ist, ob eine leichte Reduktion der Dichte zu mehr Qualität führt.
Atmosphäre und Gestaltungsprinzip	> Damit der Geist des Konzepts nicht verloren geht, muss die Atmosphäre bei der Umsetzung des Konzepts (Materialisierung, Aussenraum- und Fassadengestaltung etc.) mit aller Konsequenz verfolgt und planerisch sichergestellt werden. > Genauere Ausarbeitung der Fassadengestaltung und Prüfen von Platzierungsmöglichkeiten für Photovoltaik-Module sind vorzunehmen.
Erschliessung und Parkierung	> Die Auftrennung der Einstellhalle in zwei unabhängige Teile und die separate Erschliessung des Einstellhallenbereichs für Lieferwagen ist weiterzuverfolgen. > Die Erschliessung des Areals für den MIV und den Langsamverkehr hat primär über die Bernstrasse zu erfolgen. Die Erschliessung der Kurzzeitparkplätze und die Anlieferung können über die Zähringerstrasse erfolgen. > Die Lage der geforderten Kurzzeitparkplätze ist für die Mieterschaft der Kommerzflächen in den Solitärbauten von elementarer Bedeutung.

Spielfläche	> Die grosse, zusammenhängende Spielfläche soll nicht auf dem Areal erstellt werden. Die alternativ nutzbare Fläche (Stadt ist Eigentümerin) ausserhalb des Perimeters muss über eine Nutzungsvereinbarung sichergestellt werden. > Prüfen und Festsetzen der Lage, Klären der rechtlichen Rahmenbedingungen (Sicherstellung Genehmigungsfähigkeit, Nutzungsvereinbarung).
Etappierung	> Massgebend für die Etappierbarkeit ist der Technikraum der BLS, welcher bis 2021 bestehen bleiben muss. > Eine Überbauung des Areals in wenigen Etappen ist wegen den negativen Einflüssen auf die Nachbarschaft wie auch auf die Baukosten anzustreben.
Wirtschaftlichkeit	> Die Dimensionierung des Untergeschosses ist zu prüfen. Dessen Grösse ist abhängig von der geforderten Anzahl Parkplätze pro Wohneinheit.
Energie	> Wichtig ist, im Rahmen der Erarbeitung der Überbauungsordnung ein Energiekonzept zu erstellen. Damit die Thematik Energie wirtschaftlich und nachhaltig in die Planung einfliessen kann, sollte bereits für die folgende Planungsphase diesbezüglich eine Empfehlung abgegeben werden. > Die Anschlussmöglichkeiten an das Fernwärmenetz sind im Detail zu prüfen. > Die Photovoltaik-Anlagen dürfen nicht vergessen gehen: Sie haben einen Einfluss auf die Dach- und Fassadengestaltung, weshalb eine frühzeitige, detaillierte Betrachtung sinnvoll ist. > Mit der Überbauungsordnung ist ein ökologisches Gesamtkonzept zu erarbeiten.
Perimeter	> Aufgrund des Erkenntnisgewinns wird die Bearbeitung des Kindergartens und des Parks der Villa Schnell aus der Aufgabenstellung entlassen. In einer separaten Planung sind die Abhängigkeiten zu klären und ein Parkpflegeleitwerk zu erarbeiten. Im weiteren Verlauf der Planung ist zu prüfen, ob aus dem separaten Verfahren eine Teil-UeO resultiert. > Im Zusammenhang mit einer Bebauung der Sonnhalde sind keine Abhängigkeiten festgestellt worden. > Aufgrund des Erkenntnissgewinns ist der weitere Bearbeitungsperimeter klar zu definieren.

6.3 Weiteres Vorgehen

Das Richtprojekt als Vorlage für die Überbauungsordnung soll unter der Begleitung einer Delegation des Beurteilungsgremiums erarbeitet werden. Damit werden die Qualität und die Kontinuität des Projekts aus der Testplanung sichergestellt.

Der Ausschuss des Beurteilungsgremiums besteht aus den folgenden Personen:

> Vertreter der drei Grundeigentümer (BLS, bonainvest und selvam)
> Fritz Schär, Vorsitzender des Beurteilungsgremiums sowie Experte für Architektur und Städtebau
> Tina Kneubühler, Fachjurorin Landschaftsarchitektur
> Vertretung der Stadt Burgdorf (Birgit Kurz)

6.4 Kommunikation

Die Vertretung des Vorstandes des Quartiervereins wurde im Anschluss an die Schlussbesprechung über die Resultate der Schlussbesprechung informiert.

Anfang November 2017 sollen die Projekte des Studienverfahrens im Rahmen einer Informationsveranstaltung vorgestellt und einige Tage im Foyer der Baudirektion ausgestellt werden. An der Informationsveranstaltung werden alle aktuellen Projekte im Raum Bahnhof Steinhof vorgestellt.

7. GENEHMIGUNG

Der vorliegnede Schlussbericht wurde am 16.10.2017 vom Beruteilungsgremium genehmigt.

Birgit Kurz, Leiterin Stadtentwicklung, Gesamtprojektleiterin

Jörg Hunziker, bonainvest AG

Reto Gseli, Architekt FH/STV, Bauherrenberater

Jürg Gerster, BLS, Projektleiter Arealentwicklung

Stefanie Danz, AGG

Fritz Schär, Architektur und Städtebau

Aline Renard, Mobilität/Verkehr

Tina Kneubühler, Aussenraum und Landschaftsarchitektur

Dieter Baumann, Wirtschaftlichkeit/Realisierung

Impressum

Auftraggeber:
Interessengemeinschaft "ZPP 27 Bahnhof Steinhof", Burgdorf
c/o Stadt Burgdorf, Abteilung Stadtentwicklung
Lyssachstrasse 92
3400 Burgdorf

bestehend aus
> bonainvest AG, 4503 Solothurn
> BLS Netz AG, 3001 Bern
> Chandravathana Thuraisingam, 3432 Lützelflüh-Goldbach
> Kanton Bern, v.d. Amt für Grundstücke und Gebäude AGG, 3011 Bern
> Stadt Burgdorf, v.d. Baudirektion, 3400 Burgdorf

Verfahrensbegleitung, Texte und Layout:
Panorama
AG für Raumplanung Architektur und Landschaft
Münzrain 10, 3005 Bern

in Zusammenarbeit mit dem Beurteilungsgremium der Testplanung Burgdorf Steinhof.

Panorama AG für Raumplanung Architektur und Landschaft | Münzrain 10 | 3005 Bern | Fon 031 326 44 44 | Fax 031 326 43 26
Gibelinstrasse 2 | 4503 Solothurn | Fon 032 625 24 42 | Fax 032 625 24 45 | www.panorama-ag.ch